

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN EN SEGUNDA FASE

EXPEDIENTE C/0468/12

I. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 19 de septiembre de 2012, tuvo entrada en la Comisión Nacional de la Competencia (en adelante, CNC), notificación relativa a 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) Conforme al artículo 57.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC) esta Dirección de Investigación formó expediente y elaboró el correspondiente informe de la operación junto con una propuesta de resolución.
- (3) El Consejo de la CNC, con fecha 29 de noviembre de 2012, acordó iniciar la segunda fase del procedimiento conforme al artículo 57.2.c) de la LDC, por considerar que la citada operación de concentración podía obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en todos o alguno de los mercados considerados.
- (4) El artículo 58.4 de la LDC establece que recibida la propuesta de resolución definitiva de la Dirección de Investigación, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia adoptará la decisión final mediante una resolución.
- (5) El artículo 36.2.b) de la LDC añade que el plazo máximo para dictar y notificar la anterior resolución del Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia es de dos meses en la segunda fase a contar desde la fecha en que el Consejo acuerda la apertura de la segunda fase.
- (6) En aplicación del artículo 58.1 de la LDC, la Dirección de Investigación elaboró una nota sucinta sobre la concentración que, una vez resueltos los aspectos confidenciales de la misma, fue hecha pública y puesta en conocimiento de las personas físicas o jurídicas que podían resultar afectadas y del Consejo de Consumidores y Usuarios, para que presentaran sus alegaciones en el plazo de 10 días.
- (7) Según lo dispuesto en el artículo 66 del Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia (en adelante, RDC), el Consejo de la CNC resolvió aceptar, con fecha 15 de enero de 2013, la personación como interesados de Galp Energía España, S.A.U. (en adelante, GALP) y Compañía Española de Petróleos, S.A. (en adelante, CEPSA).
- (8) Con fecha 18 de enero de 2013, esta Dirección de Investigación elaboró un pliego de concreción de hechos, en aplicación del artículo 58.2 de la LDC, donde se recogían los posibles obstáculos para la competencia derivados de

la concentración y que fue notificado en esa fecha a los interesados para que en un plazo de 10 días formularan alegaciones.

- (9) De conformidad con el artículo 49 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del Procedimiento Administrativo Común, se amplió el plazo de presentación de alegaciones a aquellos interesados que así lo solicitaron, fijándose el 5 de febrero de 2013 como fecha de finalización.
- (10) Con fecha 12 de febrero de 2013, las notificantes presentaron ante la CNC una propuesta de compromisos, al amparo del artículo 59 de la LDC y del artículo 69 del RDC, al objeto de resolver los obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva derivados de la operación de concentración notificada. En virtud de lo establecido en el apartado 2 del artículo 59 de la LDC, la presentación de esta propuesta de compromisos amplió en 15 días el plazo máximo para resolver y notificar la resolución del Consejo de la CNC del artículo 36.2 de la LDC.
- (11) Con fecha 27 de febrero de 2013, tuvo entrada en la CNC una nueva propuesta de compromisos presentada por las notificantes.
- (12) Con fecha 28 de febrero de 2013, esta Dirección de Investigación, conforme a lo dispuesto en el artículo 59.3 de la LDC, comunicó la propuesta de compromisos presentada por las notificantes a los interesados y a terceros operadores, con el fin de que pudieran valorar su adecuación para resolver los problemas para el mantenimiento de la competencia derivados de la concentración. En virtud de lo dispuesto en el artículo 37.1 b) de la LDC, se acordó la suspensión del cómputo del plazo máximo para resolver, en la medida en que la información solicitada podía contener elementos de juicio necesarios para la resolución del expediente.
- (13) Las respuestas al test de compromisos tuvieron entrada entre los días 6 y 8 de marzo de 2013.
- (14) Asimismo, con fecha 7 de marzo de 2013, la propuesta de compromisos fue remitida a la CNE, con el fin de que pudiera valorar su adecuación para resolver los problemas para el mantenimiento de la competencia derivados de la concentración. Igualmente, en virtud de lo dispuesto en el artículo 37.1 b) de la LDC, se acordó la suspensión del cómputo del plazo máximo para resolver, en la medida en que la información solicitada podía contener elementos de juicio necesarios para la resolución del expediente. La contestación de la CNE tuvo entrada con fecha 14 de marzo.
- (15) Con fecha 20 de marzo de 2013, tuvo entrada en la CNC una nueva propuesta de compromisos presentada por las notificantes.
- (16) Según todo lo anterior, la fecha límite para resolver en segunda fase es el 27 de marzo de 2013, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (17) 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.
- (18) 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.
- (19) 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.
- (20) 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.
- (21) 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.
- (22) 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

- (23) 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 [...]¹, un Acuerdo de Servicios [...], un Contrato de Prestación de Servicios [...], un Acuerdo de Licencia de Uso de Marca de SHELL y otro de DISA.
- (24) 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.
- (25) Estos Acuerdos contienen una serie de restricciones a la competencia adicionales al objeto principal de transferencia de control, en forma de pactos de no competencia, acuerdos de confidencialidad, acuerdos de servicios ([...]) y acuerdos de licencia de marca.

III.1 Acuerdos de confidencialidad

- (26) 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

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

acuerdos de confidencialidad han de limitarse a los productos y servicios que constituyen la actividad económica de la empresa en participación.

- (27) 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.
- (28) Adicionalmente, el comprador se compromete a tratar como confidencial [...]. Esta cláusula se mantendrá en vigor tras la expiración del Contrato.
- (29) El alcance de esta última cláusula, por tanto, sobrepasa las actividades específicas a las que se dedicará la JV, [...].
- (30) Los notificantes alegan que, a pesar de su redacción amplia, el tipo de información a la 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.
- (31) 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.
- (32) Sin embargo, en el presente caso, 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.
- (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, quedando la misma sujeta a la normativa sobre acuerdos entre empresas.

III.2 Acuerdo de servicios [...]

- (34) Por otra parte, la cláusula 12 del Acuerdo de Accionistas prevé que todos los servicios [...] en condiciones de mercado, de acuerdo con el Contrato de Servicios [...] mientras éste permanezca en vigor.
- (35) 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.
- (36) Sin embargo, este acuerdo se extiende durante toda la duración de la JV. Los notificantes alegan que este contrato es necesario para asegurar la continuidad y la viabilidad económica de la futura JV. Sin embargo, en el precedente M.5880 Shell/Topaz/JV, muy similar al actualmente analizado [...].

- (37) Por tanto, se considera que la duración de este contrato va más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada, por lo que debe quedar sometido a la normativa de acuerdos entre empresas en lo que supere los cinco años.

III.3 Acuerdo de servicios [...]

- (38) Finalmente, [...] prevén firmar un Contrato de Prestación de Servicios [...].
- (39) La duración del presente contrato es de [≤5 años]. Transcurrido dicho plazo el contrato quedará automáticamente renovado por plazos de un año sin necesidad de notificación ni requerimiento alguno.
- (40) 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.
- (41) Los notificantes confirman que algunos de los servicios [...]. 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.
- (42) 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 [≤5 años]. Sin embargo, se prevé una renovación automática del contrato por periodos anuales, sin que se recoja en ningún apartado del documento la posibilidad de finalizar el contrato, lo que podría llevar a pensar que realmente se trata de un contrato de carácter indefinido y no transitorio.
- (43) 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

- (44) 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, 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.
- (45) Con fecha 22 de mayo de 2012, la CNC solicitó el revó de la operación, en aplicación del artículo 9 del Reglamento 139/2004. Con fecha 21 de junio de

2012, la Comisión Europea acordó el envío total a España de la concentración notificada.

- (46) Con fecha 19 de septiembre de 2012, la operación fue notificada ante la CNC, en aplicación del artículo 64 del RDC.
- (47) Adicionalmente, la operación notificada cumple los requisitos previstos por la LDC 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)

- (48) 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.
- (49) 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 Península².
- (50) La facturación de DISA en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC fue, según la notificante, la siguiente:

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

Fuente: Notificación

V.2. Grupo Shell (SHELL)

- (51) 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.
- (52) Shell España S.A. (en adelante, SESA), está activa en la comercialización de gas natural, lubricantes y combustibles de aviación. SESA opera en el sector de combustibles de aviación a través de su filial al 100% SAE. Asimismo, tiene una participación del 50% en Spanish Intoplane Services, S.L. (en adelante, SIS) que le confiere el control conjunto sobre el mismo y una participación del 10% en CMD Aeropuertos Canarias, S.L. (en adelante, CMD). La matriz de SHELL 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.
- (53) La facturación de SHELL en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC fue, según la notificante, la siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE SHELL 2011 (miles de euros)
--

² Véase expediente C-86/04 DISA/SHELL.

MUNDIAL	UE	ESPAÑA
> 2.500	>250	>60

Fuente: Notificación

V.3Shell Aviation España, S.L. (SAE)

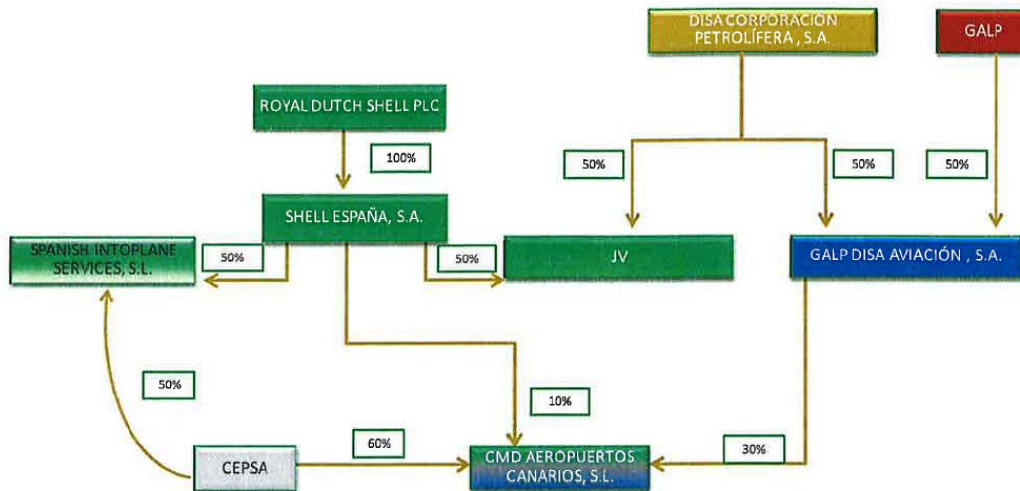
- (54) SAE es una filial al 100% de SESA, que comprende el negocio actual de suministro de combustible de aviación de SHELL en España.
- (55) Como resultado de la operación, SESA venderá el 50% de las acciones de SAE a DISA, por lo que SAE pasará a ser entonces una empresa en participación con plenas funciones, controlada conjuntamente por DISA y SHELL, que previsiblemente pasará a denominarse Shell and Disa Aviation España, S.L.
- (56) De acuerdo con lo recogido en el Acuerdo de Accionistas, el negocio de la JV abarcará las siguientes actividades:
- Comercialización y suministro de combustible de aviación en aeropuertos de España y Portugal³.
 - 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.
 - 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.
 - Suministro de clientes extranjeros (con los que mantengan relaciones contractuales otros Miembros del SIATS⁴ fuera del España y Portugal), en virtud del Acuerdo de Servicios Técnicos.
- (57) El Acuerdo de Accionistas establece que las partes harán los esfuerzos razonables para que en el futuro se incluyan en la JV también las acciones de SHELL en SIS⁵ y las acciones respectivas de SHELL y DISA en CMD⁶.
- (58) La estructura de propiedad tras la operación de concentración notificada y sus relaciones con otras compañías relacionadas será la siguiente:

³ De acuerdo con la información facilitada por los notificantes, la JV podría en el futuro extender su actividad a Portugal, donde actualmente SHELL no se encuentra presente en el suministro de combustible de aviación.

⁴ Shell International Aviation Trading System (SIATS) es un sistema operado y coordinado por Shell Aviation Limited que facilita el repostaje recíproco de aeronaves para vuelos internacionales para los clientes de los miembros de SIATS (que son o bien compañías pertenecientes al 100% a Shell o empresas en participación).

⁵ SIS está participada al 50% por CEPSA y SHELL.

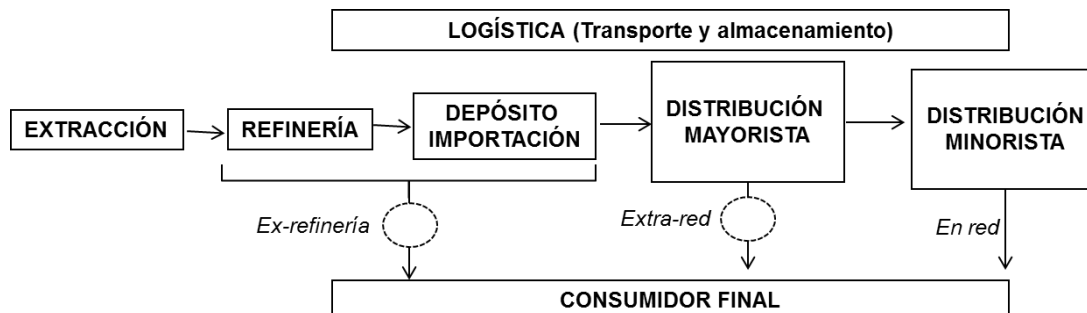
⁶ CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. (que a su vez pertenece a DISA y a GALP al 50%) y al 10% por SHELL.



VI. MERCADOS RELEVANTES

VI.1 Mercados de producto

- (59) El sector económico en el que se enmarca la operación es el sector petrolífero. El sector del petróleo se puede definir como el conjunto de actividades económicas relacionadas directamente con los procesos y productos obtenidos a partir del petróleo, recurso de gran importancia estratégica y económica.
- (60) Estas actividades suelen acompañarse de una destacada presencia en los mercados financieros internacionales, tanto primarios como secundarios y, frecuentemente, con una política expansiva en nuevos mercados geográficos y de producto, sean éstos estrictamente petrolíferos o relacionados con otras fuentes de energía.
- (61) Las empresas del sector de hidrocarburos, generalmente grandes grupos internacionales, suelen desarrollar sus actividades en diversas fases de este complejo proceso productivo, estando normalmente presentes en más de dos fases de forma simultánea.
- (62) La cadena del sector petrolífero puede esquematizarse como sigue:



- (63) Así, podrían distinguirse las siguiente fases dentro de la cadena:

- Prospección y extracción de petróleo: consiste en la localización de yacimientos de crudo y en la realización de los trabajos necesarios para la

extracción y almacenamiento del producto. El petróleo se transporta por oleoducto o buques desde los centros de producción a las refinerías.

- Refino del crudo: consiste en el tratamiento industrial del crudo en plantas refineras, a efectos de obtener una amplia gama de productos terminados. Los operadores económicos en esta segunda fase son los propietarios de refinerías, que casi invariablemente coinciden con las grandes compañías petroleras.
 - Aprovisionamiento o primera venta de los productos refinados: los operadores que actúan en esta fase son los propietarios de refinerías, que refinan el crudo y comercializan directamente los productos refinados, o bien los operadores independientes, que adquieren los productos directamente de las refinerías y los comercializan en su propio nombre. Los depósitos de importación, junto con las refinerías, son las fuentes de productos refinados.
 - Cadena logística: se entiende por cadena logística la sucesión de las distintas etapas de distribución desde la refinería hasta el minorista. La cadena logística comprende, por tanto, la distribución y el almacenamiento. La distribución primaria consiste en el transporte de los productos desde las refinerías o los depósitos de importación hasta los terminales de almacenamiento secundario. Normalmente se produce a través de medios de transporte a gran escala (mayoritariamente oleoductos) que permiten transportar los productos refinados a todo el territorio. La distribución secundaria consiste en el transporte - generalmente mediante camiones cisterna u oleoductos - desde los depósitos secundarios hasta los puntos de venta o consumo. Las refinerías y los depósitos de importación sirven también para el suministro local.
 - Finalmente, la distribución de los productos refinados. En la distribución de carburantes y combustibles, tradicionalmente se suele distinguir entre distribución minorista (o “en red”) y mayorista (o “fuera de red” o “extra-red”). La distribución mayorista comprende la venta directa de productos a clientes comerciales o industriales y a revendedores minoristas. La distribución minorista consiste en la venta de los productos a los clientes finales.
- (64) En numerosas Decisiones y Resoluciones⁷ relativas a operaciones de concentración entre empresas del sector de hidrocarburos, la Comisión Europea, el extinto Tribunal de Defensa de la Competencia (en adelante, TDC) y el Consejo de la CNC han distinguido un amplio número de mercados, sub-mercados y segmentos, tales como la producción de petróleo, el refino de crudo, la fabricación de aceites de base, la fabricación de carburantes, la fabricación de parafinas, la fabricación de lubricantes, el suministro de carburantes a consumidores finales, el suministro de fueloil a consumidores

⁷ Véanse, entre otras, COMP/M.3110 OMV / BP (SOUTHERN GERMANY PACKAGE) (11.6.2003); COMP/M.3288 TNK-BP / SIBNEFT / SLAVNEFT JV (19.12.2003); COMP/M.3291 PREEM SKANDINAVISKA RAFFINADERI (1.12.2003); COMP/M.2735 TOTALFINAELF DEUTSCHLAND / MMH / TSG / EMB (17.4.2002); COMP/M.2208 CHEVRON / TEXACO (28.2.2001); COMP/M.2015 TOTALFINA / SAARBERG / MMH (31.8.2000).; M.1859 ENI / GALP (29.6.2000); IV/M.511 TEXACO / NORSK HYDRO (29.6.2000); IV/M.1628 TOTALFINA / ELF AQUITAINE (9.2.2000); COMP/M.1383 EXXON / MOBIL (29.9.1999); IV/M.1573 NORSK HYDRO / SAGA (5.7.1999); IV/M.1200 ARCO / UNION TEXAS (15.6.1998); IV/M.727 BP / MOBIL (17.8.1996); IV/M.591 DOW / BUNA (4.7.1995); IV/M.505 SHELL / MONTESHELL (16.12.1994); IV/M.235 ELF AQUITAINE-THYSSEN / MINOL (4.9.1992) y IV/M.98 ELF / BC / CEPESA (18.6.1991).

industriales, el suministro de gasoil a consumidores industriales, el suministro de combustible para aviación civil, la venta de lubricantes para automóviles, la venta de lubricantes industriales, el suministro de GLP a consumidores industriales y domésticos y la fabricación y venta de distintos productos petroquímicos, etc.

- (65) En lo que se refiere a la operación de concentración notificada, el mercado en el que tiene lugar es el de suministro de combustible de aviación, en el que está activa SAE. DISA está presente en mercados relacionados con el combustible de aviación únicamente en las Islas Canarias, por lo que el análisis y definición de los mercados relacionados se basará en la actividad de las partes en este ámbito geográfico.
- (66) SHELL está presente en los mercados de aprovisionamiento a nivel europeo y de suministro de combustible de aviación a nivel nacional (en este último, a través de su filial SAE) e indirectamente en los mercados de servicios de puesta a bordo y de almacenamiento aeroportuario, 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%)⁸. En el ámbito de Canarias, SHELL únicamente está presente en el suministro de combustible de aviación y en los mercados de servicios de puesta a bordo y de almacenamiento aeroportuario, a través de CMD.
- (67) 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 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%)⁹.
- (68) Las notificantes insisten en que no se puede sostener que DISA esté presente en el mercado de servicios de puesta a bordo, ni en el de almacenamiento aeroportuario, puesto que únicamente ostenta una participación minoritaria en CMD.
- (69) Sin embargo, de acuerdo con los Estatutos de CMD, las decisiones estratégicas se adoptan por mayoría de 3/4 del Consejo, es decir, por acuerdo de 6 de los 7 Consejeros que existen en la actualidad. Por tanto, en la medida en que sería preciso el voto de CEPSA (4 Consejeros) y Galp Disa Aviación, S.A. (2 Consejeros) para adoptar las decisiones, ambas entidades estarían controlando conjuntamente CMD (el control ejercido por Galp Disa Aviación, S.A. sería un control negativo, en la medida en que tendría capacidad para

⁸ 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.

⁹ 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.

vetar las decisiones estratégicas de la empresa, pero no podría por sí sola imponer dichas decisiones).

- (70) 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 CMD¹⁰.
- (71) 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.
- (72) 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 o desde los depósitos de importación a otras operadoras, comercializadores, revendedores o grandes consumidores. Se trata, por tanto, de un mercado situado aguas arriba del de suministro.
- (73) 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. 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.
- (74) 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 o depósitos de importación hasta las terminales de almacenamiento cercanas a los puntos de consumo. 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 CEPESA 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, en el caso del combustible de aviación.
- (75) 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,

¹⁰ Los notificantes justifican que, una vez que Mobil Oil, uno de los líderes mundiales en combustibles de aviación, vendió su participación a GALP, la JV dejó de tener sentido, puesto que GALP no ostentaba una posición parecida en el mercado internacional de aviación.

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, mediante concesión administrativa de AENA en cada aeropuerto, por las compañías operadoras de puesta a bordo, que habitualmente son contratadas por las compañías suministradoras de combustible y no de forma directa por las compañías aéreas.

