



INFORME ANUAL DE SUPERVISIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE CARBURANTES EN ESTACIONES DE SERVICIO.

Año 2020

Expediente: IS/DE/010/20

10 de junio de 2021

ÍNDICE

1	OBJETO	- 3
2	DEMANDA NACIONAL DE CARBURANTES DE AUTOMOCIÓN	- 4
3	ANÁLISIS NACIONAL DEL PRECIO DE VENTA AL PÚBLICO	- 5
3.1	Gasolina 95	- 5
3.2	Gasóleo A	- 7
4	ANÁLISIS NACIONAL DEL PRECIO ANTES DE IMPUESTOS, COTIZACIÓN INTERNACIONAL Y MARGEN BRUTO DE DISTRIBUCIÓN	- 9
5	DESGLOSE DEL PVP POR COMPONENTES	- 11
6	ANÁLISIS PROVINCIAL	- 15
6.1	Precio antes y después de impuestos	- 15
6.2	Margen bruto de distribución	27
6.3	Análisis ad-hoc provinciales	30
7	ANÁLISIS MUNICIPAL Y A NIVEL DE INSTALACIÓN	31
7.1	Municipios más caros y más baratos en 2020	31
7.2	Estaciones de servicio más caras y más baratas en 2020	35
8	COMPARACIÓN CON EUROPA	37
8.1	Precio antes y después de impuestos	37
8.2	Margen bruto de distribución	40
9	LA RED DE ESTACIONES DE SERVICIO EN ESPAÑA. COMPETENCIA INTER-MARCA E INTRA-MARCA	42
9.1	Caracterización de la red de estaciones de servicio	42
9.2	Competencia inter-marca (análisis por operador)	44
9.3	Competencia intra-marca (análisis por vínculo)	49
10	EVALUACIÓN DE LA EFECTIVIDAD DE LAS MEDIDAS IMPLANTADAS EN 2013 PARA INCREMENTAR LA COMPETENCIA	49
10.1	Efecto de las medidas sobre la evolución y estructura de la red de estaciones de servicio	52
10.2	Efecto de las medidas sobre la configuración de las redes abanderadas por tipo de vínculo	57
10.3	Efecto de las medidas sobre la competencia inter-marca e intra-marca	58
10.4	Efectos de la limitación impuesta por la DT 5ª y la DA 4ª	61
11	EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA DEL PVP POR COMPONENTES 2013-2020	63
11.1	Impuestos	65
11.2	Cotización internacional	67
11.3	Margen bruto de distribución (PAI-Ci)	68
12	RECOMENDACIONES	84
13	ANEXO: GLOSARIO Y NOTAS ACLARATORIAS	89

1 Objeto

Los carburantes de automoción (gasolinas auto, gasóleo de automoción y biocarburantes) suponen aproximadamente el 55% del consumo total de productos petrolíferos en España¹. Se distribuyen, en su mayor parte, a través del canal de estaciones de servicio²; en concreto, más del 90% de las gasolinas auto y más del 70% del gasóleo A, se comercializan en estas instalaciones.

En el presente informe se analiza el comportamiento a lo largo del año 2020 de los dos carburantes de automoción de mayor penetración en el mercado español: la gasolina de 95 octanos con contenido máximo de etanol del 5% en volumen (en adelante, gasolina 95) y el gasóleo de automoción (en adelante, gasóleo A). El análisis se acota al canal de estaciones de servicio por ser la modalidad de distribución predominante.

En primer lugar, se analiza la evolución de la demanda, caracterizada en 2020 por una caída sin precedentes a consecuencia de la pandemia del Covid-19.

En segundo lugar, se dedican varios epígrafes del informe al análisis de precios, tanto antes como después de impuestos, y de márgenes brutos de distribución en España desde distintos ámbitos geográficos: peninsular, extra peninsular, provincial, municipal y a nivel de instalación. Se incluye a su vez un apartado comparativo de precios y márgenes brutos con Europa.

En tercer lugar, se aborda la caracterización de la red de estaciones de servicio en España y se analiza el comportamiento de los precios de venta al público por operador y situación y, en el caso de las redes abanderadas, por tipo de vínculo contractual.

A continuación, se evalúa la efectividad de las medidas implantadas en el año 2013 al objeto de fomentar la competencia en el mercado de la distribución minorista de carburantes a través del canal de estaciones de servicio y se analiza la evolución en el periodo 2013-2020 de cada uno de los componentes que conforman el precio de venta al público.

El informe finaliza vertiendo ciertas recomendaciones en atención a los resultados de los análisis anteriores.

El presente informe se ha elaborado a partir de los datos de precios y características censales de las instalaciones que los operadores al por mayor de productos petrolíferos con redes de distribución y/o los titulares de los derechos de explotación de estaciones de servicio abanderadas, así como los titulares de instalaciones independientes, han de reportar al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en cumplimiento de la Orden ITC/2308/2007,

¹ Excluidos los otros productos (lubricantes, productos asfálticos, coques y otros).