- (76) 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 sus participaciones en CMD y SIS).
 - 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).
- (77) A continuación se analizan y delimitan los diferentes mercados en los que se produce la operación de concentración:

VI.1.1 Mercado de suministro de combustible para aviación civil

- (78) En precedentes tanto comunitarios como nacionales¹¹ se ha llegado a la conclusión de que el suministro de combustible de aviación (queroseno de aviación para turbomotores o jet de aviación) constituye un mercado separado de otros combustibles de motor debido a la ausencia de sustituibilidad por el lado de la demanda, la especificidad y unidad de su uso, los estrictos requisitos que este combustible debe cumplir y, desde el punto de vista de la oferta, la homogeneidad y diferenciación de otros productos derivados del petróleo.
- (79) Por otro lado, dentro de los combustibles de aviación, se han distinguido mercados diferenciados por tipo de producto: (i) JET A-I, que es el queroseno de aviación para turbomotores (aviación comercial); (ii) combustible de aviación de uso exclusivamente militar, mayoritariamente el denominado JP-83112 y (iii) combustibles empleados en otro tipo de motores, fundamentalmente las gasolinas de aviación o AVGAS, que, con distintos grados de octanaje alimentan los motores de pistones de la aviación de recreo.

¹¹ M.1383 Exxon/Mobil, M.1628 TotalFina/Elf, M.3110 OMV/BP, Expte. del TDC C-88/05 SHELL España/CEPSA, Expte. CNC C-0022/07 Repsol/ BP Oil.

¹² El JP-8 es el equivalente militar del Jet A-I, teniendo como aditivos inhibidores de corrosión y anticongelantes siguiendo el código OTAN F-34. El motivo de la falta de sustituibilidad entre ambos combustibles no es técnica, sino económica, teniendo el JP-8 un precio marcadamente superior.

- (80) Así, este mercado consiste en el suministro de combustible de aviación a las compañías aéreas en los aeropuertos, mediante el acceso a las infraestructuras y los servicios que operan en los aeropuertos (almacenamientos, tuberías, camiones dispensadores, etc).
- (81) SAE está presente en el mercado de suministro de combustible para aviación civil, esto es, de JET A-1 y de AVGAS. 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.
- (82) A estos efectos, las notificantes aportan el tamaño en volumen del mercado EEE de combustible de aviación, distinguiendo entre el Jet fuel y el Avgas:

TABLA 1: VOLUMEN DEL MERCADO EEE DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN (KT)								
2008			2009			2010		
Jet Fuel	Avgas	Total	Jet Fuel	Avgas	Total	Jet Fuel	Avgas	Total
47.056	135	47.191	43.024	104	43.128	43.600	98	43.698

Fuente: Notificantes

VI.1.2 Mercado de aprovisionamiento de combustible para aviación civil

- (83) El mercado de aprovisionamiento constituye el primer nivel de distribución, en que se comercializan grandes volúmenes de derivados del petróleo directamente en las refinerías o suministrados desde los terminales de almacenamiento de importación.
- (84) Siguiendo los precedentes anteriormente citados, debe distinguirse entre los mercados de aprovisionamiento de combustible de aviación y de otros productos refinados, dadas las especiales características y requisitos técnicos del primero, que determinan la existencia de un sistema de distribución alternativo.
- (85) SHELL está presente en el mercado de aprovisionamiento de combustible de aviación a nivel europeo. Las refinerías de SHELL en Países Bajos, Dinamarca y Alemania producen combustible de aviación que se vende a nivel internacional.
- (86) Por lo que se refiere a su relación vertical con SAE, las notificantes confirman que [...].
- (87) Indican, asimismo, las notificantes que [...]. En virtud de los contratos vigentes, [...].
- (88) Por lo que se refiere al aprovisionamiento de SAE para su actividad en Canarias, las notificantes confirman que [...]. Actualmente, [...]¹³.
- (89) Las notificantes confirman que los acuerdos de aprovisionamiento de la JV serán negociados en base a las condiciones de mercado a través de licitaciones competitivas con los productores e importadores de España (incluyendo STASCO). La JV no dependerá de sus matrices para el aprovisionamiento de combustible de aviación.

¹³ Se indica entre corchetes aquella información cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial

VI.1.3 Mercado de almacenamiento de combustible de aviación

- (90) 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.
- (91) Pueden distinguirse distintos tipos de depósitos en función de su capacidad, su ubicación y su conexión a medios de transporte. Así, los depósitos de importación¹⁴ son 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 al menos a dos medios de transporte de gran capacidad. Los depósitos de importación pueden desempeñar el mismo papel que los depósitos costeros y los secundarios para el suministro a las zonas próximas.
- (92) Los depósitos costeros son depósitos que, pese a estar situados en el litoral, como los depósitos de importación, no pueden acoger a buques grandes, por lo que tienen una funcionalidad equivalente a la de los almacenamientos secundarios ubicados en el interior. De acuerdo con precedentes comunitarios, los depósitos costeros presentan costes de suministro más elevados que los de importación¹⁵.
- (93) Los depósitos secundarios, de menor dimensión que los anteriores, permiten un almacenamiento próximo a los puntos de venta al por menor.
- (94) En el precedente C-0366/11 CEPSA/CHESA, se consideró necesario, pese a considerar un mercado amplio de producto conformado por el conjunto de los almacenamientos de distintos tipos, realizar un análisis separado para los almacenamientos de importación, de cara al análisis de los efectos verticales sobre la competencia derivados de la operación.
- (95) Por otra parte, cabe hacer una diferenciación de almacenamientos en función del tipo de producto almacenado, puesto que no es posible utilizar los mismos tanques para almacenar cualquier tipo de producto petrolífero.
- (96) No obstante, las notificantes confirman que el coste de adecuar tanques de almacenamiento de otros productos destilados (gasolinas y gasóleos) a querosenos es mínimo.
- (97) Asimismo, de acuerdo con varios precedentes¹⁶, las instalaciones ubicadas en los aeropuertos y dedicadas al almacenamiento de querosenos para las aeronaves presentan, por su ubicación y uso, características suficientemente diferentes como para considerarlas un mercado relevante separado.
- (98) Así, a los efectos de la presente operación, deberá ser considerado el mercado estrecho de los depósitos aptos para almacenar combustible de aviación, distinguiendo entre instalaciones aeroportuarias e instalaciones no aeroportuarias y entre depósitos de importación y depósitos secundarios (incluyendo los depósitos costeros).

¹⁴ Véase expediente COMP/M.1628 – TotalFina/Elf (párrafo 103)

¹⁵ Véase expediente COMP/M.1628 – TotalFina/Elf (párrafo 106)

¹⁶ C-0366/12 CEPSA/CHESA, M.3275 SHELL España/CEPSA/SIS JV y N 04073 DISA/SHELL.

- (99) DISA está presente en el mercado de almacenamiento de combustible de aviación únicamente en Canarias. En particular, dispone de capacidad de almacenamiento costero en las islas de Gran Canaria y Lanzarote.
- (100) Adicionalmente, ambas partes están presentes en instalaciones de almacenamiento aeroportuario de forma indirecta, a través de sus respectivas participaciones en CMD, que dispone de almacenamientos en los aeropuertos de Canarias.
- (101) La regulación sectorial nacional¹⁷ establece que los titulares de las instalaciones fijas de almacenamiento de productos petrolíferos tienen la obligación de permitir el acceso de terceros a sus instalaciones, mediante un procedimiento negociado, en condiciones técnicas y económicas no discriminatorias, transparentes y objetivas, aplicando precios que deberán hacer públicos.
- (102) Para ello, la normativa establece una serie de obligaciones para los operadores (básicamente, comunicación de precios y contratos), así como las funciones de supervisión por parte de la CNE. Estas funciones y obligaciones han sido recientemente reforzadas con la aprobación del Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.
- (103) Por lo que se refiere a su relación vertical con SAE, en el ámbito de Canarias, las notificantes confirman que, [...].
- (104) No obstante, las propias notificantes declaran que no descartan alterar este esquema de funcionamiento, si consideraran 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 CMD y, por tanto, el refuerzo de éstas últimas.
- (105) Por lo que se refiere a los almacenamientos no aeroportuarios, SHELL y DISA actualmente no poseen acciones en la Compañía Logística de Hidrocarburos (en adelante, CLH), que es el operador logístico principal en la Península y Baleares.

VI.1.4 Actividad logística de combustible de aviación

- (106) La logística de los productos refinados se organiza a partir de las refinerías y los depósitos de importación. La distribución primaria consiste en el transporte de los productos hasta las terminales de almacenamiento cercanas a los puntos de consumo o depósitos secundarios. Generalmente, se trata de medios de transporte de gran escala (mayoritariamente oleoductos) que permiten transportar los productos por todo el territorio.
- (107) La distribución secundaria consiste en el transporte y entrega de los productos a los puntos de venta o consumo, que principalmente se lleva a cabo mediante camiones.

¹⁷ Artículo 41 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos

- (108) Los titulares de las instalaciones fijas de transporte de productos petrolíferos (oleoductos), al igual que los de los almacenamientos de productos petrolíferos, tienen la obligación de permitir el acceso de terceros a sus instalaciones, mediante un procedimiento negociado, en condiciones técnicas y económicas no discriminatorias, transparentes y objetivas, aplicando precios que deberán hacer públicos.
- (109) A nivel nacional, CLH es el principal operador logístico, con una red de integrada de transporte y almacenamiento de productos petrolíferos - con más de 4.000 kilómetros de oleoductos y una capacidad de almacenamiento de 7,8 millones de metros cúbicos - en la Península y Baleares.
- (110) En el caso de Canarias, la logística viene determinada por la insularidad, por lo que la distribución primaria se efectúa mediante transporte marítimo entre islas. DISA es la única empresa que presta este servicio, llevando el producto desde la refinería de CEPSA en Tenerife hasta los terminales de almacenamiento secundario de las restantes islas del archipiélago, a través de su filial Marítima Petrogás.
- (111) Por lo que se refiere a la distribución secundaria, DISA también participa en el transporte desde los almacenamientos en las distintas islas hasta los aeropuertos.
- (112) De acuerdo con las notificantes, SHELL no tiene actividad en este mercado.
- (113) Por lo que se refiere a su relación vertical con SAE, [...].
- (114) No obstante, tal como se ha indicado anteriormente, las propias notificantes declaran que no descartan alterar este esquema de funcionamiento.

VI.1.5 Mercado de servicios de puesta a bordo de combustible de aviación

- (115) En anteriores decisiones¹⁸, la Comisión Europea consideró que los servicios de asistencia en tierra podían dividirse en tantos segmentos como categorías de servicios de asistencia en tierra mencionadas en la Directiva 96/67/CE. Los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra comprenden una gran variedad de actividades que abarcan desde la asistencia a pasajeros en tránsito, manipulación de equipajes, limpieza de aeronaves y “catering”, hasta la puesta a bordo de combustibles y lubricantes de aviación.
- (116) El Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, completa la transposición de la mencionada Directiva y distingue los denominados “servicios de rampa”, cuya prestación está limitada a un número de competidores determinado¹⁹.
- (117) Entre los servicios de rampa, se encuentra la denominada “asistencia de combustible y lubricante” que comprende, por una parte, la organización y ejecución del llenado y vaciado de combustible, incluidos el almacenamiento y

¹⁸ Véanse Casos Comunitarios M.2254 Aviapartner Maersk/Novia, M.1383 Exxon/Mobil, M.1628 TotalFina/Elf y M.3110 OMV/BP.

¹⁹ En los aeropuertos cuyo tráfico anual es superior a un millón de pasajeros o 25.000 toneladas de carga transportada, el número de agentes operadores de servicios de rampa está limitado a dos (Art. 4.2 del Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio). Sólo en Madrid-Barajas, Barcelona, Málaga y Alicante se conceden tres licencias (Orden FOM/74/2006).

el control de la calidad y cantidad de entregas, y por otro lado, la carga de lubricantes y otros ingredientes líquidos.

- (118) Los medios a través de los que se presta este servicio incluyen depósitos de almacenamiento a partir de los cuales el combustible se transporta hasta las zonas de estacionamiento de las aeronaves, bien mediante redes subterráneas de hidrante (sistema de tuberías dotadas de los necesarios equipos de bombeo) y equipos fijos de repostado, bien mediante unidades repostadoras (vehículos cisterna). En el caso de las redes de hidrante²⁰, el carburante se suministra a la aeronave en cada punto de estacionamiento mediante vehículos dispensadores, denominados “dispenser”, dotados de equipos de medición, filtración y control de presión.
- (119) La prestación de este servicio, también denominado “intoplane”, es realizada habitualmente por las compañías operadoras de puesta a bordo a las compañías suministradoras de querosenos y no de forma directa a las compañías aéreas. Normalmente, las compañías aéreas y los propietarios de aeronaves en general compran el combustible “puesto a bordo” (“intoplane”). De ahí que las empresas comercializadoras de combustible tengan que contratar en cada aeropuerto con las empresas concesionarias del servicio de puesta a bordo para que éstas “entreguen” la mercancía (combustibles y lubricantes), es decir, la coloquen en la nave. El operador petrolífero repercute el coste de este servicio a sus clientes, los dueños de las aeronaves.
- (120) La prestación de los servicios de puesta a bordo de combustibles de aviación civil se ejerce mediante concesión administrativa que se atribuye mediante licitación pública entre un conjunto de compañías que han obtenido la autorización pertinente de la Dirección General de Aviación Civil para cada uno de los aeropuertos de interés general. El proceso selectivo de los agentes de asistencia para los servicios de rampa, entre los que se encuentra la prestación de servicios de puesta a bordo de combustibles y lubricantes, debe ajustarse a las normas establecidas en el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, fundamentalmente:
- a. El pliego de condiciones debe ser aprobado por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), previa consulta con el Comité de Usuarios, con criterios de selección que deberán ser adecuados, objetivos, transparentes y no discriminatorios. La convocatoria a la licitación de AENA se publicará en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.
 - b. La selección se realizará por AENA, previa consulta al Comité de Usuarios, siempre que AENA no preste servicios similares en el aeropuerto y no controle, directa ni indirectamente, o tenga participación en una empresa que preste los mismos servicios en dicho aeropuerto.

²⁰ En España no todos los aeropuertos están dotados de redes de hidrante bajo las pistas, que permiten realizar el repostaje de aviones sin necesidad de vehículos cisterna.

- c. En los restantes casos, la aprobación del pliego, convocatoria y selección se realizará por la Dirección General de Aviación Civil, previa consulta al Comité de usuarios e informe de AENA. La duración de la concesión se establece en siete años y AENA es la entidad que convoca los procesos de selección aeropuerto por aeropuerto, y los licitadores no son los mismos en todos los casos.
- (121) Por otro lado, dentro de los servicios de asistencia de combustible y lubricantes a aeronaves, conviene distinguir entre los servicios de puesta a bordo de combustibles y lubricantes y la gestión de las infraestructuras de gestión centralizada (IGCC), pues se trata de actividades diferenciadas que no necesariamente serán realizadas por el mismo operador, ya que para los aeropuertos con más de un millón de pasajeros o 25.000 toneladas de carga anuales, las concesiones relativas al servicio de puesta a bordo son diferentes de las que se organizan respecto de la gestión de las infraestructuras de almacenamiento y distribución de combustible de aviación. En el resto de aeropuertos, las infraestructuras de almacenamiento de combustibles son gestionadas en el marco de la concesión de servicios de puesta a bordo de combustibles y lubricantes.
- (122) Adicionalmente, en la medida en que la gestión de estos servicios de puesta a bordo de combustibles y lubricantes y la gestión de IGCC se adjudica por AENA, cabe distinguir dentro de estos dos mercados entre la competencia “por el mercado” y la competencia “en el mercado”. Este último caso se daría en aquellos aeropuertos en los que hay al menos dos concesionarios de servicios de puesta a bordo de combustibles y lubricantes. En la actualidad, no puede haber competencia “en el mercado” de gestión de IGCC, en la medida en que no hay más de una concesión en ningún aeropuerto..
- (123) En el precedente C-0022/07 Repsol/BP Oil, se consideró el mercado de gestión de IGCC como un mercado de producto diferenciado, en la medida en que las condiciones de competencia “por el mercado” de las IGCC centralizadas son muy distintas, pues el periodo de concesión es mucho más largo (15 años prorrogables), están sometidas a precios máximos y a una regulación específica de derecho de acceso.
- (124) DISA y SHELL están presentes en este mercado, de forma indirecta, a través de sus participaciones en CMD. Por su parte, SHELL también participa en este mercado a través de su participación en SIS.
- (125) Las notificantes defienden que, en realidad, un miembro de Galp Disa Aviación, S.A. vela por los intereses de GALP y el otro (que además es independiente de la gestión de DISA) lo hace por los de DISA. Sin embargo, CMD confirma que *“no ha habido divergencias en las votaciones emitidas por los dos consejeros designados por Galp Disa Aviación, S.A.”* en los últimos tres años (folio 1178).
- (126) Por lo que se refiere a su relación vertical con SAE, las notificantes confirman que ésta viene contratando con CMD los servicios de puesta a bordo de combustible en los aeropuertos de Canarias en los que CMD se encuentra presente.

VI. 2 Mercados geográficos

VI.2.1 Mercado de suministro de combustible para aviación civil

- (127) Tal como se indica en el precedente comunitario M.1628 TotalFina/Elf, aunque las compañías aéreas convocan licitaciones para el suministro de combustible a nivel mundial, no eligen necesariamente un único proveedor para su suministro en todos los aeropuertos que utilizan sino que, al contrario, seleccionan a las empresas aeropuertos por aeropuerto, en función de las ventajas relativas de los proveedores de cada lugar.
- (128) Por lo que se refiere a los precios, si bien se fijan sobre la base de las cotizaciones internacionales Platt's, a esta cotización el proveedor debe añadir el precio de la logística que, al diferir entre aeropuertos o regiones, origina diferencias de precios entre aeropuertos.
- (129) Este extremo viene confirmado por las notificantes, que señalan que los suministradores ofrecen un precio diferente para cada aeropuerto, puesto que los costes difieren en función de cómo sea la logística en cada aeropuerto.
- (130) Desde el punto de vista de la demanda, si el precio del combustible aumentara en un aeropuerto, las compañías aéreas encontrarían restricciones a la hora de dirigirse a otro aeropuerto para obtener el mismo carburante a un precio inferior (organización de vuelos, autonomía de los aviones y congestión aeroportuaria).
- (131) A la vista de lo anterior, los precedentes nacionales y comunitarios han concluido la necesidad de efectuar un análisis diferenciado aeropuerto por aeropuerto.
- (132) SAE actualmente suministra combustible de aviación en 21 aeropuertos nacionales²¹, estando 6 de ellos situados en Canarias.

VI.2.2 Mercado de aprovisionamiento de combustible de aviación

- (133) La Comisión Europea consideró en sus precedentes²² el mercado geográfico de aprovisionamiento de combustible de aviación de dimensión europea o la región occidental de Europa, aunque también apreció que la dimensión podría ser menor.
- (134) Los precedentes nacionales han venido considerando que el mercado de aprovisionamiento de productos refinados presenta carácter regional, determinado por las zonas de influencia de cada refinería. En el precedente C-86/04 DISA/SHELL, el extinto TDC determinó que el ámbito geográfico del mercado de aprovisionamiento de productos refinados debía ser la Comunidad Canaria, *“atendiendo a los elevados costes de transporte y a la constatación de las escasas importaciones de producto refinado en Canarias”*.
- (135) Sin embargo, en el reciente precedente C-0366/11 CEPSA/CHESA, a la vista del test de mercado realizado a diferentes operadores y la información

²¹ Lanzarote, Barcelona, Madrid Torrejón, Son Bonet, Fuerteventura, Madrid Cuatro Vientos, Sevilla, Madrid Barajas, Málaga, Palma de Mallorca, Tenerife Sur, Alicante, Gran Canaria, Valencia, Zaragoza, Tenerife Norte, La Palma, Gerona, Ibiza, Reus y Melilla.

²² M.5880 -SHELL/ TOPAZ/ JV, M.5422 - STATOILHYDRO/ST1/ST1 AVIFUELS,

recabada, se consideró una dimensión suprarregional del mercado de aprovisionamiento, 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.

- (136) Las notificantes consideran que el alcance del mercado geográfico abarca el EEE, ya que los combustibles de aviación, al igual que cualquier otro tipo de producto refinado del petróleo, pueden, con relativa facilidad, ser transportados a grandes distancias. Indican también que el aprovisionamiento de combustible de aviación es generalmente provisto por muchos de los mismos grandes proveedores que están presentes a nivel mundial.
- (137) 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 exterior²³. De acuerdo con la información aportada por el Gobierno de Canarias en su informe preceptivo, las importaciones y los aprovisionamientos desde la Península equivaldrían al [50-60%] del suministro de combustible de aviación en Canarias²⁴. De esos aprovisionamientos externos, el [40-50%] habrían correspondido a CEPSA, el [30-40%] a BP y el [20-30%] a REPSOL.
- (138) Así, en línea con lo recientemente concluido para los combustibles de automoción, en el caso de los combustibles de aviación también podría concluirse una dimensión suprarregional del mercado.

VI.2.3 Mercado de almacenamiento de combustible de aviación

- (139) Precedentes nacionales y comunitarios²⁵ han considerado que el mercado de almacenamiento de productos petrolíferos tiene carácter regional, determinado por las áreas de influencia de cada depósito, definidas por los costes de transporte hasta el punto de destino.
- (140) De acuerdo con la CNE, el radio de cada ámbito territorial vendría definido por los costes de transporte hasta destino, que variarían que función del medio de transporte empleado (tradicionalmente, para el transporte por camión cisterna se acepta un radio de acción de kilómetros).
- (141) En España, existe una red de transporte de productos derivados del petróleo por medio de polductos que permite poner en contacto los distintos puntos de aprovisionamiento conectados a la red con los centros de consumo final, casi sin limitaciones dentro del mercado peninsular (e incluso balear). Estos factores, según la CNE, apuntarían por la definición de un mercado más amplio que el regional dentro de la Península.