² A lo largo de este informe se utilizarán indistintamente los términos estaciones de servicio y gasolineras para referirse a las instalaciones de suministro de carburantes a vehículos.

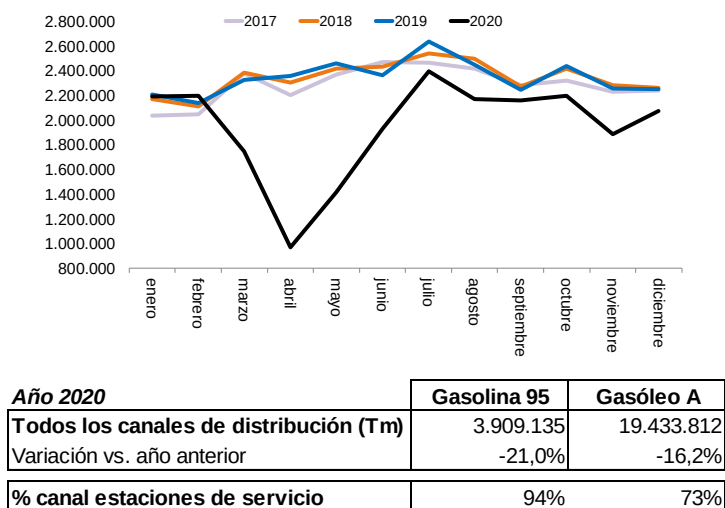
de 25 de julio, sobre actividades de suministro de productos petrolíferos³. La información sobre demanda se ha extraído de los reportes que los sujetos obligados a mantener existencias mínimas de seguridad han de realizar en cumplimiento de la Resolución de 29 de mayo de 2007 de la Dirección General de Política Energética y Minas. Finalmente, los precios europeos proceden de la publicación semanal “Oil Bulletin” de la Unión Europea⁴.

2 Demanda nacional de carburantes de automoción

La demanda total de productos petrolíferos experimentó en 2020 una caída sin precedentes a consecuencia de la pandemia del Covid-19 que la ha posicionado en los niveles de la década de los 90. En concreto, la demanda se redujo un 20,5% respecto al año anterior. Se registraron descensos en todos los grupos de productos, siendo los querosenos los más afectados por la significativa reducción del tráfico aéreo: querosenos (-65,1%), fuelóleos (-28,5%), gasolinas (-20,8%), GLP (-10,1%) y gasóleos (-9,1%)⁵.

La demanda nacional de gasolina 95 y gasóleo A se situó en 2020 un 17,1% por debajo de la registrada en el año anterior, experimentando una mayor caída la gasolina 95 (-21,0%) que el gasóleo A (-16,2%). En línea con lo comentado anteriormente, el 94% de la gasolina 95 y el 73% del gasóleo A se distribuyó a través del canal de estaciones de servicio.

Figura 1: Evolución de la demanda nacional de gasolina 95 y gasóleo A (Tm)



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

³ La CNMC tiene acceso a la base de datos que alberga toda esta información, la cual es amplia y heterogénea. A modo de simplificación, se puede aglutinar en tres grupos: información censal de las instalaciones de suministro, precios de venta al público aplicados y ventas anuales.

⁴ https://ec.europa.eu/energy/data-analysis/weekly-oil-bulletin_en

⁵ Para más información acerca de la demanda se recomienda consultar la estadística de productos petrolíferos que se difunde en la web de la CNMC

<https://www.cnmc.es/estadistica/estadistica-de-productos-petroliferos-cnmc>

La demanda de gasolina 95 y gasóleo A disminuyó en 2020 un 17,1% en relación al año anterior, acusando el efecto de la pandemia del Covid-19 al igual que el resto de productos petrolíferos. El 94% de la gasolina 95 y el 73% del gasóleo A consumido en España se distribuyó a través del canal de estaciones de servicio

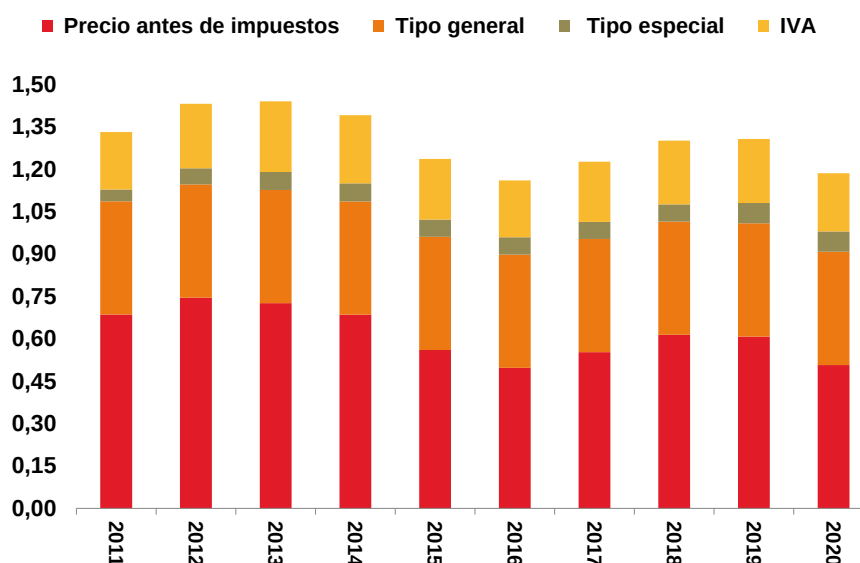
3 Análisis nacional del precio de venta al público