²³ 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.

²⁴ De acuerdo con este informe, el suministro en Canarias de combustible de aviación en 2011 ascendió a 956.272 Tm y las importaciones de queroseno de aviación fueron de 557.302,8 Tm.

²⁵ M.1628 TOTAL/ELF, C 86/04 DISA/SHELL, C-366/11 CEPSA/CHESA

- (142) En el caso de Canarias, sin embargo, precedentes nacionales²⁶ han considerado al archipiélago canario como un mercado geográfico separado. En el precedente C-0366/11 CEPSA/CHESA, la Dirección de Investigación no estimó necesario definir mercados geográficos para cada isla.
- (143) Sin embargo, sí consideró que existen argumentos a favor de la definición de un mercado geográfico más estrecho, diferenciando entre las islas capitalinas y las islas menores, en la medida en que los almacenamientos situados en las primeras tienen carácter de importación y, por tanto, no son sustitutivos de los secundarios, que se encuentran en las islas menores.
- (144) 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.

VI.2.4 Actividad logística de combustible de aviación

- (145) Como se ha indicado con anterioridad, la logística de los productos refinados se organiza desde las refinerías o los depósitos de importación. En el caso de la Península, tal como se ha visto con anterioridad, debido a la existencia de una red de poliductos que ponen en contacto los distintos puntos de almacenamiento con los centros de consumo final, cabría definir un mercado peninsular.
- (146) En el caso de Canarias, sin embargo, procede concluir una dimensión geográfica regional, puesto que el sistema logístico actual permite el transporte del combustible de aviación desde las islas mayores, en las que se ubican la refinería y los depósitos de importación, hasta los aeropuertos ubicados en todas las islas.
- (147) DISA participa en este mercado únicamente en el ámbito de Canarias, por lo que, a los efectos de la presente operación, éste será el ámbito geográfico considerado para este mercado.

VI.2.5 Servicios de puesta a bordo de combustible de aviación

- (148) La prestación de los servicios de puesta a bordo de combustible 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 nacionales²⁷ 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.

²⁶ C 86/04 DISA/SHELL

²⁷ COMP/M.3275 SHELL ESPAÑA /CEPSA / SIS JV, C-22/07 REPSOL/BP OIL, S/0150/09 INTOPLANE, C-366/11 CEPSA/CHESA

- (149) DISA y SHELL están presentes indirectamente en este mercado en Canarias a través de CMD²⁸, que realiza servicios de puesta a bordo en los aeropuertos de Lanzarote, Tenerife Sur, Fuerteventura y Gran Canaria.
- (150) Por su parte, SHELL, a través de SIS, está presente en los aeropuertos de Madrid Barajas, Alicante, Málaga y Sevilla.

VI.3. Conclusión mercados relevantes

- (151) A la vista de lo anterior, se concluye que, a los efectos del presente expediente, serán mercados relevantes los siguientes:
- Mercado de suministro de combustible para aviación civil, en los aeropuertos en los que está presente SAE,
 - Mercado de aprovisionamiento o primera venta de combustible de aviación, en Canarias,
 - Mercado de almacenamiento de combustible de aviación, en Canarias,
 - Actividad logística, en Canarias,
 - Mercado de servicios de puesta a bordo de combustible de aviación civil, en los aeropuertos de Canarias.

VII. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

VII.1. Mercado de suministro de combustible para aviación civil

VII.1.1 Estructura de la oferta

- (152) Por el lado de la oferta, en el suministro de combustible de aviación, encontramos a las compañías petrolíferas y a revendedores. Los contratos de suministro de combustible tienen, normalmente, una duración aproximada de un año, permitiendo a los clientes cambiar de proveedor en el caso de que el servicio o el precio de los mismos no sean competitivos. Los volúmenes contractuales incluidos en las licitaciones anuales son indicaciones del consumo previsto por la línea aérea, pero sin obligación de consumir dichas cantidades. A veces, las compañías aéreas grandes pueden tener dos suministradores en un mismo aeropuerto.
- (153) El total del suministro de queroseno en 2012 a nivel nacional fue de 5.267 toneladas²⁹, efectuado por siete compañías³⁰, cuyas cuotas se muestran en la tabla siguiente:

TABLA 2: COMPAÑÍAS DESUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN			
Compañía	2009	2010	2011
CEPSA	[40-50%]	[30-40%]	[30-40%]
REPSOL	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]

²⁸ CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL.

²⁹ Boletín estadístico de hidrocarburos, publicado por CORES, correspondiente a diciembre de 2012.

³⁰ De acuerdo con las notificantes, también habría entrado en el mercado la compañía Q8.

BP	[10-20%]	[10-20%]	[20-30%]
GALP	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
SHELL	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
CHEVRON	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
VITOL AVIATION	-	-	[0-10%]
TOTAL VENTAS (mT)	[...]	[...]	[...]

Fuente: CNE

- (154) Como puede apreciarse, las tres compañías que disponen de capacidad de refino en España, son las que aglutinan la mayor parte del suministro nacional.
- (155) Parte del producto aprovisionado procede de refinerías nacionales y parte de las terminales de importación. Desde estos puntos el producto se distribuye, generalmente vía oleoductos, a los aeropuertos.
- (156) En el caso de Canarias, se constata igualmente que una parte relevante del suministro de combustible de aviación procede de importaciones y aprovisionamientos desde la Península.
- (157) De acuerdo con las notificantes, las cuotas de SAE y de sus competidores en los aeropuertos españoles, en términos de volumen, en 2010 fueron las siguientes:

TABLA 3: SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN (2010) POR AEROPUERTOS						
Aeropuerto	SAE	CEPSA	REPSOL	BP	GALP	IBERIA
Lanzarote	[20-30%]	[50-60%]	-	-	[10-20%]	-
Barcelona	[20-30%]	[10-20%]	[10-20%]	[30-40%]	[10-20%]	-
Madrid Torrejón	[20-30%]	[10-20%]	[40-50%]	[20-30%]	¿	-
Son Bonet	[20-30%]	[30-40%]	[10-20%]	[30-40%]	¿	-
Fuerteventura	[20-30%]	[60-70%]	-	-	[10-20%]	-
Madrid Cuatro Vientos	[10-20%]	[10-20%]	[50-60%]	[10-20%]	¿	-
Sevilla	[10-20%]	[70-80%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	-
Madrid Barajas	[0-10%]	[20-30%]	[20-30%]	[10-20%]	[10-20%]	[30-40%]
Málaga	[0-10%]	[70-80%]	[10-20%]	[10-20%]	[0-10%]	-
Palma de Mallorca	[0-10%]	[40-50%]	[20-30%]	[20-30%]	[0-10%]	-
Tenerife Sur	[0-10%]	[60-70%]	[10-20%]	[10-20%]	[0-10%]	-
Alicante	[0-10%]	[70-80%]	[10-20%]	[10-20%]	[0-10%]	-
Gran Canaria	[0-10%]	[60-70%]	[10-20%]	[10-20%]	[0-10%]	-
Valencia	[0-10%]	[10-20%]	[20-30%]	[50-60%]	[0-10%]	-
Zaragoza	[0-10%]	[10-20%]	[70-80%]	[10-20%]	¿	-
Tenerife Norte	[0-10%]	[70-80%]	[10-20%]	[10-20%]	[0-10%]	-
La Palma	[0-10%]	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D
Gerona	[0-10%]	[20-30%]	[10-20%]	[50-60%]	[10-20%]	-
Ibiza	[0-10%]	[40-50%]	[30-40%]	[30-40%]	¿	-
Reus	[0-10%]	[10-20%]	[70-80%]	[10-20%]	[0-10%]	-
Melilla	[0-10%]	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D

Fuente: Notificantes

(158) Por lo que se refiere a los aeropuertos situados en las Islas Canarias, el suministro de combustible de aviación es efectuado por 6 compañías³¹, cuyas cuotas de mercado en 2010 fueron las siguientes:

TABLA 4: 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 ³²	[0-10%]				

Fuente: Notificantes

(159) 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.

(160) 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 [...].

[...]

Fuente: CNE

VII.1.2 Estructura de la demanda, canales de distribución, precios, barreras a la entrada y competencia potencial

(161) La demanda de este mercado está constituida por las compañías aéreas, que son quienes invitan a los suministradores de combustible a presentar ofertas para el suministro en grupos de aeropuertos o aeropuertos individuales. Se trata por lo general de grandes compañías que ejercen un considerable poder de compra, dado que el combustible de aviación constituye una parte importante de sus costes operativos.

(162) Los suministradores de combustible ofrecen de forma conjunta el suministro y la prestación de los servicios de puesta a bordo de combustible de aviación, pese a existir desde el punto de vista normativo la posibilidad de contratar por separado ambos servicios. Se trata, por tanto, de un mercado verticalmente relacionado con los servicios de puesta a bordo (“intoplane”)³³, por lo que resulta necesario analizar los efectos de la operación en ambos mercados.

³¹ De acuerdo con la información facilitada por la CNE, CHEVRON habría entrado en el mercado de suministro de combustible de aviación en Canarias en 2011.

³² 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 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.

³³ Ver C-0022/07 REPSOL/BP Oil y C-88/05 SHELL España/CEPSA.

- (163) De acuerdo con la información facilitada por las notificantes, los principales aeropuertos nacionales, en cuanto al volumen de combustible demandado en 2010, serían (en el orden indicado) los de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Tenerife Sur, Alicante, Lanzarote y Fuerteventura.
- (164) El consumo anual de querosenos experimentó una variación interanual negativa del 5,9 % a nivel nacional en 2012³⁴.
- (165) Los contratos con las compañías aéreas son generalmente de carácter no exclusivo y no suelen superar los dos años de duración. Afirman las notificantes que los costes de cambio de proveedor de combustible de aviación serían mínimos, dado que los productos son relativamente homogéneos.
- (166) Los principales factores que determinan la estructura de costes de los suministradores de combustible de aviación son:
- Coste de la materia prima: de acuerdo con las notificantes, en el mercado español se utiliza la referencia Platt's HIGH CIF NWE. Adicionalmente, sobre el Platt's se aplica una prima, que puede ser positiva o negativa.
 - Coste de logística, almacenamiento y puesta a bordo: que varían en función del titular de las instalaciones o del prestador de los servicios.*
- (167) De acuerdo con las notificantes, los combustibles para aviación son productos básicos, por lo que el precio y las condiciones de pago son las variables principales desde el punto de vista del cliente.
- (168) Las notificantes facilitan los precios mínimos y máximos del suministro de combustible de aviación practicado por SAE en los aeropuertos de Canarias en el año 2011.

TABLA 6: PRECIOS MÍNIMOS Y MÁXIMOS DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN PRACTICADOS POR SAE EN 2011 (€/m ³)		
	Min	Max
Arrecife	[...]	[...]
Fuerteventura	[...]	[...]
Las Palmas	[...]	[...]
Tenerife Sur	[...]	[...]

Fuente: Notificantes

- (169) Por lo que se refiere a las barreras a la entrada al mercado de suministro, las notificantes confirman que no se requiere una fuerte inversión en activos, dado que las empresas pueden contratar el acceso a las aeronaves con los proveedores de servicios de puesta a bordo.
- (170) Además, los suministradores no precisan contar servicios logísticos propios (transporte y almacenamiento), puesto que tienen la posibilidad, por una parte, de contratar con el acceso a las infraestructuras de terceros y, por otra, de ser aprovisionados directamente en los depósitos de los aeropuertos.

³⁴ Boletín Estadístico de Hidrocarburos, publicado por CORES, correspondiente a diciembre de 2012.

(171) Sin embargo, como también apuntan las notificantes, la participación en los concursos que las compañías aéreas organizan a nivel internacional exigen la contratación de seguros de responsabilidad civil de cuantía elevada, lo que estaría limitando la entrada a empresas de menor tamaño.

VII.2. Mercado de aprovisionamiento de combustible de aviación

VII.2.1 Estructura de la oferta

(172) El mercado de aprovisionamiento de productos petrolíferos se caracteriza por la presencia de numerosas compañías verticalmente integradas, con presencia internacional.

(173) De acuerdo con los datos facilitados por las notificantes, las cuotas de los principales operadores en el mercado EEE de aprovisionamiento de combustible de aviación en 2009 fueron las siguientes:

TABLA 7: APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN EN EEE EN 2009	
Total	[10-20%]
Shell	[10-20%]
ExxonMobil	[10-20%]
Petroplus	[0-10%]
Cepsa	[0-10%]
BP	[0-10%]

Fuente: Notificantes

(174) De acuerdo con las notificantes, la cuota actual de SHELL estaría entre el [0-10%] y el [0-10%] si se tienen en cuenta las últimas desinversiones efectuadas³⁵.

(175) A nivel nacional, España es el quinto país de la UE-15 con mayor capacidad de refino y también uno de los países europeos con mayor grado de concentración en la propiedad de las refinerías. En efecto, existen 9 refinerías que pertenecen a tres compañías petroleras: REPSOL (con 5 refinerías), CEPSA (con 3 refinerías) y BP (con 1 refinería).

(176) De acuerdo con los datos facilitados por las notificantes, más del 40% de la demanda de combustible de aviación a nivel nacional provendría de importaciones:

TABLA 8: PRODUCCIÓN Y DEMANDA DE QUEROSENO A NIVEL NACIONAL (miles de toneladas)			
	2009	2010	2011
Producción	2.801	2.844	3.162
Demanda	5.133	5.245	5.567
Importación	2.332	2.401	2.405

Fuente: Notificantes

(177) En el caso de Canarias, la demanda de combustibles de aviación supera a la producción de la única refinería existente en el archipiélago, propiedad de

³⁵ Las refinerías de Heide, Gotemburgo y Stanlow se han vendido recientemente.

CEPSA, por lo que resulta necesario importar o aprovisionar producto desde fuera de las Islas.

(178) Actualmente, únicamente tres operadores realizan el aprovisionamiento de combustible de aviación a Canarias: CEPSA, REPSOL y BP (es decir, los operadores con capacidad de refino a nivel nacional), con las siguientes cuotas

(179) De acuerdo con la información facilitada por el Gobierno de Canarias, las cuotas de estos tres operadores en el aprovisionamiento de combustible de aviación a Canarias habrían sido las siguientes en 2011:

TABLA 9: APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN EN CANARIAS (2011)						
	Gran Canaria	Tenerife	Fuerteventura	Lanzarote	La Palma	Total
CEPSA	[40-50%]	[60-70%]	[90-100%]	[90-100%]	[90-100%]	[60-70%]
BP	[20-30%]	[20-30%]	-	-	-	[10-20%]
REPSOL	[30-40%]	[10-20%]	[0-10%]	-	[0-10%]	[10-20%]

Fuente: Gobierno de Canarias

(180) La participación en el mercado de aprovisionamiento precisa del acceso a infraestructuras de descarga y almacenamiento de importación. En el caso de Canarias, actualmente sólo las instalaciones de Terminales Canarios (sociedad participada al 50% por REPSOL y BP) están habilitadas para la recepción de grandes buques de importación. Sin embargo, se están llevando a cabo obras de ampliación en Gran Canaria y Tenerife que permitirán en un futuro la descarga de grandes buques, lo que podría facilitar el acceso al mercado de aprovisionamiento a un mayor número de operadores.

(181) De hecho, la propia DISA ha manifestado con anterioridad³⁶ 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.

(182) Así lo confirma la CNE que indica que *“en caso de que DISA desarrollase nueva capacidad de importación en estos puertos, podría optar por suministros alternativos a los procedentes de la refinería de CEPSA en Tenerife”* (folio 887).

VII.2.2 Estructura de la demanda, canales de distribución, precios, barreras a la entrada y competencia potencial

(183) La demanda de este mercado está constituida por los suministradores de combustible de aviación, cuya estructura ya ha sido previamente analizada.

(184) Las notificantes indican que un gran número de ventas se concluyen de manera puntual. Existen también contratos por un plazo determinado, que típicamente son de carácter no exclusivo y cuya duración varía (normalmente de un año).

³⁶ Véase párrafo 160 del Informe Propuesta de la DI en el expediente C/0366/11 CEPSA/CHESA.

- (185) Como se ha indicado con anterioridad, el punto de entrega del combustible tiene lugar no solamente en la refinería o en los depósitos de importación, sino que también se produce en los propios depósitos de los aeropuertos, para lo cual es el proveedor el que contrata directamente la logística necesaria.
- (186) Las notificantes hacen referencia también a la posibilidad de aprovisionamiento “into wing”, por el cual el proveedor se encarga también del suministro. [...].
- (187) Las notificantes señalan que, al tratarse de ventas a granel, existe poca diferenciación entre competidores, salvo la ubicación del proveedor, la seguridad de suministro y la relación con el cliente. Por tanto, concluyen, los proveedores de combustible de aviación compiten agresivamente entre sí en precio.

VII.3. Mercado de almacenamiento de combustible de aviación

VII.3.1 Estructura de la oferta

- (188) En España son numerosos los operadores con capacidad de almacenamiento de productos petrolíferos, aunque existe una elevada concentración de la titularidad de la capacidad de almacenamiento que está sujeta a acceso de terceros. En la Península y Baleares, CLH es la principal empresa, con el [50-60]% de la capacidad sujeta a obligación de acceso de terceros.
- (189) De acuerdo con la información aportada por el Gobierno de Canarias, en el archipiélago canario existen 7 operadores que cuentan con capacidad de almacenamiento de productos petrolíferos³⁷.
- (190) La capacidad de almacenamiento de combustible de aviación no aeroportuario se reparte entre dos únicos operadores: DISA y Terminales Canarios.
- (191) Por lo que se refiere al almacenamiento en los aeropuertos, en la Península, CLH ostenta el mayor número de concesiones (tanto individuales para la gestión de las infraestructuras centralizadas, como conjuntas para la prestación también de los servicios de puesta a bordo). En Canarias, sin embargo, están presentes tres operadores: CMD, Terminales Canarios y CEPSA Aviación.
- (192) 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:

TABLA 10: ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN EN CANARIAS EN 2011 Por tipo de instalación		
Tipo de instalación	Propietario	%
Instalaciones aeroportuarias	CMD ¹	83,9%
	TC ²	8,4%
	CEPSA AVIACIÓN	7,7%
	TOTAL	100%

³⁷ Terminales Canarios, BP, Aegean Bunkering, Petrologies Canarias, Petrocan, DISA y CEPSA.

Instalaciones no aeroportuarias	TC	61,4%
	DISA	38,6%
	TOTAL	100%
¹ CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL		
² TC está participada al 50% por BP y REPSOL		

Fuente: CNE

- (193) Como puede apreciarse, CMD, en la que participan indirectamente DISA y SHELL, ostenta la mayor cuota de mercado 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 (controlada por REPSOL y BP), que constituye su único competidor en este segmento del mercado, si bien no siempre están presentes ambas en cada isla.
- (194) 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:

TABLA 11: ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN EN CANARIAS EN 2011				
Por islas				
	Tipo de instalación	Propietario	Capacidad (t)	% Capacidad isla
Gran Canaria	No aeroportuaria	DISA	[...]	[40-50]%
	No aeroportuaria	TC ¹	[...]	[30-40]%
	Aeroportuaria	TC	[...]	[0-10]%
	Aeroportuaria	CMD ²	[...]	[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%
¹ TC está participada al 50% por BP y REPSOL				
² CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL				

Fuente: Notificantes

- (195) 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. Estos depósitos, junto con la refinería de CEPSA ubicada en Tenerife, constituirían las fuentes de aprovisionamiento de combustible de aviación en Canarias.
- (196) De acuerdo con las 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.

- (197) Por otra parte, se encuentra en curso la ampliación del puerto de Granadilla (Tenerife), que, de acuerdo con la Autoridad Portuaria de Tenerife, permitirá el atraque y la descarga de grandes buques de importación de productos petrolíferos, por lo que las instalaciones de DISA en dicha isla también se encuentran en fase de ampliación. De acuerdo con las notificantes, las obras no estarán en funcionamiento hasta [...].
- (198) 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.
- (199) Esta norma prevé que el acceso pueda ser denegado en el caso de falta de capacidad suficiente y, hasta la aprobación del Real Decreto-ley 4/2013, no estaban previstos mecanismos que regularan el uso de la capacidad reservada, por lo que, en la práctica, resultaba posible reservar capacidad por volúmenes superiores a los efectivamente utilizados, lo que legitimaría la denegación de acceso por falta de capacidad, en situaciones en las que realmente existe capacidad disponible. De hecho, no hay capacidad disponible en ninguna de las infraestructuras de Terminales Canarios (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.
- (200) Sin embargo, con la nueva normativa³⁸ se han visto reforzadas las obligaciones de transparencia para los titulares de las instalaciones, así como las labores de supervisión encomendadas a la CNE, con lo que la posibilidad de llevar a cabo estrategias de sobrecontratación se hace menos probable que con anterioridad. De hecho, con la nueva norma, este tipo de estrategias pasa a ser tipificada como infracción muy grave.
- (201) 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. DISA indica que esto pone de manifiesto que la capacidad de almacenamiento disponible de sus instalaciones resulta suficiente para atender a la demanda.

VII.3.2 Estructura de la demanda, canales de distribución, precios, barreras a la entrada y competencia potencial

³⁸ Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.