En este epígrafe se analiza la evolución anual y diaria del precio de venta al público (PVP) de la gasolina 95 y del gasóleo A a lo largo del año 2020, tanto en el ámbito peninsular como en el extra peninsular.

3.1 Gasolina 95

En 2020, el PVP promedio en **Península y Baleares** de la gasolina 95 se redujo con respecto al año anterior un 9,3% (-12,17 c€/lt), situándose en 1,186 €/lt. Se trata del segundo descenso consecutivo tras el acontecido en 2019. Se alcanzó un nivel próximo al registrado en el año 2016.

Figura 2: Evolución anual del PVP (€/lt) de la gasolina 95. Periodo 2011-2020⁶



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

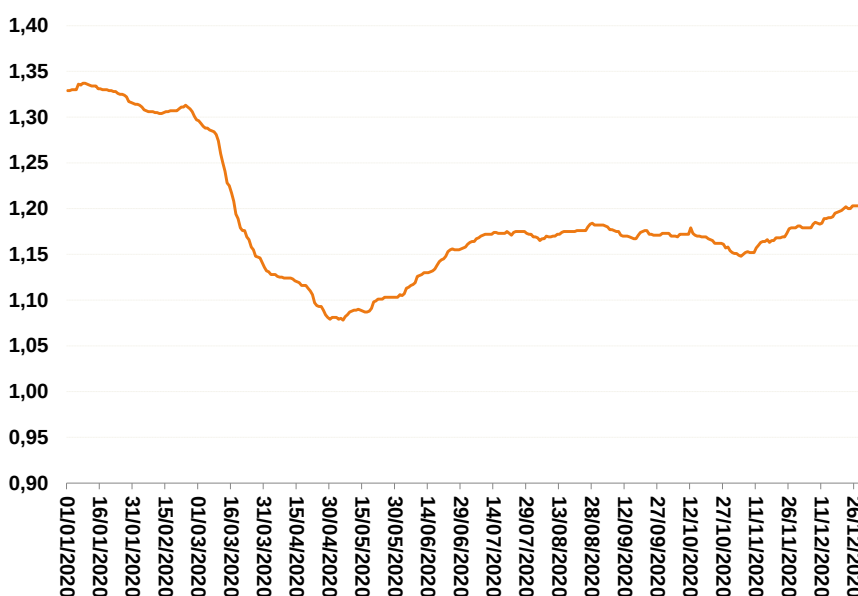
La evolución del PVP estuvo indefectiblemente condicionada por la evolución de la pandemia de coronavirus. Así, los valores máximos tuvieron lugar a comienzo del año, situándose el máximo anual los días ocho y nueve de enero (1,337 €/lt). Con la irrupción de la primera oleada de Covid-19, a partir de marzo de 2020

⁶ Con anterioridad al 1-ene-19 el tipo especial del impuesto sobre hidrocarburos se denominaba Impuesto de Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos y se desglosaba en dos tramos, estatal y autonómico.

comenzó un notable descenso del PVP hasta alcanzarse el valor mínimo anual el día seis de mayo (1,078 €/lt). Posteriormente, se inició un periodo al alza hasta el mes de julio, periodo en el que PVP se estabilizó. Coincidiendo con la segunda oleada del virus, el PVP registró nuevos descensos a partir de octubre, si bien no tan acusados como los ocurridos durante la primera oleada. Finalizó 2020 con incrementos en los precios motivados por el impulso que experimentaron las cotizaciones internacionales ante el inicio de los programas de vacunación.

De esta forma, en línea con el párrafo anterior, los mayores descensos en promedio mensual se produjeron en los meses de abril (-8,7%) y marzo (-6,8%), mientras que los mayores incrementos se registraron en junio (+3,9%) y julio (+3,2%).