- (202) La demanda del mercado de almacenamiento la conforman los proveedores, en el caso de los depósitos de importación, y los suministradores, en el caso de los depósitos secundarios y los ubicados en los aeropuertos. Además, puesto que los suministradores tienen la posibilidad de ser provisionados directamente en los depósitos ubicados en los aeropuertos, en ocasiones son también los proveedores los que acceden a los depósitos secundarios.
- (203) Las principales barreras a la entrada la constituyen las elevadas inversiones necesarias y las limitaciones territoriales y medioambientales. A ello se une la dificultad añadida de tener que competir con las empresas con capacidad de refino en España, que disfrutan de sustanciales ventajas competitivas, como el acceso privilegiado a capacidad de almacenamiento dentro de sus propias refinerías.
- (204) Tal como establece la normativa que resulta de aplicación, los precios de acceso a los almacenamientos deben ser publicados. Así, estos valores pueden ser encontrados en la página web de la CNE.
- (205) De acuerdo con esta información, los precios que resultarían de aplicación en los almacenamientos de combustibles de aviación de Canarias serían los siguientes:

TABLA 12: PRECIOS DE ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN EN CANARIAS 2012			
		Propietario	Precio
Lanzarote	No aeroportuario	DISA	21,746 €/m ³
	Aeroportuario	CMD	11,60 €/m ³
Gran Canaria	No aeroportuario	DISA	13,596 €/m ³
	No aeroportuario	TC	1,533 €/m ³ /mes+ 7,524 €/m ³
	Aeroportuario	CMD	5,558 €/m ³
	Aeroportuario	TC	No disponible
Tenerife	No aeroportuario	TC	1,533 €/m ³ /mes+ 7,524 €/m ³
	Aeroportuario	CEPSA	18,2599 €/m ³
	Aeroportuario	CMD	5,168 €/m ³
	Aeroportuario	TC	No disponible
La Palma	Aeroportuario	CEPSA	41,1241 €/m ³
Fuerteventura	Aeroportuario	CMD	14,894 €/m ³

Fuente: CNE

- (206) Por lo que se refiere al acceso a los almacenamientos de DISA ubicados en Canarias, las notificantes confirman que las relaciones entre CEPSA y DISA han venido siguiendo un borrador de contrato que nunca llegó a ser firmado, no existiendo otros contratos con ninguna otra entidad.
- (207) De hecho, las notificantes aseguran que en la medida en que no se han producido nunca problemas con la utilización de los almacenamientos de DISA, no ha sido necesario establecer hasta la fecha ningún mecanismo de asignación de cuotas de capacidad entre clientes.

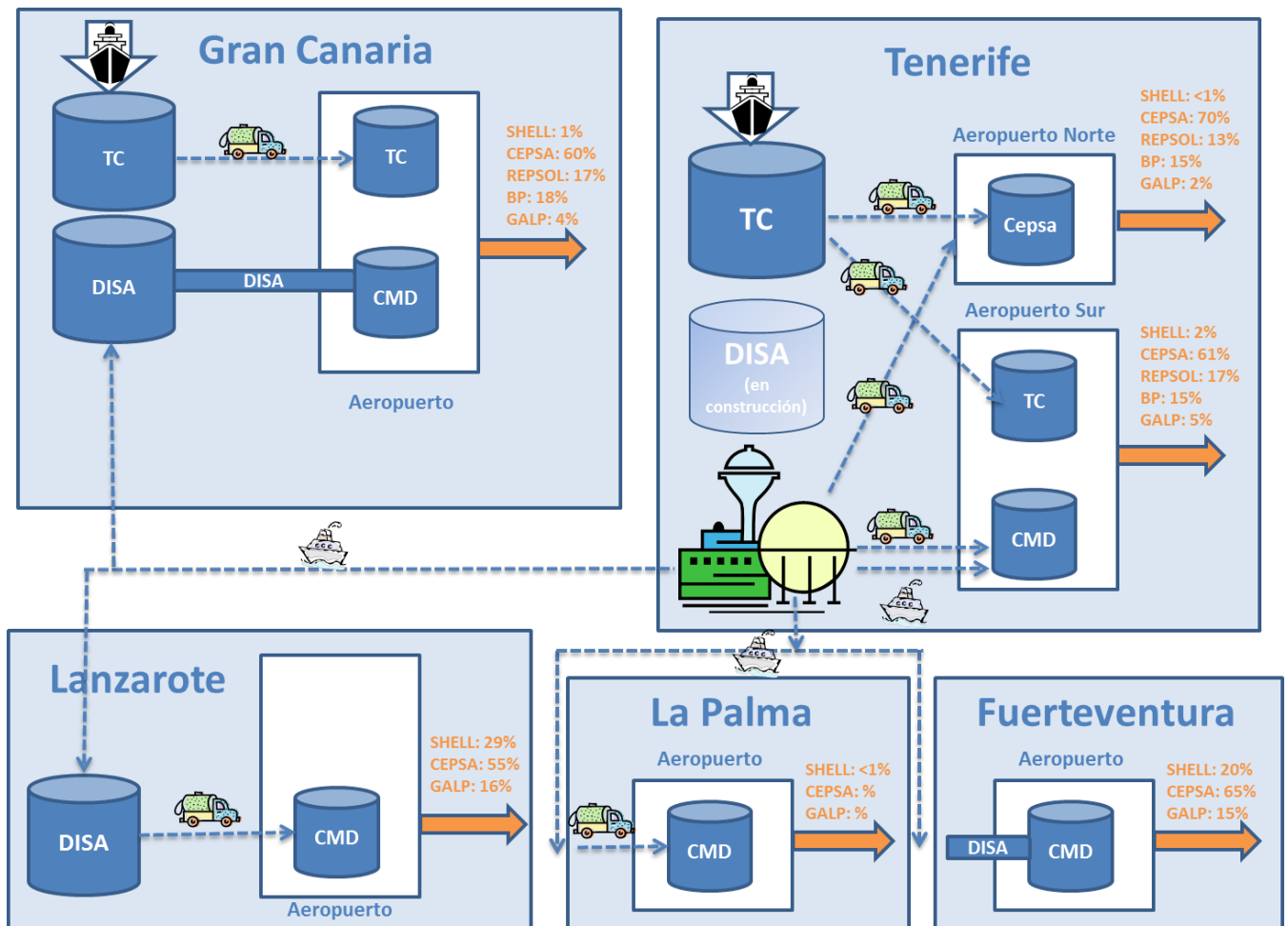
- (208) La reserva de capacidad de almacenamiento se establece anualmente. Aunque el citado borrador de contrato recoge una penalización en caso de infrautilización de la capacidad reservada, las notificantes indican que CEPSA se ha negado a pagar las facturas emitidas en este sentido.
- (209) A la vista de lo anterior, cabe concluir que, hasta la fecha, las relaciones entre DISA y sus clientes para la prestación de los servicios de almacenamiento de combustible de aviación y, por tanto las condiciones comerciales entre ellas se han caracterizado por una ausencia de formalidad y publicidad de las mismas.

VII.4. Logística de combustible para aviación civil

VII.4.1 Estructura de la oferta

- (210) La actividad logística permite llevar el combustible de aviación desde los puntos de aprovisionamiento (refinerías o depósitos de importación) hasta los puntos de consumo ubicados en los aeropuertos, por lo que constituye una actividad imprescindible para el ejercicio del suministro.
- (211) La red de oleoductos de CLH llega a la mayoría de los aeropuertos de la Península y Baleares. A los aeropuertos no conectados a los oleoductos, el suministro se produce por camión y ferrocarril. Las Islas Canarias no están conectadas a la red de oleoductos de CLH, por lo que su logística difiere de la existente en la península.
- (212) Por lo que se refiere a la distribución primaria, DISA es el único operador que dispone de una flota de buques que realiza el transporte de combustible (incluido el de aviación) entre las islas. Las rutas generalmente tienen su origen en la refinería de CEPSA en Tenerife, aunque las notificantes confirman que ocasionalmente se efectúan rutas desde orígenes distintos³⁹. De hecho, adelantan que la puesta en marcha del puerto de Granadilla en Tenerife llevará consigo la posibilidad de aplicar un nuevo modelo de logística del transporte diferente al actual.
- (213) La distribución secundaria se produce principalmente mediante camiones cisterna, propiedad tanto de la operadoras petrolíferas (CEPSA) como de compañías del transporte (REPSOL indica que subcontrata el transporte mediante camión cisterna con la empresa J.A. Doniz González, S.L.). Además, DISA posee dos oleoductos situados en Fuerteventura y en Gran Canaria, que dan servicio específicamente al mercado de aviación.
- (214) En el esquema mostrado a continuación se detalla la logística seguida por el combustible de aviación en Canarias que, como puede apreciarse, viene muy determinada por la ubicación de la única refinería que existe en el archipiélago, que constituye el origen de las rutas marítimas efectuadas entre las islas:

³⁹ Por ejemplo, cuando se producen cierres prolongados del puerto de carga de la refinería por el mal tiempo, se utiliza Salinetas como cargadero alternativo con desytno a otras islas.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por los notificantes y las entidades consultadas en el marco del test de mercado.

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

Aeropuerto de Gran Canaria

(216) **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 Gran Canaria.

(217) 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*.

(218) [...]

(219) [...].

(220) **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

- (221) **Ruta 1:** El queroseno es cargado desde los tanques de la refinería de CEPESA 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*.
- (222) **Ruta 2 (CEPSA):** El queroseno es cargado desde los tanques de la refinería de CEPESA 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*.
- (223) **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

- (224) **Ruta 1:** El queroseno es cargado desde los tanques de la refinería de CEPESA en Tenerife, a camiones cisterna, que lo transportan por carretera hasta el aeropuerto de Tenerife Norte, donde se descarga en los tanques de CEPESA AVIACIÓN, que también se encarga de la puesta a bordo, mediante camión cisterna.
- (225) **Ruta 2 (REPSOL y BP):** 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 CEPESA AVIACIÓN. Finalmente, Terminales Canarios realiza el suministro a las aeronaves, mediante camión cisterna.

Aeropuerto de Fuerteventura

- (226) **Ruta única:** El queroseno es cargado desde los tanques de la refinería de CEPESA 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.

(227) Posteriormente, CMD almacena y hace la puesta a bordo, mediante camión cisterna o *dispenser*.

Aeropuerto de Lanzarote

(228) **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.

(229) [...].

Aeropuerto de La Palma

(230) **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.

(231) Posteriormente, CEPSA AVIACION almacena y hace la puesta a bordo, mediante camión cisterna.

(232) 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.

(233) Asimismo, en el caso de Gran Canaria, aunque las instalaciones de Terminales Canarios (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, como es el caso de CEPSA y GALP.

(234) 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 Canarios). 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.

VII.4.2 Estructura de la demanda, canales de distribución, precios, barreras a la entrada y competencia potencial

- (235) 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. [...].
- (236) Por lo que se refiere al transporte marítimo entre islas, DISA dispone de tres buques destinados al tráfico canario de productos petrolíferos: Hespérides, Mencey y Faycán. Estos buques tienen segregaciones de productos limpios (gasolinas, gasóleos y combustible de aviación), de productos sucios (fuelóleos) y segregaciones para productos asfálticos.
- (237) Los combustibles de aviación pueden ser cargados en cualquiera de los pares de tanques de productos limpios que, para cada buque, se indican a continuación:

TABLA 13: CAPACIDAD BUQUES DE DISA PARA TRANSPORTE INTER ISLAS			
Buque	Limpios	Sucios	Asfalto
Hespérides	5.002 m ³ en 4 pares de tanques	4.474 m ³ en 2 pares de tanques	475 m ³ en 2 tanques
Mencey	5.188 m ³ en 7 pares de tanques	1.931 m ³ en 2 pares de tanques	381 m ³ en 2 tanques
Faycán	6.829 m ³ en 5 pares de tanques	No dispone	No dispone

Fuente: Notificantes

- (238) De acuerdo con las notificantes, los tanques de productos sucios también estarían disponibles para la carga de productos de aviación después de un proceso de limpieza. Los tanques de asfalto en ningún caso podrían transportar productos de aviación.
- (239) El porcentaje que ha representado el combustible de aviación respecto del volumen total transportado en Canarias en los tres últimos años ha sido:

TABLA 14: COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN TRANSPORTADO POR DISA, VÍA MARÍTIMA		
2010	2011	2012
[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]

Fuente: Notificantes

- (240) El procedimiento que deben seguir los clientes con contrato⁴⁰ es el siguiente: cada cliente envía decenalmente sus necesidades de transporte, detallando tipo de producto, cantidades y destino. Con estas necesidades se prepara una planificación que, una vez consensuada con los clientes, lleva a la programación de los buques.
- (241) En el caso de los clientes que no tienen contrato, se cotizan las solicitudes de transporte recibidas y, en caso de aceptación por el cliente, se encajan en la planificación, para su transporte en las fechas requeridas por el cliente.
- (242) De acuerdo con las notificantes, no se ha denegado ninguna solicitud de transporte en los últimos tres años.

⁴⁰ Las notificantes confirman que el único contrato que tiene DISA para el transporte interinsular de combustible es con CEPSA.

(243) Las notificantes facilitan la frecuencia media con la que los buques de DISA efectúan tránsitos a las distintas islas:

TABLA 15: FRECUENCIA MEDIA DE TRÁNSITOS DE LOS BUQUES DE DISA		
Puerto de carga	Puerto de descarga	Frecuencia
Tenerife	Salinetas	[...]
Tenerife	Pto. Rosario	[...]
Tenerife	Arrecife	[...]
Tenerife	Palma-Gomera-Hierro	[...]
Tenerife	Gando	[...]
Tenerife	Guacimeta	[...]
Tenerife	Tejita	[...]

Fuente: Notificantes

(244) Las notificantes confirman que el nivel mínimo de ocupación para realizar cada tránsito de forma económicamente viable está en torno a [80-90%]. El nivel medio de ocupación de los buques en los tres últimos años ha sido el siguiente:

TABLA 16: NIVEL MEDIO DE OCUPACIÓN DE LOS BUQUES DE DISA			
Buque	2010	2011	2012
Hespérides	[90-100%]	[80-90%].	[80-90%].
Mencey	[90-100%]	[80-90%].	[80-90%].
Faycán	[90-100%]	[80-90%].	[60-70%]

Fuente: Notificantes

(245) Los volúmenes de combustible de aviación transportados por DISA en 2011 fueron los siguientes:

TABLA 17: NIVEL MEDIO DE OCUPACIÓN DE LOS BUQUES DE DISA	
Destino	m ³
Lanzarote-DISA	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
Gran Canaria-Salinetas	[...]
La Palma	[...]
Fuerteventura	[...]
Tenerife-La Tejita	[...]

Fuente: Notificantes

(246) Por este servicio, DISA repercute una tarifa logística integrada que incluye el flete, almacenamiento, mermas, gastos de gestión, tarifas portuarias y la tarifa de camión (en su caso, en las Islas menores) hasta el cliente final.

(247) De acuerdo con la información facilitada por los notificantes, los fletes aplicados por DISA en 2012 son los que aparecen en la tabla siguiente:

TABLA 18: FLETES DE DISA (2012) €/tonelada		
Aeropuerto	CEPSA	GALP
Fuerteventura	[...]	[...]
Gran Canaria	[...]	[...]
Lanzarote	[...]	[...]
La Palma	[...]	
La Tejita	[...]	
Gandó	[...]	

Fuente: Notificantes

- (248) Como puede apreciarse en la tabla anterior, los fletes aplicados a CEPSA son inferiores a los que se le aplican a GALP. Las notificantes explican que existen otros dos conceptos que se cargan a todos los clientes adicionalmente a estos fletes: compensación económica por cierres de puerto y regularización de fletes por variación de precios de combustibles y lubricantes marinos.
- (249) Los notificantes justifican que, “por razones históricas”, la facturación a CEPSA se realiza con precios de los combustibles de 1997, frente a la del resto de compañías que se refiere a precios superiores de 2004 y 2007. De esta forma, según los notificantes, tras la citada regularización “los fletes de las compañías son muy parecidos” (folio 1639).
- (250) Como ejemplo, señala que el flete para CEPSA a Salinetas se incrementaría, con la regularización de fletes por variación de precios de los combustibles, hasta los [...]€/tonelada, mientras que el de GALP ascendería a [...] €/tonelada.
- (251) Estas diferencias de precios resultan especialmente llamativas dado que, tal como han indicado las notificantes, GALP no tiene ningún contrato firmado con DISA para el transporte marítimo y es CEPSA el que, en teoría, realiza este transporte en su nombre, aunque se le aplicaría un precio diferente por este producto.
- (252) Por lo que se refiere al transporte por oleoducto, DISA repercute una tarifa integrada con el almacenamiento en el caso de Gran Canaria. En la actualidad, el único que utiliza el oleoducto de Fuerteventura es CEPSA, ya que aprovisiona a los restantes suministradores directamente en los depósitos del aeropuerto. La tarifa por el uso de este oleoducto no aparece publicada en la página web de la CNE, aunque, de acuerdo con el contrato aportado por las notificantes, la tarifa establecida por este servicio para 2006 fue de [...] €/m³.

VII.5. Mercado de servicios de puesta a bordo de combustible para aviación civil

VII.5.1 Estructura de la oferta

- (253) 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.

- (254) La oferta vendría constituida por los operadores autorizados por AENA en cada aeropuerto.
- (255) En el ámbito de Canarias, AENA aporta la siguiente información acerca de los concesionarios en cada uno de los aeropuertos:

TABLA 19: CONCESIONARIOS EN LOS AEROPUERTOS DE CANARIAS			
Aeropuerto	Puesta a bordo	Almacenamiento	Red de hidrantes
Gran Canaria	CMD	CMD	CMD
	TC	TC	
Tenerife Sur	CMD	CMD	CMD
	TC	TC	
Lanzarote	CMD	CEPSA	N/A
Fuerteventura	CMD	CMD	CMD
Tenerife Norte	TC	CEPSA	N/A
	CEPSA		
La Palma	CEPSA	CEPSA	N/A

Fuente: AENA

- (256) AENA confirma que en los aeropuertos de El Hierro y La Gomera no hay servicio de suministro de combustible como tal, existiendo un convenio especial para emergencias, de cara a garantizar este servicio.
- (257) Confirma asimismo AENA que habrían quedado desiertas las últimas licitaciones convocadas en Fuerteventura, El Hierro y La Gomera para la contratación de un agente de asistencia de combustible y lubricante (en el caso de Fuerteventura, supondría la contratación de un segundo agente).
- (258) SHELL y DISA están presentes en este mercado indirectamente a través de sus respectivas participaciones en CMD y SIS. SIS presta sus servicios en distintos aeropuertos ubicados en la Península, mientras que CMD lo hace en varios aeropuertos canarios.
- (259) Las cuotas de CMD y SIS facilitadas por los notificantes para 2011 son las siguientes:

TABLA 20: SERVICIOS DE PUESTA A BORDO (2011)		
Aeropuerto	SIS ¹	CMD ²
Alicante	[20-30%]	
Fuerteventura		[90-100%]
Gran Canaria		[30-40%]
Lanzarote		[90-100%]
Madrid Barajas	[50-60%]	
Málaga	[60-70%]	
Sevilla	[80-90%]	
Tenerife Sur		[50-60%]

¹ SIS está participada al 50% por CEPSA y SHELL
² CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL

Fuente: Notificantes

(260) En los aeropuertos de Canarias, los servicios de puesta a bordo son realizados por tres operadores: CMD, Terminales Canarios y CEPSA. Las cuotas de mercado de cada uno de ellos serían las siguientes:

TABLA 21: SERVICIOS DE PUESTA A BORDO EN CANARIAS (2011)			
Aeropuerto	CMD ¹	CEPSA	TC ²
Fuerteventura	[90-100%]		
Gran Canaria	[30-40%]		[60-70%]
Lanzarote	[90-100%]		
Tenerife Sur	[50-60%]		[40-50%]
Tenerife Norte		[90-100%]	
La Palma		[90-100%]	
CMD está participada al 60% por CEPSA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL TC está participada al 50% por REPSOL y BP			

Fuente: Notificantes

(261) Como puede apreciarse, CMD es la única adjudicataria en los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura⁴¹, mientras que en los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Sur compete con Terminales Canarios.

VII.5.2 Estructura de la demanda, canales de distribución, precios, barreras a la entrada y competencia potencial

(262) Aunque la demanda de los servicios de puesta a bordo realmente la constituyen las compañías aéreas, lo cierto es que, en general, son las empresas suministradoras de combustible las que contratan estos servicios, para ofrecer a los clientes finales el producto puesto en la aeronave.

(263) De acuerdo con las normas operativas que rigen las concesiones de AENA, los concesionarios de los servicios de puesta a bordo deben garantizar el servicio a todas y cada una de las aeronaves que lo hayan requerido.

(264) CMD confirma que los precios se establecen en base a las inversiones realizadas, los costes de explotación y las amortizaciones (folio 1179).

(265) Los precios practicados por CMD y Terminales Canarios en los aeropuertos de Canarias serían los siguientes, de acuerdo con la información facilitada por CMD:

	TABLA 22: PRECIOS DE LOS SERVICIOS DE PUESTA A BORDO (€/m ³)			
	Tenerife Sur		Gran Canaria	
	CMD	TC	CMD	TC
Recepción, almacenamiento, manipulación y puesta a disposición	5,047	5,417	5,428	5,357
Suplemento por carga unidad repostadora	1,606	1,371	1,606	1,371

Fuente: CMD

⁴¹ 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.

VIII. EFICIENCIAS

- (266) Las concentraciones verticales y conglomerales ofrecen un margen sustancial para las eficiencias, por lo que deben ser también analizados los posibles efectos pro-competitivos que se deriven de las eficiencias probadas en beneficio de los consumidores.
- (267) De hecho, las partes sostienen que de la operación de concentración propuesta se derivan eficiencias en beneficio de los clientes y, en definitiva, de los consumidores, que son a su vez quienes utilizan los servicios de las líneas aéreas a las que suministrará la SAE.
- (268) En particular, las notificantes efectúan los siguientes razonamientos:
- a. Se asegura la presencia de un competidor global de primera línea [...], con lo que se fomenta la competencia en el mercado de suministro en beneficio de clientes directos (aerolíneas comerciales) e indirectos (consumidores finales).
 - b. Al tratarse de una joint venture que hace uso de las matrices para cuestiones no esenciales a su actividad ([...]), es razonable pensar que se produzcan ahorros que, llegado el caso, serán empleados en tener unos precios más competitivos en beneficio del cliente final.
 - c. La cercanía de DISA al entorno local permitirá un mayor enfoque en el negocio recogiendo las diferencias propias de este mercado a un coste más competitivo debido a su escala en el territorio español.
 - d. [...], obtener unos precios de aprovisionamiento más económicos que al final se traduzcan en precios más competitivos para el cliente final.

IX. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN SIN COMPROMISOS

IX.1 Efectos unilaterales horizontales

- (269) Al no estar presente DISA en el único mercado en el que opera la JV, el mercado de suministro de combustible de aviación por aeropuertos, no se produce adición de cuota, adquiriendo DISA, de manera conjunta con SESA, la cuota de SAE en los aeropuertos en los que está presente.
- (270) Si bien en esta operación DISA y SHELL no se encuentran presentes simultáneamente de forma directa en ninguno de los mercados afectados, lo cierto es que no puede descartarse la existencia de efectos horizontales unilaterales.
- (271) Por una parte, debe tenerse presente que las concentraciones con un competidor potencial pueden surtir efectos anticompetitivos similares a las concentraciones entre dos empresas ya activas en el mismo mercado de referencia. Así, no puede obviarse la posición de DISA como competidor potencial creíble en el mercado de suministro de combustible de aviación, 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. Tal como indica la Comisión Europea en sus precedentes⁴², las empresas en sentido ascendente o descendente suelen ser nuevos competidores potenciales bien situados y, en este sentido, debe tomarse en consideración la posición que DISA representa en el mercado logístico canario de productos petrolíferos, en general, y de combustible de aviación, en particular.

- (272) Es por ello que la desaparición de DISA como competidor potencial en el mercado de suministro de combustible de aviación debe ser contemplado como un efecto horizontal unilateral de la operación.
- (273) Las notificantes alegan que *“DISA no puede, por sí misma, ser un competidor autónomo en este mercado”, “dado que su actividad en logística de aviación, localizada exclusivamente en las Islas Canarias, y la exigencia de seguros de responsabilidad civil de cuantía elevadísima que resulta excesivamente gravosa para una empresa de su dimensión, le impiden presentarse a las subastas que convocan las compañías aéreas para contratar estos servicios”* (folio 2085).
- (274) Afirman que la presencia que DISA tuvo en el mercado de suministro de combustible de aviación demuestra precisamente lo anterior, puesto que estuvo presente mediante una empresa en participación con un operador con presencia internacional, que dejó de tener sentido tras la venta de ExxonMobil de su participación.
- (275) Sin embargo, el hecho de que precisen de un operador internacional para poder participar en este mercado, no obsta para que se considere como un efecto horizontal de la operación la desaparición de DISA como competidor potencial, en la medida en que DISA podría haber entrado en el mercado de la mano de un operador que no estuviera ya presente en los aeropuertos de Canarias.
- (276) No obstante lo anterior, es cierto que, tal como alegan las notificantes, la alianza de DISA con SHELL permitiría afianzar la presencia de SHELL en el mercado canario, frente a otros operadores fuertes, verticalmente integrados.
- (277) Por otra parte, las actividades de DISA y SHELL sí se solaparían en el mercado relacionado de almacenamiento de combustible de aviación, en la medida en que ambas entidades están presentes en CMD y que, además, DISA ejerce la actividad de forma directa. No obstante, no podría concluirse que existe un auténtico solapamiento de actividades entre DISA y CMD, debido a las diferentes características de los almacenamientos operados por uno y otro (los primeros se encuentran localizados en zonas no aeroportuarias y los segundos se encuentran en los aeropuertos). Por tanto, únicamente cabe concluir a este respecto que ambos operadores llevan a cabo directa y/o indirectamente actividades logísticas de almacenamiento, si bien las diferentes características de éstas no permiten hablar de una auténtica adición de cuota en los mercados relevantes definidos.

⁴² Véase expediente COMP/M.3440-EDP/ENI/GDP

IX.2 Efectos unilaterales verticales

- (278) Los efectos verticales de la operación se derivarían de la presencia de las partes en mercados situados en distintos niveles de la cadena de suministro. Así, se producen efectos en los mercados verticalmente relacionados de aprovisionamiento, almacenamiento, logística y puesta a bordo que podrían derivarse de la entrada de DISA en el mercado de suministro de combustible de aviación en Canarias a través de SAE.
- (279) Por lo que se refiere a los mercados de almacenamiento y logística de combustible de aviación, esta Dirección de Investigación valora que DISA constituye el único punto de entrada disponible en las islas de Lanzarote, Fuerteventura y La Palma, mediante el 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 aeropuertos⁴³.
- (280) Adicionalmente, también se hace necesario el uso de la logística de DISA para acceder a la isla de Gran Canaria en el caso de suministradores distintos de BP y REPSOL, que son los únicos que, a través de su empresa en participación Terminales Canarias, disfrutan de capacidad de almacenamiento de importación en la isla, puesto que tienen reservada la totalidad de la capacidad disponible en sus instalaciones sin que terceros puedan, en principio, acceder a las mismas por falta de capacidad.
- (281) No obstante, esta circunstancia podría modificarse en un futuro, como consecuencia de la entrada en vigor del Real Decreto-ley 4/2013.
- (282) Las notificantes discrepan de estas conclusiones y valoran que la Dirección de Investigación “*está ignorando completamente la posibilidad que tendrían estos competidores de suministrarse ex-rack⁴⁴ en los almacenamientos aeroportuarios*”. Indican que, de esta forma “*DISA no tiene ningún medio para impedir que los competidores de SAE se suministren ex-rack en los almacenamientos aeroportuarios de CEPSA o de TERMINALES CANARIOS*” (folio 2089).
- (283) Efectivamente, los suministradores tiene la posibilidad de adquirir el combustible directamente en los almacenamientos de los aeropuertos, pero lógicamente, algún operador ha de hacer llegar el combustible hasta dichos almacenamientos, para lo que resulta preciso el acceso a las infraestructuras y servicios de DISA en aquellos puntos en los que no existe opción alternativa.
- (284) Las notificantes entienden que BP, REPSOL y CEPSA cuentan con logística alternativa a la de DISA, que permitiría el aprovisionamiento directamente en los aeropuertos. Así, BP y REPSOL cuentan con las instalaciones de Terminales Canarias, mientras que CEPSA [...].

⁴³ DISA es titular del único almacenamiento para combustible de aviación no aeroportuario existente en Lanzarote y del gasoducto que comunica el puerto de Fuerteventura con las instalaciones aeroportuarias.

⁴⁴ Posibilidad que tienen los suministradores de aprovisionarse directamente en los depósitos ubicados en los aeropuertos.

- (285) A este respecto, cabe señalar, en primer lugar, que BP y REPSOL disponen únicamente de instalaciones en las islas de Gran Canaria y Tenerife, por lo que no pueden ser considerados como una alternativa en los aeropuertos de Lanzarote, Fuerteventura y La Palma. Por otra parte, [...], que no es el caso, en la medida en que el acceso a dichas infraestructuras ha de producirse mediante barco, requiere necesariamente del uso de los servicios de la naviera de DISA. Además, esta posibilidad estaría disponible únicamente en las islas de Gran Canaria y Lanzarote, por lo que nuevamente no sería una alternativa para los aeropuertos de Fuerteventura y La Palma.
- (286) Por tanto, no puede afirmarse que la Dirección de Investigación haya ignorado la alternativa del aprovisionamiento directo en los aeropuertos, sino que esta alternativa en realidad no permite evitar los servicios de DISA que han sido considerados imprescindibles para el ejercicio de la actividad por parte de los competidores.
- (287) Por lo que se refiere a la posición de la naviera de DISA en el transporte de combustible de aviación en Canarias, defienden que *“los servicios de Dima⁴⁵ no son indispensables y sí se podrían replicar”* (folio 1642).
- (288) Por una parte, los notificantes entienden que los servicios que presta la naviera de DISA no son imprescindibles, puesto que en la actualidad hay suministradores que operan en Canarias sin hacer uso de su logística marítima y puesto que existen alternativas reales a los mismos.
- (289) Así, hacen referencia, por una parte, al caso de REPSOL y BP, que hacen uso de sus propias infraestructuras para acceder a los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife y, por otra, al caso de CEPSA, que realiza trasvases de combustible desde la Península con buques que descargan en los puertos de Gran Canaria y/o Lanzarote y/o Fuerteventura. Así, los notificantes alegan que ha de concluirse que *“suministrar directamente a las Islas menores desde fuera de Canarias sin emplear los recursos de Dima es factible técnica y económicamente”* (folio 1642).
- (290) A este respecto, cabe señalar en primer lugar que, en efecto, en la actualidad, REPSOL y BP no son clientes de DISA y para su actividad, que se limita a las islas de Gran Canaria y Tenerife, hacen uso únicamente de sus propias infraestructuras ubicadas en estas islas. Sin embargo, aunque en principio podría concluirse que no se verían afectados por los posibles efectos de cierre de mercado a los que se está haciendo referencia, también es cierto que no pueden descartarse los efectos sobre estas compañías en caso de una futura entrada por parte de las mismas en el suministro a las Islas menores. En este sentido, BP alega que *“la operación podría hacer más difícil nuestra expansión en los aeropuertos de Lanzarote, Fuerteventura y La Palma”* (folio 1316) y REPSOL sostiene que [...] (folio 1041).
- (291) Por otra parte, por lo que se refiere al trasvase de productos desde la Península, mediante buques distintos a los de la naviera de DISA, CEPSA, en su contestación al requerimiento de información, confirma que el aprovisionamiento desde orígenes distintos a la refinería de Tenerife puede

⁴⁵ En referencia a su filial Distribuidora Marítima Petrogas S.L.U.

darse pero *“sólo en casos muy puntuales, esto es en situaciones de desabastecimiento o de limitaciones de carga en la refinería de Tenerife, en cuyo caso los aeropuertos a través de las factorías costeras tendrían que abastecerse con cargamentos provenientes de otras refinerías (normalmente sería de nuestras refinerías Huelva o Gibraltar)”* (folio 1607). En estos casos puntuales, CEPSA confirma que los *“transportes habitualmente se hacen con otras Navieras que disponen de buques de más capacidad que los de la Naviera Petrogás, ya que sólo están diseñados para el abastecimiento interinsular”* (folio 1608).

- (292) En este sentido, las notificantes adjuntan un listado de descargas de combustibles realizadas por Carboex y por CEPSA en los puertos de Lanzarote y Fuerteventura utilizando navieras distintas de DIMA. Si bien las descargas realizadas por Carboex se refieren a fuel para centrales eléctricas, las notificantes indican que las instalaciones de descarga son iguales que para el combustible de aviación. En el caso de las descargas de CEPSA, se refieren a combustibles de aviación.
- (293) Según las notificantes, *“estas descargas prueban, sin el menor género de dudas, que existen ya alternativas reales a DIMA para el transporte de combustibles de aviación a las islas menores”* (folio 2098).
- (294) Sin embargo, de acuerdo con la información que han aportado, desde el año 2006 se habría producido la descarga únicamente de 4 barcos en el puerto de Fuerteventura, lo que vendría a confirmar lo indicado por CEPSA, es decir, que estos trasvases se producen de forma puntual.
- (295) Por tanto, lo anterior no viene a confirmar la supuesta viabilidad técnica de la descarga en las Islas menores, por parte de compañías navieras alternativas a DISA, de combustible procedente de orígenes diferentes a la refinería de Tenerife. Incluso en el caso de que así fuera, tampoco podría aceptarse automáticamente como una alternativa económicamente viable para entidades con pequeños volúmenes de suministro⁴⁶ como prueba el hecho de que esta alternativa se haya empleado únicamente por parte del principal operador petrolífero del archipiélago canario, CEPSA.
- (296) De hecho, los propios notificantes aluden a la necesidad de contar con ciertos volúmenes mínimos para el transporte, así como a la falta de sentido económico de contar con una logística duplicada cuando afirman que *“el volumen de combustible que se transporta entre las Islas Canarias no alcanza la masa crítica suficiente como para que exista más de un operador regular de transporte marítimo inter-insular (o para que cada una de las empresas suministradoras de combustible flete un barco individualmente, como señala la CNE en la cita contenida en el párrafo 139 de la PR)”* (folio 1642).
- (297) En cualquier caso, incluso en el supuesto de la existencia de alternativas potenciales a los buques de la naviera de DISA para la descarga de combustible en las Islas menores, debe tenerse en cuenta que el acceso a los aeropuertos en Fuerteventura y en Lanzarote debe efectuarse

⁴⁶ De acuerdo con la información facilitada por la CNE, CEPSA habría suministrado en 2011 en Canarias el 52% del volumen de combustible de aviación, BP el 19% y REPSOL el 15%, , mientras que SAE el 4% y GALP el 10%.

necesariamente a través de infraestructuras controladas por DISA (el oleoducto que comunica el puerto con el aeropuerto en Fuerteventura y las instalaciones de descarga y almacenamiento en Lanzarote).

- (298) Este extremo ha sido confirmado por los suministradores de combustible de aviación en Canarias preguntados en el marco del test de mercado acerca de las opciones logísticas alternativas al uso de las infraestructuras de DISA. Concretamente, BP afirma que *“Disa es el único operador de la logística previa al aeropuerto, en las islas de Lanzarote, Fuerteventura y La Palma⁴⁷”* (folio 1315). REPSOL, por su parte, indica que, salvo en el caso de Tenerife Sur, *“en el resto de las islas las alternativas logísticas disponibles suponen el uso en alguna medida de infraestructuras de DISA”* (folio 1046). Asimismo, CEPSA descarta la existencia de instalaciones alternativas en Lanzarote y Fuerteventura (folio 963).
- (299) Los propios notificantes apuntan a [...] como única alternativa a su propia logística e indican para Fuerteventura que *“si bien desde un punto de vista operativo es cuestionable, la alternativa teórica al uso del oleoducto de DISA es el transporte por carretera”* (folio 922). Es decir, que vienen a confirmar la ausencia de alternativas reales a sus infraestructuras.
- (300) Una vez confirmado que en la actualidad DISA constituye la única alternativa existente en determinados puntos, resulta necesario valorar la viabilidad de la entrada de competidores potenciales con capacidad de replicar las instalaciones y los servicios de DISA en un corto plazo de tiempo, como reacción ante una posible estrategia discriminatoria por parte de DISA en el acceso a sus infraestructuras y servicios.
- (301) En este sentido, los notificantes defienden que *“No hay ningún elemento que impida replicar los servicios que presta Dima”* y que *“no existe obstáculo alguno a que otro operador pudiera entrar en el transporte inter-insular y lograr sustituir a Dima en el supuesto de que ésta pretendiera provocar un cierre de mercado”*. (folio 1642)
- (302) A modo de ejemplo, adjuntan un documento que contiene un listado de barcos de características similares a los utilizados por DIMA para el transporte interinsular de combustibles (folio 2168) con lo que entienden que se pondría de manifiesto la abundancia de barcos de características similares a los de DIMA, que podrían ser contratados por los competidores de DISA si ésta decidiese discriminarlos en beneficio de SAE.
- (303) Sin embargo, ya se ha señalado con anterioridad que el volumen transportado puede constituir una barrera de acceso a dicho mercado al existir una escala mínima eficiente para hacer dicho servicio logístico rentable. Tal como ha valorado la CNE en su informe y han confirmado los propios notificantes *“no sería rentable fletar barcos por cada una de las empresas individualmente, al*

⁴⁷ De acuerdo con la información facilitada por BP, la descarga de los buques en La Palma se realiza en la terminal de almacenamiento de DISHELL, S.A. (sociedad participada al 50% por DISA y SHELL, que fue transferida a DISA en el marco de la operación N/04073 DISA / SHELL PENINSULAR / SHELL ATLÁNTICA), que es la única disponible con combustible de aviación en la isla. Sin embargo, de acuerdo con la información publicada por la CNE y por DISA y de la que dispone esta Dirección, esta instalación (que en la actualidad es propiedad de DISA) no se destina al almacenamiento de combustible de aviación.

- no tener una demanda suficiente que permita una carga alta del buque” (folio 1642).*
- (304) GALP manifiesta que *“por las características de la distribución de combustible de aviación (el transporte se hace en pequeños lotes y con elevadas frecuencias) es prácticamente imposible encontrar una alternativa económicamente viable al transporte que hoy efectúa DISA MARITIMO PETROGAS” (folio 2224).*
- (305) 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” (folio 1315).*
- (306) Tal como BP indica, además del acceso a las propias infraestructuras, debe ser tomada en consideración la conexión de las mismas con las infraestructuras de descarga de los puertos, que también son gestionadas por DISA, en virtud de una serie de concesiones administrativas. Así, por ejemplo, de acuerdo con la información aportada por la Autoridad Portuaria de Las Palmas, DISA es titular de tres concesiones demaniales en la zona de servicio del Puerto de Salinetas (folio 1613). Por su parte, la Autoridad Portuaria de Tenerife confirma que DISA manifestó su interés en obtener concesión administrativa en el futuro Puerto de Granadilla.
- (307) Igualmente, la réplica por parte de otros operadores de las instalaciones fijas de transporte y almacenamiento parece poco viable. Por lo que se refiere a las primeras, la duplicación de los oleoductos carecería de sentido económico, especialmente en el caso de Fuerteventura, donde la propia DISA confirma que la capacidad disponible en el oleoducto supera con creces a la demanda del aeropuerto.
- (308) Por lo que se refiere a las instalaciones de almacenamiento, existen claras limitaciones territoriales y barreras administrativas que dificultan la construcción de nuevos parques de almacenamiento en las islas. De hecho, la propia DISA reconoce las dificultades a las que se está enfrentando para proceder a la ampliación de sus instalaciones de almacenamiento en Granadilla.
- (309) A la vista de todo lo anterior, puede concluirse que el acceso a la logística de DISA (tanto por el transporte marítimo entre islas, como especialmente por las instalaciones dentro de algunas islas) resulta imprescindible para el ejercicio de la actividad en determinados puntos, por cuanto ni las opciones alternativas, ni la réplica de las mismas se presentan como una opción económica viable.
- (310) A este respecto, los notificantes defienden que, en todo caso, como propietarios de oleoductos y terminales de almacenamiento que forman parte del sistema primario, *“están obligados a dar acceso a cualquier operador que lo solicite, en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias (artículo 41 Ley 34/1998 del Sector de los Hidrocarburos)”.*
- (311) Sin embargo, a pesar de que es cierto 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 como señalan los notificantes, hasta ahora 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, podía actuar como una barrera para el acceso a las instalaciones.
- (312) Así lo confirma la propia CNE en su primer informe relativo a esta concentración, donde indica que *“no existe un mecanismo legal o reglamentario previsto 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”* (folio 884).
- (313) Las notificantes alegan que estos problemas *“no derivan propiamente de la operación de concentración, sino que, en todo caso, resultan de la insuficiencia de los mecanismos regulatorios derivados del artículo 41 LSH”* (folio 2100).
- (314) Sin embargo, no conviene olvidar que el hecho de que los problemas regulatorios no deriven propiamente de la operación de concentración, no obsta para que sea preciso valorar si ésta los refuerza.
- (315) Además, las notificantes alegan que *“hay un bajo nivel de ocupación (capacidad nominal frente a capacidad utilizada)”* (folio 2081). Sin embargo, el hecho de que exista capacidad más que suficiente para la demanda en las islas no quiere decir que no puedan adoptarse estrategias de sobrecontratación, especialmente un vez que se incremente el número de operadores que soliciten el acceso a las infraestructuras, que generen conflictos de interés en el titular de las instalaciones.
- (316) No obstante lo anterior, cabe referirse a la reciente aprobación del Real Decreto-ley 4/2013, que ha venido a disipar cualquier duda en relación a la existencia de limitaciones en el efectivo cumplimiento del derecho de acceso a las infraestructuras por parte de terceros operadores.
- (317) En este sentido, la CNE valora en su último informe en relación a la presente operación que las nuevas medidas *“favorecen la transparencia y la supervisión y que por tanto permiten incrementar la competencia efectiva en el sector reduciendo las barreras de entrada a nuevos agentes”* (folio 2248).
- (318) Por su parte, GALP valora que la aplicación de la nueva normativa *“puede garantizar condiciones de utilización de dichas instalaciones al resto de los utilizadores en condiciones no discriminatorias”* (folio 2224).
- (319) BP también considera que las nuevas medidas *“tendrán un impacto positivo sobre los mercados afectados por la operación de concentración y sobre los compromisos propuesto”* (folio 2220). En idénticos términos se pronuncia Terminales Canarias (folio 2222).
- (320) Por su parte, REPSOL valora que las medidas eran innecesarias toda vez que la ausencia histórica de conflictos de acceso es equivalente a la no existencia de un obstáculo a la competencia efectiva.
- (321) En todo caso, la ausencia de conflictos históricos no asegura que no se produzcan en el futuro ante cambios en los incentivos de los operadores

titulares de las infraestructuras, como ocurre en la presente operación, tal y como se verá posteriormente. Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que el citado Real Decreto-ley está pendiente del correspondiente desarrollo reglamentario que determine los mecanismos para dar cumplimiento a la nueva redacción del artículo 41 de la LSH.