Figura 3: Evolución diaria del PVP (€/lt) de la gasolina 95. Año 2020



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

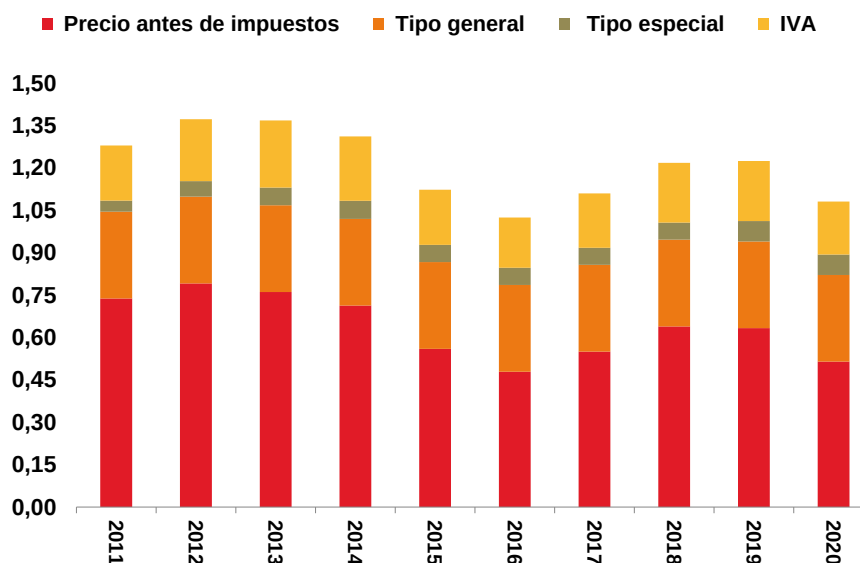
En los territorios extra peninsulares de **Canarias, Ceuta y Melilla**, el PVP promedio de la gasolina 95 también descendió en 2020 con respecto a 2019. En estos territorios, el descenso en c€/lt fue inferior al registrado en Península y Baleares. En concreto, en la Comunidad Autónoma de Canarias el PVP promedio se situó en 0,971 €/lt (-4,9%; -4,97 c€/lt) y en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla en 0,923 €/lt (-10,2%; -10,49 c€/lt) y 0,832 €/lt (-11,6%; -10,91 c€/lt), respectivamente.

En consecuencia, el diferencial de precios de cada una de estas zonas respecto a Península y Baleares se redujo en 2020. En Canarias se situó en -21,5 c€/lt (vs. -28,7 c€/lt en 2019), en Ceuta en -26,3 c€/lt (vs. -28,0 c€/lt en 2019) y en Melilla en -35,4 c€/lt (vs. -36,7 c€/lt en 2019).

3.2 Gasóleo A

En 2020, el PVP promedio en **Península y Baleares** del gasóleo A se redujo con respecto al año anterior un 11,7% (-14,35 c€/lt), situándose en 1,081 €/lt. Se trata del segundo descenso consecutivo tras el acontecido en 2019. Se alcanzó un nivel próximo al registrado en el año 2016.

Figura 4: Evolución anual del PVP (€/lt) del gasóleo A. Periodo 2011-2020⁷



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

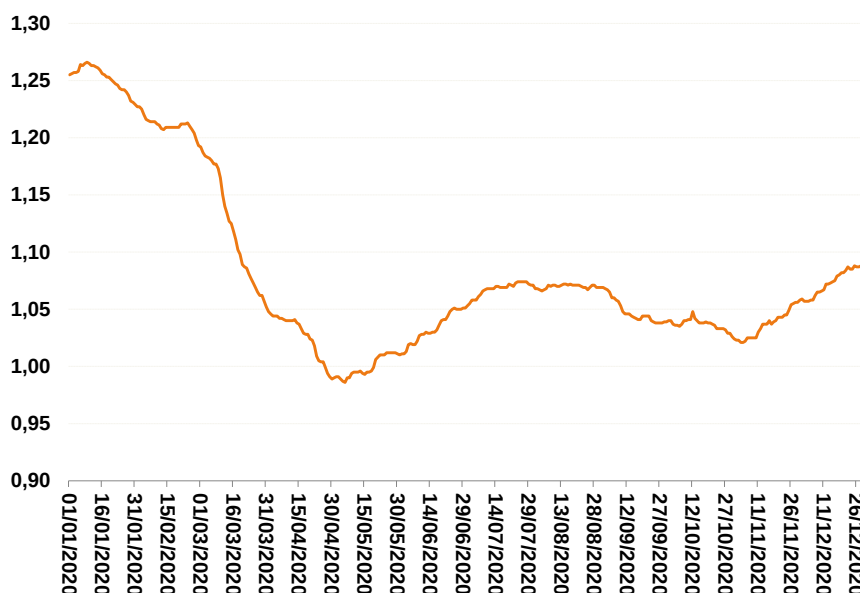
De forma análoga a la gasolina 95, la evolución del PVP del gasóleo A estuvo ligada a la evolución de la pandemia de coronavirus. Así, los valores máximos tuvieron lugar a comienzo del año, situándose el máximo anual el día nueve de enero (1,266 €/lt). Con la irrupción de la primera oleada de Covid-19, a partir de marzo de 2020 comenzó un notable descenso en el PVP hasta alcanzarse el valor mínimo anual el día seis de mayo (0,986 €/lt). Posteriormente, siguió un periodo al alza hasta el mes de julio en el que PVP se estabilizó. Coincidiendo con la segunda oleada del virus, el PVP registró nuevos descensos a partir de septiembre, y de forma más marcada que en gasolina 95, si bien no tan acusados como los ocurridos durante la primera oleada. Finalizó 2020 con incrementos en los precios motivados por el impulso que experimentaron las cotizaciones internacionales ante el inicio de los programas de vacunación.