- (322) Por otra parte, el transporte marítimo entre islas, que constituye un punto crítico en la logística, como ha sido previamente analizado, no está sometido a la obligación de acceso de terceros, tal como también confirma la CNE en su informe (folio 889), por lo que las condiciones de acceso son libremente pactadas entre las partes y no existe la previsión legal de que las mismas deban responder a criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios.
- (323) De hecho, de acuerdo con la información facilitada por los notificantes, los fletes que la naviera de DISA aplica a los distintos usuarios difieren considerablemente entre sí, siendo en particular claramente inferiores los aplicados a CEPSA en comparación con los que se le aplican a GALP en el transporte a las tres islas (Fuerteventura, Gran Canaria y Lanzarote).
- (324) De acuerdo con las notificantes, tras determinadas regularizaciones “*los fletes de las compañías son muy parecidos*” (folio 1639). Lo anterior no hace más que poner de manifiesto la discrecionalidad de la que goza la naviera a la hora de establecer sus condiciones de acceso al sistema de transporte entre islas a lo que debe añadirse la ausencia de una transparencia total en el mercado de los fletes aplicados en cada caso.
- (325) En resumen, la vigente obligación de acceso de terceros a las instalaciones fijas de transporte y almacenamiento impuesta por la normativa sectorial, mejorará sin duda la transparencia y supervisión de estas actividades si bien podría no suponer una garantía de acceso suficiente mientras no se produzca el desarrollo reglamentario necesario. Por su parte, en el caso del transporte marítimo entre islas, al no estar regulado el acceso de terceros, bajo el marco legal vigente el acceso no se encuentra en ningún caso garantizado en condiciones transparentes, objetivas y no discriminatorias.
- (326) 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 (reales y potenciales) en los mercados descendentes, lo que conllevaría una amenaza para la competencia, toda vez que la operación reforzaría los incentivos para dificultar el acceso de sus competidores a la logística imprescindible para el ejercicio de la actividad de suministro de combustible de aviación.
- (327) Adicionalmente, los notificantes defienden que “*la operación de concentración no modifica la posición de Disa en su condición de propietaria de Dima*” (folio 1643).
- (328) Si bien es cierto que DISA ya disponía de la capacidad para dificultar el acceso de terceros 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 de

combustible de aviación como consecuencia de la operación (y su potencial entrada en el de aprovisionamiento, como consecuencia de las obras de ampliación que se están llevando a cabo en sus terminales de importación, como se verá posteriormente) 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, lo que constituiría el principal **efecto vertical** de la operación.

- (329) Este riesgo ha sido igualmente apreciado por la CNE en su informe, donde sostiene lo siguiente: *“DISA, merced a su posición de dominio, podría ofrecer a su filial común SAE un acceso privilegiado a sus servicios y actividades logísticas, mediante la aplicación de una política discriminatoria respecto de los competidores de SAE en el mercado de suministro de combustibles de aviación, e incluso DISA tendría capacidad de aplicar una política comercial dirigida a producir un “efecto cierre de mercado” o “foreclosure” en el acceso a dichos servicios y actividades en detrimento de los competidores de su filial común SAE en el mencionado mercado de suministro de combustibles de aviación.”* (folios 845 y 846)
- (330) Por lo que se refiere a las instalaciones fijas de almacenamiento y transporte, la CNE valoró en su primer informe que *“sería factible impedir o dificultar el acceso a competidores mediante estrategias de sobrecontratación de capacidad”* (folio 846), si bien esta apreciación fue efectuada con anterioridad a la aprobación del Real Decreto-ley 4/2013. No obstante, en su segundo informe mantiene que *“mientras no se produzca el desarrollo reglamentario de las modificaciones introducidas en el artículo 41.1 y en el artículo 109.1 de la Ley del sector de Hidrocarburos, y dado que el compromiso propuesto por las partes en relación al transporte inter-islas es muy genérico y requeriría de una mayor concreción, esta Comisión considera que permanecen las conclusiones alcanzadas en el Informe de 18 de octubre de 2012”* (folio 2245).
- (331) Asimismo, el Gobierno de Canarias, en su informe preceptivo, comparte la valoración efectuada por la CNC en el Informe Propuesta de paso a segunda fase y concluye que *“DISA podría llegar a convertirse en una empresa con un fuerte posicionamiento en todos los mercados relacionados con el combustible de aviación a nivel vertical, con riesgo de producirse situaciones de falta de competencia efectiva por la posibilidad de cierre de determinados mercados, en especial en lo referente a la logística y al almacenamiento de determinadas islas”* (folio 1713).
- (332) Esta amenaza ha sido igualmente confirmada por los competidores de SAE en el mercado de suministro, que a su vez son los clientes de DISA, que han sido requeridos en el marco del test de mercado y a los que les ha sido remitida la nota sucinta.
- (333) Así, REPSOL indica que *“existe, sobre todo en relación con el suministro a las islas menores, una elevada dependencia del resto de suministradores de la logística de DISA, con especial relevancia del cabotaje para al*

aprovisionamiento de las citadas islas, siendo cuestionable que las obligaciones de acceso apliquen a este tipo de transporte” (folio 1047).

- (334) Por su parte, BP manifiesta que *“El acceso de DISA al suministro de combustible de aviación a las compañías aéreas, a través de la compañía conjunta con SHELL, proporcionaría a la nueva compañía una posición ventajosa en el mercado canario, debido a su presencia en todos los tramos (dependiendo de la isla) de la cadena logística” (folio 1315) y concluye que “el mercado de aprovisionamiento y suministro de combustibles de aviación podría verse afectado a efectos de la competencia, especialmente en los aeropuertos de Lanzarote, Fuerteventura y La Palma⁴⁸.” (folio 1316).*
- (335) Asimismo, CEPSA, en sus alegaciones a la nota sucinta, valora que *“DISA podría decidir bloquear sus instalaciones de almacenamiento, reservándolas íntegramente para sus propios volúmenes e impidiendo, así, cualquier acceso de terceros competidores. Ante la falta de instalaciones alternativas en algunas islas, ello podría dar lugar a una importante barrera de entrada en lo que respecta al abastecimiento de clientes finales por sus competidores” (folio 1601).*
- (336) Por otra parte, cabe señalar que, 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 consideraran 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.
- (337) Como ya se ha señalado, la aprobación del Real Decreto-ley 4/2013, que impone nuevas obligaciones de transparencia a los titulares de las instalaciones, permitirá minorar los efectos de la integración vertical en lo que se refiere a las instalaciones fijas de transporte y almacenamiento, si bien únicamente cuando se haya producido el desarrollo reglamentario previsto, pero en todo caso seguirían apreciándose los mismos riesgos en el caso del transporte marítimo entre islas, al no resultar de aplicación a esta actividad las nuevas disposiciones.
- (338) Adicionalmente, en la medida en que las disposiciones del Real Decreto-ley aplican por igual a las instalaciones de todos los operadores y no sólo a las de DISA, los riesgos inicialmente apreciados en el PCH se verán mitigados en determinadas islas, como Gran Canaria, puesto que al dificultarse la puesta en marcha de estrategias de sobrecontratación y reforzarse el régimen de supervisión del acceso de terceros, previsiblemente, se abrirá el acceso a infraestructuras alternativas que hasta la fecha limitaban el uso exclusivamente a sus propios accionistas (Terminales Canarios).

⁴⁸ Como se ha indicado anteriormente, BP hace referencia al terminal de almacenamiento de DISA en La Palma que, de acuerdo con la información publicada por la CNE y por DISA y la disponible por la CNC, no se destina al almacenamiento de combustible de aviación.

- (339) 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 de nuevo centrarse en el efecto en este mercado como consecuencia de la potencial entrada de DISA en el mercado de aprovisionamiento.
- (340) 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 en sus instalaciones. La puesta en marcha de estas infraestructuras, [...], permitirá también la entrada de nuevos operadores en el mercado de aprovisionamiento de Canarias⁴⁹.
- (341) La propia DISA ya ha manifestado⁵⁰ 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 grupo⁵¹.
- (342) Los notificantes manifiestan que DISA no puede ser considerado como un potencial entrante en este mercado, al considerar que el plazo previsto para la finalización de las obras en curso excede de 1 año.
- (343) 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. 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.
- (344) Por este motivo, en opinión de la Dirección de Investigación, y teniendo en cuenta el plazo previsto para la finalización de las obras de DISA, ésta debe ser considerada como un potencial competidor creíble en el mercado de aprovisionamiento de combustible en Canarias en el medio plazo. La CNE se manifiesta en el mismo sentido en su informe, donde valora que: *“a corto plazo no puede considerarse que DISA sea un potencial entrante en este mercado si bien es cierto que a medio plazo esta situación podría cambiar debido a la ampliación del puerto de Salinetas (Gran Canaria) y la ampliación del puerto de Granadilla (Tenerife)”* (folio 880)
- (345) En cualquier caso, las Directrices europeas establecen que, para evaluar los efectos de una concentración, pueden tenerse en cuenta los futuros cambios que resulten razonablemente predecibles en el mercado y se refiere, en particular, a las posibles entradas de empresas en el mercado.

⁴⁹ De hecho, GALP ha manifestado su interés en acceder a las nuevas infraestructuras para importar combustible de aviación.

⁵⁰ Véase párrafo 160 del Informe propuesta de la DI en el expediente C/0366/11 CEPSA/CHESA.

⁵¹ [...].

- (346) Así, la esperada entrada de DISA en el mercado de aprovisionamiento 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 también capacidad en este mercado (e incentivos dada su presencia en el mercado de suministro a raíz de la operación) para bloquear el acceso de sus competidores a las mismas, en línea con las conclusiones alcanzadas en los mercados de almacenamiento y actividades logísticas en los que DISA ya está presente.
- (347) Ahora bien, a la hora de evaluar la probabilidad de una situación de bloqueo anticompetitivo debe examinarse, en primer lugar, si la entidad resultante de la concentración estaría en condiciones de bloquear sustancialmente el acceso a los insumos (capacidad); en segundo lugar, si tendría el incentivo para hacerlo, y en tercer lugar, si una estrategia de cierre de mercado tendría un efecto perjudicial significativo en la competencia descendente⁵².
- (348) Como se ha valorado anteriormente, DISA dispone de la capacidad de restringir o dificultar el acceso de los competidores a su logística, que resulta necesaria para el ejercicio de la actividad de suministro de combustible de aviación en varios aeropuertos de Canarias, si bien esta capacidad se vería sustancialmente reducida una vez se pongan en marcha los mecanismos previstos en el nuevo Real Decreto-ley 4/2013, para las instalaciones fijas de transporte y almacenamiento, para lo cual resulta necesario el desarrollo reglamentario previsto para dar cumplimiento a la nueva redacción del artículo 41 de la LSH. En el caso del transporte marítimo entre islas, sin embargo, la ausencia de cualquier forma de transparencia en la contratación de los servicios facilita la capacidad de DISA de restringir el acceso a sus competidores.
- (349) Por lo que se refiere a los incentivos, y sin perjuicio de las conclusiones a este respecto que acaban de exponerse, los notificantes valoran que *“no sería en absoluto rentable para DISA poner en riesgo su negocio de transporte y almacenamiento logístico, que abarca todo tipo de combustibles, y que también son utilizados por algunos de sus competidores a cambio de un precio, por intentar favorecer el negocio de suministro de combustible de aviación de una empresa en la que únicamente tendrá una participación del 50%”* (folio 1644).
- (350) Las notificantes valoran que el combustible de aviación transportado por su naviera en las Islas Canarias representa, en términos de valor, únicamente el [10-20]% del total del combustible de transportado por DISA.
- (351) Tal como establecen las Directrices comunitarias, la entidad resultante de la operación debe llegar a un equilibrio entre el beneficio perdido en el nivel superior del mercado debido a una reducción de la ventas de insumos a los

⁵² Véanse Directrices para la evaluación de las concentraciones no horizontales con arreglo al Reglamento del Consejo sobre el control de las concentraciones entre empresas

rivales y el aumento del beneficio, a corto o a más largo plazo, resultante del incremento de las ventas descendentes.

- (352) Es decir, en el caso presente, debe analizarse si las pérdidas que experimentaría DISA en su actividad de transporte y almacenamiento, como consecuencia de un cierre de mercado a sus competidores, se verían compensadas por un incremento en los beneficios en la actividad de suministro de combustible, como consecuencia de la cuota de mercado ganada a sus competidores.
- (353) En este sentido, el hecho de que la logística de DISA se configure como un insumo esencial para el ejercicio de la actividad por parte de sus competidores, permitiría el desvío automático de la demanda en caso de producirse un bloqueo en el acceso.
- (354) No obstante, tal como indican los propios notificantes, el negocio de DISA abarca todo tipo de combustibles, por lo que el análisis coste-beneficio ha de tener necesariamente un alcance más amplio.
- (355) Así, la evaluación de los incentivos probables en la presente operación debe tener en cuenta los planes de negocio de DISA a nivel global. Y, en este sentido, no puede obviarse que la información disponible apunta a que numerosas decisiones adoptadas por DISA en los últimos años van encaminadas a entrar en el mercado de aprovisionamiento de combustibles, lo que supondría una relevante restructuración del mercado canario.
- (356) Reforzaría esta teoría la información facilitada por el Gobierno de Canarias en su informe preceptivo, que describe la previsible reconversión de usos con carácter diferido en el área de la refinería de CEPSA en Tenerife que ha sido recogida en el último Plan General de Ordenación de Santa Cruz de Tenerife, pendiente de aprobación definitiva. Así, indica que no debe descartarse a medio o largo plazo el desmantelamiento de la refinería, lo que necesariamente llevará al mercado canario, en general, y a los suministradores que ya operan en él, en particular, a una restructuración de sus estrategias de aprovisionamiento (folio 1708).
- (357) 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 logística. A lo anterior, se unen los vínculos contractuales existentes entre ambas entidades que, en su mayoría, tienen carácter histórico.
- (358) Por tanto, la entrada de DISA en el mercado de aprovisionamiento podría suponer una ruptura de los vínculos que históricamente ha venido manteniendo con CEPSA y, adicionalmente, la desestabilización de la interdependencia que ha caracterizado la relación entre ambas entidades durante años⁵³.

⁵³ De hecho, el primero de los compromisos aprobado en el precedente C-0468/12, consistente en conceder a varios compradores, entre los que se encontraba DISA, la posibilidad de rescisión unilateral y sin penalización de sus

- (359) Así, una nueva estructura con DISA como proveedor en el mercado canario, aunque sería valorada de forma positiva por dar lugar a un aumento de la presión competitiva en el mercado de aprovisionamiento, supondría al mismo tiempo un refuerzo de la posición de DISA en toda la cadena, con la sustitución del mecanismo compensador que venía ejerciendo CEPSA por un mecanismo de retorsión frente a todos sus competidores.
- (360) Todo este análisis resulta pertinente en el marco de la presente operación en la medida en que reforzará los efectos de la concentración y le otorgará a DISA un incentivo (antes inexistente) para bloquear el acceso a sus competidores, incentivo que quedaría confirmado no sólo desde el punto de vista exclusivamente económico en el mercado afectado, sino sobre todo en términos de un mayor poder de mercado en los mercados conexos.
- (361) Finalmente, en lo que respecta al posible efecto perjudicial de una estrategia de cierre de mercados, los notificantes alegan que DISA ya estuvo presente en el mercado de combustibles de aviación en una posición similar en 2013, *“sin que se produjese ninguno de los hipotéticos efectos restrictivos de la competencia que conjetura la PR”* (folio 1643) y defiende que *“Disa, como propietaria de Dima, no ha utilizado para dificultar el acceso de los competidores a la logística respecto de ningún tipo de combustible”* (folio 1643).
- (362) Es cierto que el tipo de estrategia adoptado en el mercado en el pasado puede razonablemente ser considerado como un elemento de análisis en la evaluación de los incentivos probables, pero también es cierto que la inminente entrada de DISA en el mercado de aprovisionamiento, que constituye un aspecto clave en la valoración de la presente operación como ya se ha señalado, no se presentaba como un elemento probable en anteriores ocasiones, lo que podría llevar a la empresa a cambiar su comportamiento estratégico en estos mercados respecto del pasado. Es decir, en línea con lo argumentado anteriormente en relación con la alegación de REPSOL, la ausencia de conflictos históricos de acceso no asegura que éstos no se produzcan en el futuro ante cambios en los incentivos de los operadores titulares de las infraestructuras, como ocurre en la presente operación con DISA.
- (363) De hecho, hasta la actualidad, el acceso a las infraestructuras y los servicios de DISA se ha limitado prácticamente a un único cliente: CEPSA (el uso de las infraestructuras por parte de GALP es muy limitado). Hasta el punto de que ni siquiera ha sido preciso suscribir contratos que regularan las relaciones entre ambas, en el caso de los almacenamientos y oleoductos según las notificantes. Lógicamente, con un único cliente resulta muy poco probable que lleguen a producirse conflictos en los accesos.
- (364) Sin embargo, en el momento en que SAE comience a ejercer su actividad de [...], tal como parecen apuntar las notificantes en sus manifestaciones, resulta preciso que los criterios de acceso garanticen que el mismo tiene lugar en

obligaciones de compra en exclusiva de productos a CEPSA, estaba orientado a facilitar la ruptura de la dependencia entre ambas entidades.

condiciones transparentes, objetivas y no discriminatorias para todos los clientes.

- (365) Además, tal como se establece en las Directrices comunitarias, la simple probabilidad de que, tras la concentración, la entidad resultante siga una estrategia de cierre del mercado puede crear ya un fuerte efecto de disuasión de los nuevos competidores potenciales.
- (366) Por otra parte, el simple hecho de la integración vertical podría distorsionar los incentivos de las compañías aéreas a la hora de elegir su suministrador de combustible de aviación, en la medida en que presumir que SAE tiene garantizado el acceso a la logística necesaria, les podría otorgar una mayoría seguridad en el suministro frente a otros suministradores.
- (367) Por todo lo anterior, esta Dirección de Investigación aprecia que la concentración dotará a DISA, que ya disponía de capacidad para bloquear el acceso de sus competidores a determinados mercados, de los incentivos necesarios para ello, y que dicha estrategia de cierre de mercado tendría un efecto perjudicial significativo en la competencia real y potencial en los mercados descendentes, dada la necesidad de contar con los servicios logísticos de DISA en determinadas islas.

IX.3 Efectos coordinados

- (368) Finalmente, cabe referirse a efectos coordinados como resultado de una operación de concentración cuando ésta altera la competencia de tal manera que resulte mucho más probable que empresas que previamente no coordinaban su comportamiento pasen a coordinarse.
- (369) En este sentido, y a efectos de la presente operación, debe valorarse el refuerzo de la participación conjunta de las partes en CMD⁵⁴ como consecuencia de la operación, especialmente teniendo en cuenta la potencial futura integración de estas participaciones en la JV que pretenden las partes, de acuerdo con lo recogido en el Acuerdo de Accionistas.
- (370) De acuerdo con las notificantes, DISA y SHELL no serían capaces de controlar CMD conjuntamente, ya que CEPESA ostenta 4 de los 7 consejeros que constituyen el Consejo. Sin embargo, de acuerdo con los Estatutos, las decisiones estratégicas se adoptan por mayoría de 3/4 del Consejo, es decir, por acuerdo de 6 de los 7 Consejeros. Si, como consecuencia de la presente operación o de una futura adquisición de las participaciones de DISA y SHELL en CMD por parte de la JV, 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 lo que no puede descartarse el posible ejercicio, por parte de DISA y SHELL conjuntamente, de un control conjunto (negativo) sobre CMD.
- (371) Así, no puede obviarse que la operación podría tener también **efectos coordinados** al verse afectada la estructura de control de CMD, produciéndose un refuerzo de la posición de SHELL y DISA en la misma al alinearse sus intereses en el mercado de suministro de combustible de

⁵⁴ CMD está participada al 60% por CEPESA, al 30% por Galp Disa Aviación, S.A. y al 10% por SHELL.