De esta forma, en línea con el párrafo anterior, los mayores descensos en promedio mensual se produjeron en los meses de abril (-8,4%) y marzo (-7,4%),

⁷ Con anterioridad al 1-ene-19 el tipo especial del impuesto sobre hidrocarburos se denominaba Impuesto de Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos y se desglosaba en dos tramos, estatal y autonómico.

mientras que los mayores incrementos se produjeron en junio (+3,4%) y julio (+3,3%).

Figura 5: Evolución diaria del PVP (€/lt) del gasóleo A. Año 2020



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

El diferencial promedio de precios 2020 gasolina 95-gasóleo A aumentó con respecto al valor promedio de 2019 (10,5 c€/lt vs. 8,3 c€/lt.)

En los territorios extra peninsulares de **Canarias, Ceuta y Melilla**, el PVP promedio de gasóleo A también descendió en 2020 con respecto a 2019. En estos territorios, el descenso en c€/lt fue inferior al registrado en Península y Baleares. En concreto, en la Comunidad Autónoma de Canarias el PVP promedio se situó en 0,908 €/lt (-5,8%; -5,60 c€/lt) y en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla en 0,850 €/lt (-13,6%; -13,34 c€/lt) y 0,729 €/lt (-16,0%; -13,85 c€/lt), respectivamente.

En consecuencia, el diferencial de precios de cada una de estas zonas respecto a Península y Baleares se redujo en 2020. En Canarias se situó en -17,3 c€/lt (vs. -26,0 c€/lt en 2019), en Ceuta en -23,1 c€/lt (vs. -24,1 c€/lt en 2019) y en Melilla en -35,2 c€/lt (vs. -35,7 c€/lt en 2019).

*Los **precios de venta al público** de la gasolina 95 y del gasóleo A en Península y Baleares **disminuyeron significativamente** en 2020, alcanzando cotas no registradas desde 2016. Su evolución a lo largo del año estuvo marcada por la progresión de la pandemia del Covid-19.*

En Canarias, Ceuta y Melilla los precios se redujeron en menor medida por lo que los diferenciales respecto al resto del territorio nacional disminuyeron.

4 Análisis nacional del precio antes de impuestos, cotización internacional y margen bruto de distribución⁸

En 2020 el promedio anual de la cotización internacional de referencia en Euro/litro (Ci) de la gasolina disminuyó un 37,1% (-15,25 c€/lt) en relación al año anterior. De igual forma, el promedio anual de la cotización de referencia del gasóleo A se redujo un 38,7% (-17,45 c€/lt).

La referencia internacional para la gasolina en dólares/tonelada, unidad en la que cotiza en los mercados, descendió en 2020 respecto al año anterior un 35,8% (-16,45 c\$/lt). Por su parte, la referencia internacional del gasóleo A en dólares/tonelada se redujo un 37,6% (-18,94 c\$/lt).

La diferencia de estos valores en c\$/lt con los anteriormente citados en c€/lt, se debe al tipo de cambio. En 2020 el promedio anual del tipo cambio se situó en 1,1418 \$/€, frente a los 1,1195 \$/€ registrados en 2019.

El precio antes de impuestos (PAI) promedio anual de 2020 en Península y Baleares se redujo para ambos carburantes respecto a los valores del año anterior, un 16,5% (-10,03 c€/lt) para la gasolina 95 y un 18,7% (-11,83 c€/lt) para el gasóleo A.

El margen bruto promedio anual (PAI-Ci)⁹ de la gasolina 95 en **Península y Baleares** se incrementó en 2020 notablemente con respecto al del año anterior un 26,5% (+5,22 c€/lt), situándose en 25,0 c€/lt. Análogamente, el margen bruto promedio del gasóleo A ascendió un 30,8% (+5,62 c€/lt), hasta situarse en 23,9 c€/lt.

⁸ Para el cálculo de las variaciones de PAI, Ci y PAI-Ci no se tienen en cuenta los fines de semana, por no cotizar en estos días los mercados internacionales.

⁹ Ver definición en Glosario y Notas Aclaratorias.