- aviación, con sus correspondientes efectos en los mercados de almacenamiento y de servicios de puesta a bordo en los aeropuertos canarios en los que opera CMD.
- (372) Estos efectos son igualmente apreciados por la CNE en su informe, en el que concluye que a través de la integración de las participaciones en CMD, *“la operación reforzaría los vínculos estructurales entre competidores tanto en el mercado de servicios into-plane como en mercados anejos, pudiendo incrementarse los posibles efectos coordinados”* (folio 846).
- (373) Puesto que SAE ya venía contratando con CMD en los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Sur, en los que existe otro concesionario⁵⁵, la operación no debería tener efectos en el sentido de llevarle a modificar sus contrataciones en dichos aeropuertos, si bien podría suponer una cierta garantía de su renovación futura, es decir, un refuerzo de dicho vínculo contractual.
- (374) En todo caso, lo que no puede descartarse es que la nueva estructura de control que, como consecuencia de la presente operación, pudiera establecerse en CMD, tenga efectos similares a los perfilados para las actividades de logística y almacenamiento, en el sentido de incrementarse el riesgo de un cierre de mercado a los competidores, en esta ocasión, a los servicios de almacenamiento en los aeropuertos y de puesta a bordo de combustible de aviación que presta CMD.
- (375) Al igual que ha sido valorado para las infraestructuras de DISA, la reciente aprobación del Real Decreto-ley 4/2013 viene a minorar la capacidad de los titulares de las instalaciones de aplicar condiciones discriminatorias en el acceso a sus competidores, con lo que, necesariamente, los posibles riesgos de cierre de mercado se verán limitados, si bien únicamente a partir del momento en que las disposiciones de esta norma sean convenientemente desarrolladas.
- (376) De acuerdo con los Estatutos de CMD, entre los acuerdos que exigirán del voto favorable de tres cuartas partes de los consejeros y, por tanto, sobre los que DISA y SHELL conjuntamente podrían ejercer su control negativo, se encuentra el *“establecimiento y/o modificación de las tarifas a aplicar por los servicios que preste la SOCIEDAD tanto a los Socios como a terceros”* (folio 951).
- (377) En este sentido, la sociedad estaría en disposición de adoptar decisiones que pudieran afectar al acceso de los suministradores a las infraestructuras y a los servicios, lo que, dependiendo de la estrategia adoptada por DISA y SHELL, podría resultar en perjuicio de sus competidores, incluida, en su caso, la propia CEPSA al limitar su capacidad de actuación en CMD.
- (378) En este sentido, tal como se ha señalado con anterioridad, los vínculos existentes entre CEPSA y DISA en los mercados canarios han sido valorados como barreras de entrada en precedentes recientes. Por este motivo,

⁵⁵ 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.

cualquier acercamiento de las posiciones entre CEPSA y DISA debe ser detalladamente analizado, en el ámbito de estos mercados, y por tanto, también en el seno de CMD como empresa conjunta en la que ambas participan. En este sentido, un refuerzo de estrategias comunes de DISA y CEPSA en el seno de CMD podría, nuevamente, operar como barrera de entrada en los mercados descendentes para otros competidores, como sería claramente el caso de GALP, que ostenta una participación minoritaria en la sociedad, dependiente de las infraestructuras de CMD en determinados puntos para su acceso al mercado de suministro de combustible de aviación, en el que compite directamente con CEPSA y, tras la operación, con DISA (a través de SAE).

- (379) Por lo que respecta a los efectos de la operación en la actividad de CMD en el mercado de servicios de puesta a bordo, de acuerdo con las condiciones de acceso que rigen los contratos para las actividades de asistencia en tierra de combustible y lubricantes de aviación, que han sido facilitadas por AENA, la tarifa a aplicar por el servicio debe ser “*competitiva y no discriminatoria*”, con la consiguiente penalización en caso de incumplimiento. Sin embargo, estos documentos no recogen un procedimiento de control específico en este sentido por parte de AENA.
- (380) Asimismo, estas condiciones recogen la obligación del concesionario de garantizar el servicio a todas y cada una de las aeronaves que lo hayan requerido, (igualmente con la consiguiente penalización en caso de incumplimiento), aunque no especifica expresamente que esta obligación de servicio sea igualmente extensible a los suministradores de combustible de aviación.
- (381) Por lo que se refiere a las actividades de almacenamiento y distribución de combustibles de aviación, la documentación facilitada por AENA recoge que, en el caso de que las instalaciones fueran declaradas Infraestructura de Gestión Centralizada de Combustible, el concesionario deberá garantizar el acceso a las instalaciones a todos los agentes de asistencia de combustible y lubricante y a los usuarios que practiquen la autoasistencia en el Aeropuerto que lo demanden, sin exclusiones ni discriminaciones. Aunque el incumplimiento de esta obligación está penalizado, no se recoge un procedimiento de control específico en este sentido por parte de AENA. Asimismo, no se hace mención expresa a las tarifas a aplicar.
- (382) Si bien AENA confirma la ausencia de incidencias en el acceso a los servicios en los últimos tres años, de nuevo, la ausencia de conflictos históricos no impide mantener el riesgo detectado en términos de efectos coordinados en las actividades de CMD tras la operación y los nuevos incentivos de sus socios.
- (383) Finalmente, si bien, por una parte, determinados efectos coordinados (en concreto, entre DISA y CEPSA) 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 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 .

- (384) Las notificantes alegan a este respecto que la Dirección de Investigación estaría defendiendo tesis opuestas en el PCH: por una parte, la capacidad de DISA para excluir a CEPSA y, por otra, su posible coordinación con CEPSA. Sin embargo, esta tesis es perfectamente sostenible, ya que, para que haya efectos coordinados, es preciso que exista un mecanismo de disuasión creíble, como en este caso sería la capacidad de DISA para limitar el acceso de CEPSA a la logística necesaria.
- (385) No obstante, como se ha indicado con anterioridad, la entrada de DISA como nuevo proveedor en Canarias vendría a generar efectos positivos, en el sentido de reforzar la presión competitiva en este ámbito geográfico, lo que podría compensar los efectos coordinados indicados.
- (386) Adicionalmente, la potencial entrada de terceros proveedores como consecuencia, por una parte, de la efectiva apertura de las instalaciones de importación a raíz de la nueva regulación, y, por otra, de la creación de nuevas vías de entrada para el aprovisionamiento en Canarias, contribuirían también de forma positiva a aminorar los citados efectos coordinados.

X. COMPROMISOS PROPUESTOS

- (387) Con fecha 27 de febrero de 2013, las notificantes presentaron la siguiente propuesta de compromisos, al objeto de resolver los obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que se derivan de la operación de concentración notificada:

1º Las instalaciones fijas de almacenamiento y transporte de DISA LOGÍSTICA, S.A.U en las Islas Canarias están sometidas a las obligaciones de acceso previstas el artículo 41 de la Ley 34/1998, del Sector de Hidrocarburos, y seguirán prestando sus servicios con pleno respeto de dichas las condiciones, tal y como han quedado establecidas tras las modificaciones introducidas por el Real Decreto-ley 4/2013, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.

2º DISA MARÍTIMA PETROGÁS, S.A.U aplicará en el mercado del transporte combustibles de aviación en las Islas Canarias, condiciones objetivas, no discriminatorias y transparentes a todos sus clientes —incluido SAE—, evitando situaciones de bloqueo que impidan el acceso de nuevos operadores a este servicio y situaciones combustibles acaparamiento y utilización sustancialmente inferior de la capacidad disponible.

- (388) Conforme a lo dispuesto en el artículo 59.3 de la LDC, se dio traslado de la propuesta de compromisos presentada por las notificantes a los interesados, a terceros operadores y a la CNE, con el fin de que pudieran valorar su adecuación para resolver los problemas para el mantenimiento de la competencia derivados de la concentración.

(389) A la vista de las respuestas recibidas, con fecha 20 de marzo de 2013, las notificantes presentaron la siguiente propuesta de compromisos, al objeto de resolver los obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que se derivan de la operación de concentración notificada:

A. En relación con el mercado de almacenamiento de combustibles de aviación:

1º Mientras no se produzca el desarrollo reglamentario del Real Decreto-Ley 4/2013, DISA publicará en su página web, en el plazo máximo de tres meses desde la resolución que ponga fin al presente procedimiento o, en su caso, desde la aprobación del plan de actuaciones, para cada una de sus infraestructuras instalaciones fijas de almacenamiento y transporte de combustibles de aviación la siguiente información:

- a. la metodología de tarifas aplicada incluyendo los distintos tipos de descuentos aplicables;
- b. el sistema de acceso de terceros a sus instalaciones (procedimiento previsto para solicitar capacidad, contratos tipo, criterio de asignación capacidad etc.);
- c. el Plan anual de inversiones;
- d. la capacidad utilizada: DISA publicará en el mes $n+1$, los datos diarios de capacidad utilizada y la media mensual (media aritmética de los datos diarios) correspondiente al mes n , desagregando la información por cliente;
- e. la capacidad contratada y su duración en el tiempo: DISA publicará datos mensuales en un horizonte temporal de 3 años; y
- f. la capacidad disponible: DISA publicará datos mensuales en un horizonte temporal de 3 años.

2º En caso de que se modifiquen, DISA actualizará en su página web las condiciones de acceso a las que se refiere el compromiso 1º.

3º DISA reportará periódicamente información a autoridad que se determine en el plan de actuaciones en relación con los siguientes extremos:

- a. Capacidad utilizada: DISA remitirá en formato electrónico a dicha autoridad en el mes $n+1$, los datos diarios de capacidad utilizada y la media mensual (media aritmética de los datos diarios) correspondiente al mes n . La información remitida a la citada autoridad se desagregará por cliente.
- b. Capacidad contratada y su duración en el tiempo: DISA remitirá en formato electrónico a dicha autoridad datos mensuales en un horizonte temporal de 3 años.
- c. Capacidad disponible: DISA remitirá en formato electrónico a dicha autoridad datos mensuales en un horizonte temporal de 3 años.
- d. Congestionamientos físicos y contractuales registradas: DISA informará a dicha autoridad en un plazo no superior a 7 días hábiles.
- e. Ampliaciones, mejoras y cambios previstos: DISA informará a dicha autoridad en cuanto se produzcan o se prevean, y en todo caso en un plazo no superior a 15 días hábiles.

B. En relación con el mercado de transporte marítimo (inter-islas) de combustibles de aviación:

4º DISA publicará en su página web, en el plazo máximo de tres meses desde la resolución que ponga fin al presente procedimiento o, en su caso, desde la aprobación del plan de actuaciones, la siguiente información:

- a. la metodología de tarifas aplicada con un grado de desagregación suficiente que permita identificar, entre otros, si los hubiere, los "falsos fletes" (entendiéndose por tales los que constituyen una compensación por perjuicios que se paga al armador cuando el fletador no proporciona la carga en la proporción prevista, lo que obliga a éste último al pago del flete por la cantidad);
- b. los descuentos aplicados;
- c. los complementos tarifarios (complemento por cierre de puerto y compensación por variación de precio de combustible);
- d. el sistema de acceso de terceros de los servicios de transporte interinsular (procedimiento previsto para solicitar capacidad, contratos tipo, criterio de asignación capacidad etc.);
- e. el Plan anual de inversiones; y
- f. la capacidad de llenado de los tanques de carga y utilizada.

5º En caso de que se modifiquen, DISA actualizará en su página web las condiciones de acceso a las que se refiere el compromiso 4º.

6º DISA reportará periódicamente información a la autoridad que se determine en el plan de actuaciones en relación con los siguientes extremos:

- a. DISA remitirá a la autoridad que se determine en el plan de actuaciones todas las peticiones de prestación del servicio marítimo inter-islas que se les soliciten, tanto las formalizadas como las no formalizadas.
- b. DISA remitirá en formato electrónico a la autoridad que se determine en el plan de actuaciones, para cada uno de los trayectos realizados, y desagregados por producto y propietario (con detalle de las fechas exactas en las que estos trayectos se realizan), la siguiente información: trayectos de los buques, puerto de carga, puerto de descarga, duración media de los trayectos, y programaciones; así como otras informaciones relativas de los buques empleados para realizar el transporte marítimo: tonelaje, capacidad de llenado de los tanques de carga y utilizada, régimen de propiedad (propios o en régimen "time-charter"), y productos que albergan (ligeros o pesados).
- c. Congestionamientos físicos y contractuales registradas: DISA notificará a la autoridad que se determine en el plan de actuaciones, de forma inmediata, y en todo caso en un plazo no superior a 7 días hábiles, cualquier denegación de acceso que se hubiera producido en la prestación del servicio de transporte marítimo inter-islas, especificando el motivo de la denegación de acceso. Cuando DISA deniegue una petición de prestación del servicio

logístico, informará formalmente al solicitante que puede notificar esta denegación a la autoridad que se determine en el plan de actuaciones.

- d. *Ampliaciones de flota, mejoras y cambios previstos: DISA informará a la autoridad que se determine en el plan de actuaciones en todo caso en un plazo no superior a 15 días hábiles.*

C. En relación con el mercado de los servicios into-plane:

- 7º *Las notificantes se comprometen a no incluir en la versión final del Acuerdo de Accionistas la cláusula según la cual ambas partes, en el futuro, realizarán todos los esfuerzos para incluir en la JV resultante de la presente operación las acciones de Shell en Spanish Intoplane Services S.L. y las acciones respectivas de DISA y Shell en CMD Aeropuertos Canarias, S.L. Asimismo, las notificantes se comprometen a que, en el caso de pretender llevar a cabo alguna actuación en relación con las citadas acciones en Spanish Intoplane Services, S.L. y en CMD Aeropuertos Canarias, S.L., comunicarían y analizarían dicha cuestión previamente con la CNC en el marco de un procedimiento de vigilancia de la presente operación.*

Los presentes compromisos tienen una duración inicial de 3 años, que podrán ser prorrogados por periodos anuales previa audiencia de los interesados.

Los citados compromisos podrán revisarse si se alterasen sustancialmente la estructura y/o las condiciones de competencia en los mercados afectados, en particular como consecuencia de la aprobación del desarrollo reglamentario del Real Decreto-Ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y del estímulo de crecimiento y de la creación de empleo.

XI. VALORACIÓN COMPROMISOS

XI.1 Valoración de los compromisos presentados con fecha 27 de febrero de 2013

XI.1.1 Sobre el compromiso primero relativo al acceso a las instalaciones fijas de almacenamiento y transporte

- (390) El primero de los compromisos presentados por las notificantes hace referencia al acceso de terceros a las instalaciones fijas de almacenamiento y transporte de combustible de aviación en Canarias de DISA, esto es, a los almacenamientos de Gran Canaria y Lanzarote y al oleoducto de Fuerteventura (el acceso al oleoducto de Gran Canaria estaría vinculado al acceso al almacenamiento).
- (391) Tal como indican REPSOL y CEPESA en sus alegaciones a los compromisos presentados por las notificantes, esta propuesta realmente no representa un compromiso, en la medida en que se limita a constatar que las citadas instalaciones estarían sometidas al acceso de terceros regulado en la LSH y, por tanto, simplemente se estarían limitando a manifestar su intención de dar cumplimiento a la normativa que resulta de aplicación obligatoria en cualquier caso.

- (392) De hecho, las propias notificantes reconocen que el *“nuevo marco normativo hace completamente innecesaria (...) la presentación de compromisos específicos respecto de las instalaciones de DILO de almacenamiento y oleoductos”* (folio 2191).
- (393) Debe señalarse que las recientes modificaciones introducidas en el artículo 41 de la LSH por el RDL 4/2013 no suponen un cambio sustancial en lo que se refiere a la obligación de acceso de terceros, pero profundiza en el régimen de supervisión de dicho acceso. Así, desde el 24 de febrero de 2013 los titulares de las instalaciones fijas de transporte y almacenamiento tienen obligaciones adicionales a las que venían exigiéndoseles (comunicación a la CNE de contratos y precios). En particular deberán:
- Presentar a la CNE las peticiones de acceso a sus instalaciones,
 - Presentar a la CNE su metodología de tarifas (incluyendo los distintos tipos de descuentos aplicables), el sistema de acceso y el plan anual de inversiones, que serán publicados en la forma que determine la CNE mediante Circular,
 - Publicar la capacidad disponible, contratada y realmente utilizada, así como las congestiones físicas y contractuales registradas,
 - Evitar conflictos de interés entre accionistas y usuarios
- (394) Asimismo, el RDL 4/2013 incluye entre las infracciones muy graves el acaparamiento y la utilización sustancialmente inferior de la capacidad de las instalaciones.
- (395) Los operadores del sector, a excepción de REPSOL, que las considera innecesarias por la ausencia histórica de conflictos de acceso, valoran positivamente las modificaciones introducidas por el RDL 4/2013 en lo que se refiere al acceso a las infraestructuras.
- (396) Igualmente, la CNE valora que *“representan un avance significativo en aras a favorecer la transparencia, la supervisión del mercado, eliminar potenciales barreras a la entrada y por consiguiente favorecer la competencia”* (folio 2243).
- (397) Estas modificaciones, si bien vienen a contribuir a un mejor cumplimiento de las obligaciones de acceso a las instalaciones y no pueden dejar de valorarse de forma positiva desde el punto de vista de defensa de la competencia, requieren de un desarrollo posterior tal y como prevé el propio Real Decreto-ley en determinados casos, por lo que no resultarían de inmediata aplicación.
- (398) Por una parte, la CNE debe publicar una Circular que determine la forma en que será publicada la metodología de tarifas, el sistema de acceso de terceros a las instalaciones y el plan anual de inversiones.
- (399) Por otra parte, hay medidas que, al carecer de la precisión necesaria para su efectiva puesta en marcha, es posible que precisen de un mayor desarrollo futuro, aunque no esté expresamente previsto en el RDL 4/2013.
- (400) En este mismo sentido se pronuncia la CNE, en su informe sobre los compromisos presentados el 27 de febrero de 2013 que indica que *“el*

contenido del Real Decreto-ley requiere de un desarrollo reglamentario posterior que concrete el contenido de algunas de las modificaciones introducidas” (folio 2243).

- (401) En particular, la CNE indica que se deberá definir con qué frecuencia, con qué horizonte temporal, con qué formato, etc, se debe publicar la información sobre capacidad disponible de las instalaciones, capacidad contratada y su duración, la capacidad realmente utilizada, las congestiones físicas y contractuales registradas así como las ampliaciones, mejoras y cambios previstos y su calendario de entrada en funcionamiento.
- (402) Igualmente, será preciso determinar qué se entiende por una “situación de acaparamiento” o por una “utilización sustancialmente inferior de la capacidad disponible”.
- (403) Tampoco se especifica si la obligación de evitar conflictos de interés entre titulares y usuarios de las instalaciones debe concretarse en alguna obligación determinada.
- (404) Por este motivo, si bien se considera que las modificaciones introducidas por el RDL 4/2013 contribuyen a minorar parte de los riesgos detectados por la Dirección de Investigación en el PCH, también es cierto que, en la fecha actual y hasta su concreto desarrollo normativo, pueden resultar insuficientes para resolverlos.
- (405) La CE establece como condición básica de los compromisos aceptables que éstos deberán poder ser ejecutados de manera efectiva en un breve plazo⁵⁶, lo que podría no producirse en el caso de que los desarrollos necesarios para la puesta en marcha de las nuevas obligaciones, para los cuales no se especifica plazo alguno en el Real Decreto-ley 4/2013, se demoraran en el tiempo.

XI.1.2 *Sobre el compromiso segundo relativo al acceso al transporte marítimo interinsular*

- (406) El segundo de los compromisos propuestos por las notificantes se refiere al acceso al servicio de transporte marítimo interinsular que, como se ha indicado, no está sometido a la obligación de acceso de terceros en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias y es prestado en exclusiva por DISA en Canarias.
- (407) Según este compromiso, DISA:
 - a. aplicará condiciones objetivas, no discriminatorias y transparentes a todos sus clientes,
 - b. evitará situaciones de bloqueo que impidan el acceso de nuevos operadores a este servicio,
 - c. evitará situaciones de acaparamiento y utilización sustancialmente inferior de la capacidad disponible.

⁵⁶ Comunicación de la Comisión relativa a las soluciones admisibles con arreglo al Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo y al Reglamento (CE) nº 802/2004 de la Comisión.

- (408) Las contestaciones de los operadores al test de mercado arrojan valoraciones contradictorias al respecto de este compromiso. Por una parte, GALP manifiesta que no resulta suficiente y que deberían aplicarse las mismas condiciones de acceso que a las instalaciones fijas de almacenamiento y transporte, mientras que por otra parte, BP, Terminales Canarias y REPSOL consideran el compromiso adecuado, en el entendimiento de que sí supone para ellos la aplicación del artículo 41 al transporte interinsular. CEPSA, por su parte, valora que el artículo 41, aun en su nueva redacción, no impediría a DISA reservar en el futuro toda su capacidad logística y de almacenamiento a sus propias necesidades y solicita que DISA le siga proporcionando los servicios logísticos y de almacenamiento prestados actualmente.
- (409) Efectivamente, el primer punto reflejado en este compromiso: “aplicar condiciones objetivas no discriminatorias y transparentes a todos sus clientes” coincide sin duda alguna con el espíritu de la norma sectorial y, por tanto, puede interpretarse como la extensión del artículo 41 al transporte interinsular.
- (410) Sin embargo, tal como ya ha sido puesto de manifiesto, esta obligación bajo el marco legal vigente anterior al RDL 4/2013 podía resultar insuficiente en algunas ocasiones para garantizar el acceso de los terceros a las instalaciones por las posibles estrategias de acaparamiento de capacidad. Precisamente por este motivo, el regulador se ha visto en la obligación de reforzar el régimen de supervisión de la logística, con la aprobación del Real Decreto-ley 4/2013.
- (411) Por este motivo, de la misma forma que la regulación anterior se ha mostrado insuficiente para garantizar el acceso de terceros a las instalaciones fijas, este compromiso se muestra insuficiente para garantizar este acceso a las instalaciones de transporte marítimo interinsular.
- (412) En este mismo sentido se pronuncia la CNE en su informe, que señala que *“aunque se valora favorablemente que se apliquen tanto en el transporte inter-islas como en las distintas actividades de la cadena de valor de los hidrocarburos líquidos, la falta de concreción de la propuesta efectuada por los notificantes de la operación no permite afirmar que dicho compromiso permita resolver los obstáculos identificados por esta Comisión para el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado relevante de las actividades logísticas”* (folio 2244).
- (413) En particular, la CNE hace referencia a las siguientes carencias (folio 2244):
- a. No precisa en qué consisten las condiciones objetivas y no discriminatorias que pretenden aplicar,
 - b. No precisa en qué consisten las condiciones transparentes, no identificando qué información se pondrá a disposición de otros agentes, con qué horizonte temporal y con qué frecuencia se actualizará.
- (414) La CE establece que los compromisos deberán eliminar enteramente los problemas de competencia y deberán ser completos y efectivos desde todos los puntos de vista, cuestiones que no quedarían garantizadas bajo la escasa concreción del compromiso propuesto.