Figura 6: Península y Baleares. Variación del precio antes y después de impuestos, cotización internacional y margen bruto. Gasolina 95 y Gasóleo A. Año 2020 vs. 2019

Variación 2020 vs. 2019			
	BRENT	GASOLINA 95	GASÓLEO A
Cotización internacional en dólares	-22,49 \$/Bbl -35,0%	-26,14 \$/Bbl = -16,45 c\$/lt -35,8%	-30,10 \$/Bbl = -18,94 c\$/lt -37,6%
Cotización internacional en euros (Ci)		-24,23 €/Bbl = -15,25 c€/lt -37,1%	-27,73 €/Bbl = -17,45 c€/lt -38,7%
Precio de venta al público (PVP)		-12,17 c€/lt -9,3%	-14,35 c€/lt -11,7%
Precio antes de impuestos (PAI)		-10,03 c€/lt -16,5%	-11,83 c€/lt -18,7%
Margen bruto (PAI-Ci)		5,22 c€/lt 26,5%	5,62 c€/lt 30,8%

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

En **Canarias**, el margen bruto (PAI-Ci) promedio anual también se incrementó en 2020 con respecto al del año anterior, tanto para la gasolina 95 (+32,3%; +10,27 c€/lt) como para el gasóleo A (+44,6%; +11,85 c€/lt). Para ambos carburantes, los aumentos de margen fueron superiores a los registrados en Península y Baleares.

Figura 7: Comunidad Autónoma de Canarias. Variación del precio antes y después de impuestos y margen bruto. Gasolina 95 y Gasóleo A. Año 2020 vs. 2019

Variación 2020 vs. 2019		
	GASOLINA 95	GASÓLEO A
Precio de venta al público (PVP)	-4,97 c€/lt -4,9%	-5,60 c€/lt -5,8%
Precio antes de impuestos (PAI)	-4,98 c€/lt -6,8%	-5,60 c€/lt -7,8%
Margen bruto (PAI-Ci)	10,27 c€/lt 32,3%	11,85 c€/lt 44,6%

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

En **Ceuta**, el margen bruto (PAI-Ci) promedio anual de la gasolina 95 ascendió en 2020 con respecto al del año anterior, tanto para la gasolina 95 (+11,7%; +4,81 c€/lt) como para el gasóleo A (+11,1%; +4,15 c€/lt). Los ascensos de los márgenes fueron inferiores a los registrados en Península y Baleares.

Figura 8: Ciudad Autónoma de Ceuta. Variación del precio antes y después de impuestos y margen bruto. Gasolina 95 y Gasóleo A. Año 2020 vs. 2019

Variación 2020 vs. 2019		
	GASOLINA 95	GASÓLEO A
Precio de venta al público (PVP)	-10,49 c€/lt -10,2%	-13,34 c€/lt -13,6%
Precio antes de impuestos (PAI)	-10,44 c€/lt -12,7%	-13,31 c€/lt -16,1%
Margen bruto (PAI-Ci)	4,81 c€/lt 11,7%	4,15 c€/lt 11,1%

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

En **Melilla**, el margen bruto (PAI-Ci) promedio anual 2020 de la gasolina 95 se incrementó con respecto al del año anterior un 13,8% (+5,07 c€/lt), magnitud muy similar en valor absoluto a la registrada en Península y Baleares. Por su parte, el margen bruto promedio del gasóleo A ascendió un 13,8% (+4,54 c€/lt), siendo este incremento inferior al registrado en Península y Baleares.

Figura 9: Ciudad Autónoma de Melilla. Variación del precio antes y después de impuestos y margen bruto. Gasolina 95 y Gasóleo A. Año 2020 vs. 2019

Variación 2020 vs. 2019		
	GASOLINA 95	GASÓLEO A
Precio de venta al público (PVP)	-10,91 c€/lt -11,6%	-13,85 c€/lt -16,0%
Precio antes de impuestos (PAI)	-10,18 c€/lt -13,1%	-12,91 c€/lt -16,5%
Margen bruto (PAI-Ci)	5,07 c€/lt 13,8%	4,54 c€/lt 13,8%

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

*Las cotizaciones de la gasolina y del gasóleo en los mercados internacionales experimentaron en 2020 una caída sin precedentes. El dólar se debilitó frente al euro, por lo que los descensos de estas cotizaciones en euros fueron de menor magnitud. Los precios antes de impuestos no recogieron la totalidad de estas caídas en euros y los **márgenes brutos** (PAI-Ci) de ambos carburantes se incrementaron notablemente, alcanzando sus **máximos históricos**.*

Canarias fue el territorio en el que más aumentó el margen, aproximadamente el doble que en la Península y Baleares y en las dos Ciudades Autónomas.

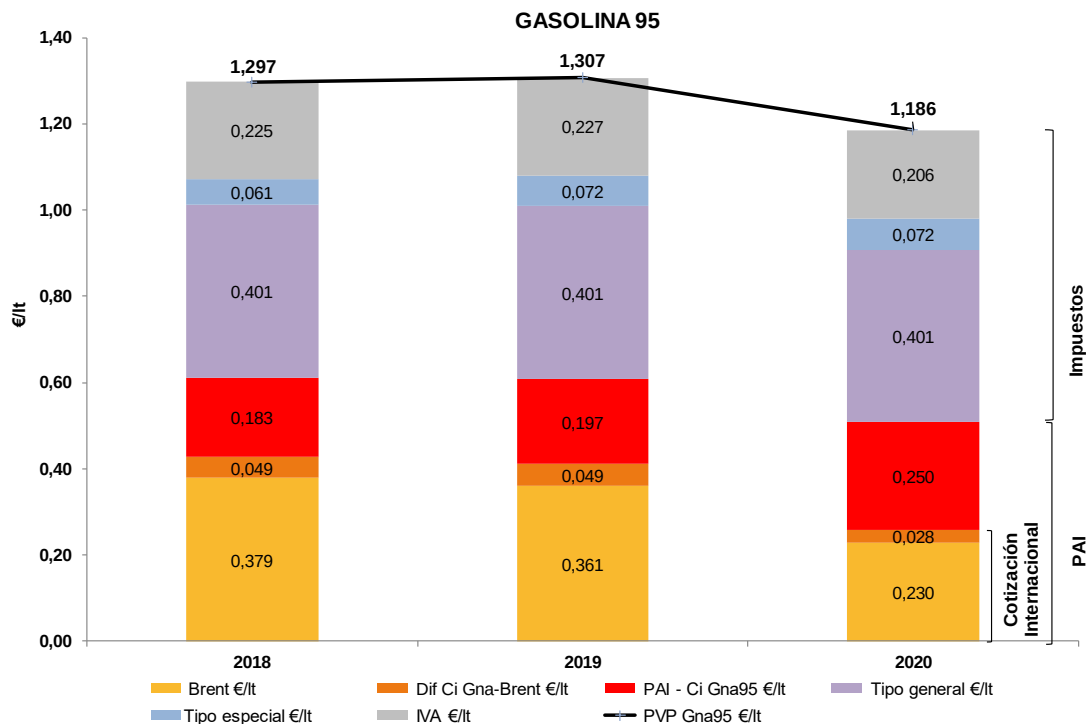
5 Desglose del PVP por componentes

Las siguientes figuras muestran el desglose por componentes del precio de venta al público de la gasolina 95 y el gasóleo A en Península y Baleares en los tres últimos ejercicios. No se incluyen los restantes territorios extra peninsulares por disponer de una fiscalidad diferente.

Los principales componentes que conforman el precio final de los carburantes de automoción son los impuestos, la cotización internacional y el margen bruto de distribución. En el año 2020, el peso de la cotización internacional sobre el precio final fue inferior al correspondiente a años previos debido a la significativa caída de los productos de referencia en los mercados internacionales. En consecuencia, aumentó la participación de los impuestos y del margen bruto. Por este motivo, los porcentajes de participación de cada componente en 2020 contrastan con los registrados en 2019.

En el año 2020 (2019) los impuestos supusieron el 57,4% (53,6%) del PVP de la gasolina 95 y el 52,6% (48,3%) del PVP del gasóleo A en Península y Baleares. La cotización internacional del producto de referencia explicó el 21,5% (31,3%) y 25,2% (36,8%), respectivamente, de sendos PVP. El margen bruto de distribución supuso el 21,1% (15,1%) y 22,2% (14,9%) restante.

Figura 10: Estructura del PVP de la gasolina 95 según componentes en valor absoluto. Península y Baleares. Evolución 2018-2020



“Brent €/lt”: Cotización internacional del crudo Brent, expresada en euros/litro.

“Dif Ci Gna-Brent €/lt”: Diferencia entre la cotización internacional de referencia de la gasolina 95 y la cotización internacional del crudo Brent, expresada en euros/litro.

La suma de las partidas “Brent €/lt” y “Dif Ci Gna-Brent €/lt” conforman el componente de cotización internacional del PVP de la gasolina 95.

“PAI-Ci Gna95 €/lt”: Margen bruto de distribución de la gasolina 95, expresado en euros/litro. Es la diferencia entre el precio antes de impuestos (PAI) y la cotización internacional de referencia de la gasolina 95.

La suma de las partidas que conforman la cotización internacional (“Brent €/lt” y “Dif Ci Gna-Brent €/lt”) y la partida “PAI-Ci Gna95 €/lt” dan como resultado el precio antes de impuestos (PAI) de la gasolina 95.

“Tipo general €/lt”: Tipo general del impuesto sobre hidrocarburos, expresado en euros/lt. Para la gasolina 95 asciende a 0,40069 €/lt.