- (415) Adicionalmente, por lo que se refiere al punto segundo del compromiso, en la medida en que el compromiso hace referencia únicamente al acceso de nuevos operadores, no puede considerarse suficiente, ya que se estaría limitando su aplicación a los operadores activos en la actualidad y no a posibles nuevos entrantes, cuestión especialmente relevante dada la previsible modificación sustancial en la estructura del funcionamiento de los mercados relacionados con los productos petrolíferos en Canarias a la que se ha hecho referencia anteriormente.
- (416) De hecho, también la CNE llama la atención sobre este aspecto, indicando que *“dicho requisito debería aplicar indistintamente a los operadores nuevos o a los ya establecidos”* (folio 2244).
- (417) Finalmente, el tercero de los puntos transcribe una de las obligaciones para los titulares de las instalaciones fijas de almacenamiento y transporte que han sido introducidas por el RDL 4/2013 y que, como se ha puesto de manifiesto con anterioridad, por su falta de concreción podría precisar de un desarrollo posterior.
- (418) CEPSA valora que ninguno de los compromisos presentados resuelve en absoluto los efectos unilaterales verticales de la operación y que DISA debe garantizar que *“seguirá proporcionando a CEPSA los servicios logísticos y de almacenamiento prestados actualmente en las Islas Canarias, tanto en lo que se refiere a volúmenes como al resto de condiciones comerciales”* (folio 2219).
- (419) El mantenimiento de las condiciones de competencia previas a la operación de concentración no implica necesariamente el mantenimiento de las condiciones comerciales bilaterales previas, ya que el libre mercado impone que las mismas deban adecuarse a la dinámica del mercado. En definitiva, CEPSA parece confundir el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado con el mantenimiento de sus propias condiciones comerciales con DISA, exigiendo como compromiso un *status quo* en las mismas que no puede aceptarse.
- (420) En efecto, como ha sido apuntado con anterioridad, es probable no solamente la entrada de DISA como proveedor de productos petrolíferos en Canarias, sino también la entrada de ésta o de SAE como cliente de la logística de DISA. Por ello, carecería de toda lógica que se mantuvieran los volúmenes actuales de CEPSA, toda vez que los mismos deberán evolucionar razonablemente en consonancia con el mercado.
- (421) Además, no puede descartarse que deban introducirse nuevos mecanismos de cara a garantizar el acceso en condiciones de competencia, puesto que hasta la fecha CEPSA ha sido prácticamente el único cliente en el uso de las infraestructuras.
- (422) Adicionalmente, no podría aprobarse una condición en los términos que propone CEPSA, debido a su carácter claramente discriminatorio. Lógicamente, cualquier condición destinada a garantizar el acceso a las infraestructuras y los servicios de DISA en condiciones no discriminatorias,

como es el caso, debe resultar de aplicación a todos los clientes por igual y no sólo a CEPSA, tal como ésta propone.

XI.3 Sobre la ausencia de compromisos relativos a su supervisión y a los posibles efectos coordinados

- (423) La CE determina en su Comunicación que tiene que haber una ejecución efectiva y una capacidad para supervisar los compromisos. Por tanto, resulta preciso articular mecanismos efectivos de supervisión, especialmente en este caso en el que se plantean soluciones de acceso y no de cesión, de cara a garantizar su efectividad.
- (424) Sin embargo, los compromisos propuestos por las notificantes no incluyen ningún compromiso expreso en este sentido. Si bien, en el caso del acceso a las instalaciones fijas de almacenamiento y transporte, puede asumirse que las notificantes interpreten que las obligaciones de información a la CNE que introduce el RDL 4/2013 serían suficientes a los efectos de supervisar el cumplimiento del compromiso primero; en el caso del segundo compromiso, no sería posible efectuar una supervisión efectiva en los términos en los que se encuentra actualmente redactado.
- (425) La CNE llama la atención también sobre este aspecto, indicando que *“no hace referencia a Organismo alguno al que remitirán voluntariamente esta información para que supervise las condiciones que aplicarán en el mercado del transporte de combustibles de aviación en las Islas Canarias”* (folio 2244).
- (426) Finalmente, a pesar de que han sido detectados una serie de efectos coordinados como consecuencia de la operación, que han sido convenientemente puestos de manifiesto en el IP de paso a segunda fase y en el PCH, las notificantes no incluyen en su propuesta de compromisos ninguna solución encaminada a resolver estos efectos.
- (427) En particular, la CNE en su informe preceptivo en primera fase también valoraba que la operación reforzaría los vínculos estructurales entre competidores en el seno de CMD.

XI.1.4 Conclusiones sobre los compromisos presentados con fecha 27 de febrero de 2013

- (428) Por todo lo anterior, esta Dirección de Investigación considera que la propuesta de compromisos presentada por las notificantes resulta insuficiente al objeto de resolver los obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que se derivan de la operación de concentración notificada.
- (429) En el mismo sentido se pronuncia la CNE, que valora que *“los compromisos propuestos por los notificantes son necesarios, si bien es cierto que carecen de la concreción necesaria que permita valorarles como adecuados para resolver los potenciales obstáculos a la competencia efectiva detectados”* (folio 2248).

XI.2 Valoración de los compromisos presentados con fecha 20 de marzo de 2013

- (430) A la vista de las conclusiones recogidas por la CNE en su informe sobre la propuesta de compromisos presentada por las partes con fecha 27 de febrero de 2013, así como de las valoraciones efectuadas por los operadores consultados al mismo respecto, las notificantes han presentado una nueva propuesta de compromisos con fecha 20 de marzo (propuesta final de compromisos) que pretende solventar las carencias detectadas en la propuesta anterior.
- (431) La propuesta final presentada por las notificantes, en lo que respecta a las instalaciones fijas sujetas a la nueva redacción del artículo 41 LSH, tras la aprobación del Real Decreto-ley 4/2013, está plenamente en línea con la propuesta de la CNE, lo que debe valorarse positivamente, teniendo en cuenta que la CNE es la que debe desarrollar parte de las medidas mediante la aprobación de Circulares, la que participará como órgano consultivo en el desarrollo legislativo que, en su caso, sea llevado a cabo y la que debe vigilar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Real Decreto-ley. En cuanto al segundo compromiso relativo al acceso al transporte marítimo, las notificantes siguen en gran medida la propuesta realizada por la CNE en su informe, con algún matiz cuya justificación vendría dada según éstas por motivos de inviabilidad técnica. Finalmente, a diferencia de la propuesta anterior, la propuesta final incluye compromisos encaminados a mitigar los posibles efectos coordinados identificados así como las medidas para asegurar la adecuada supervisión de todos los compromisos presentados.

XI.2.1 Sobre el Compromiso Primero relativo al acceso a las instalaciones fijas de almacenamiento y transporte

- (432) Como se ha indicado con anterioridad, el compromiso inicial presentado por las notificantes se limitaba a hacer referencia a las nuevas obligaciones introducidas por el Real Decreto-ley 4/2013 para los titulares de las instalaciones de transporte y almacenamiento de productos petrolíferos, pero carecía de la concreción suficiente para garantizar su efectividad, en tanto no se publique el desarrollo necesario de las disposiciones.
- (433) En su nueva propuesta, las notificantes detallan la información que será publicada en la página web de DISA, que deberá estar permanentemente actualizada, para dar cumplimiento a lo establecido en el Real Decreto-ley 4/2013.
- (434) Estas obligaciones han de aplicarse no sólo a las instalaciones de almacenamiento, sino también a las instalaciones fijas de transporte, a pesar de que las notificantes hayan alegado que “*es conceptualmente incorrecto afirmar que se puede reservar capacidad en un oleoducto*” (folio 2077).
- (435) Estas afirmaciones carecen de toda lógica, toda vez que las propias notificantes aportan un contrato de acceso en el que se produce una reserva de capacidad en el oleoducto de Fuerteventura.
- (436) Otra cosa distinta, y a la que probablemente las notificantes quieran hacer referencia, es que la capacidad del oleoducto es muy superior a su uso, por lo

que actualmente no existen limitaciones. No obstante, como se ha indicado con anterioridad, la existencia de capacidad disponible no obsta para que puedan llevarse a cabo estrategias de sobrecontratación y, además debe tenerse en cuenta que la probabilidad de que en un futuro próximo haya más de un usuario en las infraestructuras (en la actualidad, el oleoducto de Fuerteventura es utilizado únicamente por CEPSA) incrementará las posibilidades de conflicto y, en el caso particular de DISA, de conflictos de interés.

- (437) Por tanto, el alcance del nuevo compromiso resulta adecuado y suficiente para garantizar el acceso a competidores reales y potenciales de SAE en el mercado descendente de suministro de combustible de aviación.
- (438) Por lo que se refiere al plazo para la implementación de los compromisos, aunque la CNE proponía que DISA tuviera la información publicada en el plazo de un mes, las notificantes plantean prorrogar ese plazo hasta tres meses, debido a las dificultades que entraña, recabar e informatizar toda la información que debe ser publicada, puesto que en la actualidad algunos de los procesos se llevan a cabo de forma manual o informal.
- (439) Además, el alcance de la información a publicar que han propuesto las notificantes es superior al propuesto por la CNE, puesto que han sido incluidos también los datos relativos a las capacidades, que la CNE propuso únicamente para el compromiso de reporte de información para la supervisión.
- (440) Por tanto, esta Dirección de Investigación estima que los plazos propuestos por las notificantes para la publicación de la información resultan proporcionales y adecuados al volumen de información a publicar.

XI.2.2 Sobre el Compromiso Segundo relativo al acceso al transporte marítimo interinsular

- (441) Por lo que se refiere al transporte marítimo interinsular, resultaba preciso completar el compromiso presentado inicialmente por las notificantes, concretando medidas que permitieran garantizar que el acceso a los servicios marítimos interinsulares se produce en condiciones transparentes, objetivas y no discriminatorias, que era el compromiso inicialmente propuesto.
- (442) Así, lo más razonable era, en línea con la propuesta de la CNE, extender las obligaciones que impone el Real Decreto-ley 4/2013 a las instalaciones fijas de almacenamiento y transporte marítimo.
- (443) En idéntico sentido se pronunció GALP, que valoraba que “*se deberían aplicar, a los servicios de transporte de combustible de aviación entre las Islas Canarias prestados por DISA MARITIMA PETROGAS, las mismas condiciones de acceso, utilización, y resolución de conflictos, que las que marca el RD Ley 4/2013, para las instalaciones fijas de almacenamiento y transporte*” (folio 2224).
- (444) Así, la nueva propuesta presentada por las notificantes extiende las obligaciones de transparencia establecidas en el Real Decreto-ley 4/2013

para las instalaciones fijas de almacenamiento y transporte al transporte marítimo interinsular, con las especificidades propias de esta actividad.

- (445) En particular, se hace referencia, a la hora de publicar las tarifas por la prestación de los servicios, a los falsos fletes y a los complementos tarifarios. No se hace referencia a la forma en que se repercuten las tarifas aduaneras, tal como proponía la CNE, puesto que, de acuerdo con las notificantes, no resultan de aplicación al transporte entre islas.
- (446) Por otra parte, por lo que se refiere a las capacidades, se hace referencia a la capacidad de llenado de los tanques de carga y a la capacidad utilizada.

XI.2.3 Sobre las obligaciones de información contenidas en los Compromisos Primero y Segundo para su supervisión

- (447) La propuesta de compromisos remitida por las notificantes inicialmente no hacía referencia a la información a remitir para la supervisión del cumplimiento de los compromisos propuestos.
- (448) La nueva propuesta presentada, sin embargo, concreta la información a reportar tanto para las instalaciones fijas de transporte y almacenamiento, como para el transporte marítimo interinsular.
- (449) En el primero de los casos, la información publicada en su página web se completará con la información relativa a la capacidad utilizada, en este caso desagregada por agente, de cara a poder determinar si se están llevando a cabo estrategias de sobrecontratación por parte de alguno de los operadores.
- (450) En el caso del transporte marítimo entre islas, DISA se compromete a remitir todas las peticiones de prestación del servicio marítimo inter-islas que se les soliciten, tanto las formalizadas como las no formalizadas. Igualmente, aportarán, para cada uno de los trayectos realizados, y desagregados por producto y propietario, los trayectos de los buques, puerto de carga, puerto de descarga, duración media de los trayectos y programaciones; así como otras informaciones relativas de los buques empleados para realizar el transporte marítimo.
- (451) Finalmente, las notificantes proponen que se determinen en el Plan Detallado de Actuaciones (PDA) las autoridades a las que deberá remitir la información necesaria de cara a la supervisión del cumplimiento de los compromisos. Esta propuesta resulta razonable teniendo en cuenta las respectivas obligaciones que tendrían la CNE y la CNC en la supervisión de los compromisos, cada una en el ámbito de sus competencias, la asimetría de las obligaciones del regulador respecto de los activos no sujetos a la obligación de acceso de terceros (barcos) y las particularidades que pudiera introducir además el desarrollo del Real Decreto-ley 4/2013.

XI.2.3 Sobre la duración de los compromisos Primero y Segundo

- (452) Las notificantes proponen que los compromisos relativos al acceso a las infraestructuras y al transporte marítimo tengan una duración inicial de 3 años, que podrán ser prorrogados por periodos anuales.

- (453) Asimismo, las notificantes proponen la posibilidad de revisión de dichos compromisos, en caso de que se alteren sustancialmente la estructura o las condiciones de competencia de los mercados.
- (454) Por lo que se refiere a los compromisos relacionados con las instalaciones fijas de almacenamiento y transporte, en la medida en que está previsto que se produzca un desarrollo de las disposiciones establecidas en el Real Decreto-ley 4/2013 (tanto a través de las Circulares de la CNE, como a través del correspondiente desarrollo reglamentario), que podrían solaparse con los compromisos propuestos por las partes, resulta razonable que estos compromisos tengan un cierto carácter transitorio, aunque sujeto en todo caso a la forma y alcance en que dichos desarrollos normativos se produzcan.
- (455) Por este motivo resulta especialmente necesario hacer constar la posibilidad de revisión de los compromisos, con el objeto de que, a medida que se vayan publicando las disposiciones de desarrollo que resultarán de aplicación a todos los operadores, pueda ser valorada la compatibilidad de las mismas con los compromisos aprobados.
- (456) Por lo que se refiere a los compromisos relativos al transporte marítimo entre islas, toda vez que estos servicios no son objeto de regulación en lo que se refiere a la obligación de acceso de terceros, no están previstos desarrollos normativos que vayan a confluir con los compromisos aprobados.
- (457) Por tanto, en este caso sí resulta probable que la aplicación de los compromisos vaya a tener lugar durante todo el periodo mínimo establecido, que las notificantes proponen que sea de tres años, con posibilidad de prórroga anual.
- (458) Tal como ha sido valorado a lo largo del informe, la entrada en funcionamiento de las nuevas instalaciones de Salinetas y Granadilla probablemente llevarán a una modificación sustancial en la estructura del funcionamiento de los mercados relacionados con los productos petrolíferos en Canarias, por lo que parece razonable que los compromisos actualmente propuestos continúen en vigor una vez que se produzcan dichas modificaciones, de forma que se disponga de un margen de tiempo suficiente para verificar la necesidad de prorrogar los compromisos en ese nuevo marco.

XI.2.4 Sobre el Compromiso Tercero relativo a los servicios intoplane

- (459) Las notificantes proponen la eliminación de la cláusula recogida en el contrato de compraventa por la que se comprometen a hacer sus mejores esfuerzos para integrar en la JV sus respectivas participaciones en SIS y CMD, así como a comunicar a la CNC, para su análisis, cualquier intención de llevar a cabo alguna actuación en este sentido.
- (460) Con este compromiso, desaparecería el efecto del refuerzo de los vínculos estructurales entre competidores en el seno de CMD y SIS, toda vez que las partes seguirían manteniendo su participación en la sociedad de forma independiente.
- (461) Asimismo, el compromiso de notificar a la CNC cualquier decisión que se adopte en el sentido de participar conjuntamente en las sociedades de

servicios de puesta a bordo (CMD y SIS), permitirá evaluar en su momento la conveniencia de integrar las participaciones, sin perjuicio del posible cumplimiento, en su caso, de los requisitos de los artículos 8 y 9 de la LDC para su notificación obligatoria.

XI.2.5 Conclusiones sobre los compromisos presentados con fecha 20 de marzo de 2013

- (462) Teniendo en cuenta los riesgos que se derivarían de la operación de concentración analizada y vista la necesidad de garantizar el acceso de terceros a la logística de DISA para poder competir de forma efectiva en el mercado de suministro de combustible de aviación en los aeropuertos de Canarias, esta Dirección de Investigación considera que la propuesta final de compromisos realizada por las notificantes es adecuada (por suficiente y proporcionada) y eficaz para resolver los obstáculos a la competencia efectiva identificados.
- (463) Los compromisos planteados por las notificantes son adecuados, ya que la adopción de medidas orientadas a reforzar la transparencia y la supervisión en el acceso de terceros operadores a la logística de DISA necesaria puede garantizar el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado de suministro de combustible de aviación, a pesar de la entrada de la propia DISA como competidora en este mercado.
- (464) El hecho de que los compromisos propuestos estén en línea con el recientemente aprobado Real Decreto-ley 4/2013 garantiza, por una parte, que la filosofía de los remedios converge con el espíritu del regulador y, por otra, que se dé cumplimiento a lo previsto en el mismo incluso con antelación al desarrollo normativo necesario
- (465) Por lo que se refiere a la proporcionalidad de los compromisos, la cuestión que debe valorarse es la relación entre la dimensión del remedio con la del daño previsto. Así, es importante recordar que el control de concentraciones tiene por objeto evitar los efectos restrictivos que puedan derivarse de la operación concreta de manera que los posibles remedios no deberían ir más allá, dado que su objetivo no es redefinir la estructura de las empresas o de los mercados con el fin de resolver problemas de competencia preexistentes o ajenos a la operación.
- (466) Como se ha analizado anteriormente, las notificantes aludían a deficiencias regulatorias como el origen de parte de los obstáculos a la competencia detectados. Sin embargo, como también fue indicado en su momento, la valoración de la operación puede llevar a concluir, como ha ocurrido en este caso, que determinadas deficiencias regulatorias puedan verse reforzadas como consecuencia de la operación.
- (467) No obstante lo anterior, en la medida en que ha sido la propia regulación la que ha venido a resolver las deficiencias previamente detectadas y los compromisos se han planteado en el mismo sentido, no puede concluirse que los compromisos estén yendo más allá de lo estrictamente necesario, puesto que se asimilan a las condiciones que aplicarán por igual a todo el mercado en el caso de las instalaciones fijas de almacenamiento y transporte.

- (468) Por lo que se refiere al transporte marítimo interinsular, si bien esta parte de la logística no se encuentra sometida a las mismas obligaciones regulatorias que las instalaciones fijas, lo cierto es que, identificados riesgos similares a los de las infraestructuras fijas como resultado de la operación (derivados, en concreto, de los nuevos incentivos de DISA por su presencia en los mercados descendentes), ha de concluirse la proporcionalidad para el objeto perseguido de unos compromisos para el transporte interinsular en los mismos términos que los de las infraestructuras fijas. No debe olvidarse que el transporte marítimo se conforma como un monopolio natural y que, por este motivo, otorga una capacidad a DISA para dificultar el acceso de terceros, por lo que, unido a los incentivos para hacerlo como consecuencia de la operación, en este caso y a efectos del presente análisis de competencia, debe ser sometido a las mismas condiciones de transparencia que el resto de infraestructuras de las mismas características, sin perjuicio de la inaplicación del artículo 41 de la LSH.
- (469) Por otra parte, debe asegurarse que los compromisos puedan ser implementados y que su efectivo cumplimiento pueda ser vigilado por la CNC, pues de lo contrario la aceptación de los mismos sería ineficaz.
- (470) El alcance de la información que las notificantes se comprometen a remitir se percibe suficiente para garantizar una correcta supervisión del cumplimiento de los compromisos, ya que coincide con la propuesta efectuada por la CNE, que es el órgano supervisor del cumplimiento de la normativa sectorial y, en particular, del cumplimiento de las obligaciones del vigente artículo 41 de la LSH.
- (471) Finalmente, por lo que se refiere a los servicios intoplane, el compromiso de no integrar en la JV las participaciones de las partes en CMD y en SIS elimina por completo el refuerzo de los vínculos estructurales entre las partes en el seno de estas sociedades, por lo que resulta adecuado para eliminar los obstáculos detectados en este sentido. Adicionalmente, el compromiso de notificar a la CNC cualquier decisión futura en este sentido, con independencia de las obligaciones de notificación previa de las operaciones de concentración recogidas en la LDC que pudieran resultar aplicables, permitirá el análisis detallado de los posibles efectos de coordinación entre las partes en este mercado por esa vía.

XII. PROPUESTA

En atención a todo lo anterior y en virtud del artículo 58.4 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, se propone, en aplicación del artículo 58.4.b) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, subordinar la autorización de la concentración al cumplimiento de los compromisos propuestos por DISA y SHELL con fecha 20 de marzo de 2013.