“Tipo especial €/lt”: Tipo especial del impuesto sobre hidrocarburos. El 1-ene-19 el antiguo tramo autonómico del IVMDH adquiere su cuantía máxima para todas las Comunidades Autónomas (0,048 €/lt) y se integra con el antiguo tramo estatal del IVMDH (0,024 €/lt), dando lugar al “Tipo especial” que asciende a 0,072 €/lt.

“IVA €/lt”: Impuesto del Valor Añadido, expresado en euros /litro. Se sitúa en el 21%.

Si se adicionan las partidas de impuestos al PAI se obtiene el Precio de Venta al Público (PVP) de la gasolina 95.

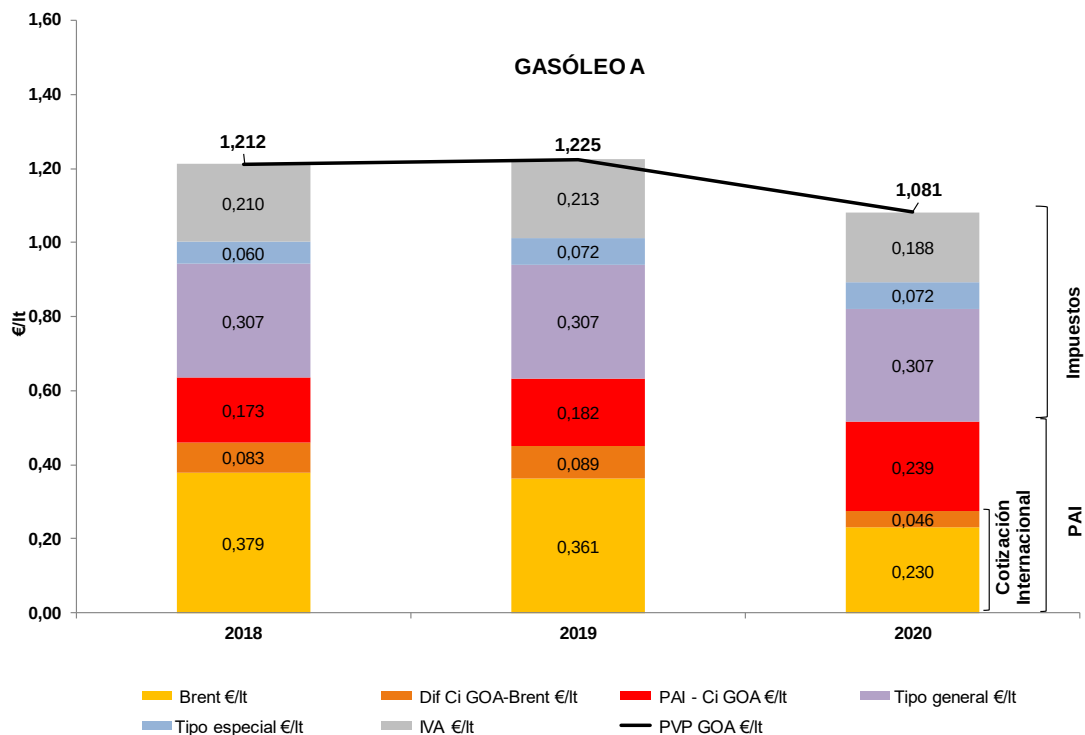
Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 11: Estructura del PVP de la gasolina 95 según componentes en valor porcentual. Península y Baleares. Evolución 2018-2020

Mes	% Brent €/lt	% Dif Ci Gna-Brent €/lt	% PAI - Ci Gna95 €/lt	% Tipo general €/lt	% Tipo especial €/lt	% IVA €/lt
2018	29,1%	3,8%	14,1%	30,9%	4,7%	17,4%
2019	27,6%	3,7%	15,1%	30,7%	5,5%	17,4%
2020	19,2%	2,3%	21,1%	33,9%	6,1%	17,4%

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 12: Estructura del PVP del gasóleo A según componentes en valor absoluto. Península y Baleares. Evolución 2018-2020



“**Brent €/lt**”: Cotización internacional del crudo Brent, expresada en euros/litro.

“**Dif Ci GOA-Brent €/lt**”: Diferencia entre la cotización internacional de referencia del gasóleo A y la cotización internacional del crudo Brent, expresada en euros/litro.

La suma de las partidas “Brent €/lt” y “Dif Ci GOA-Brent €/lt” conforman el componente de cotización internacional del PVP del gasóleo A.

“**PAI-Ci GOA €/lt**”: Margen bruto de distribución del gasóleo A, expresado en euros/litro. Es la diferencia entre el precio antes de impuestos (PAI) y la cotización internacional de referencia del gasóleo A.

La suma de las partidas que conforman la cotización internacional (“Brent €/lt” y “Dif Ci GOA-Brent €/lt”) y la partida “PAI-Ci GOA €/lt” dan como resultado el precio antes de impuestos (PAI) del gasóleo A.

“**Tipo general €/lt**”: Tipo general del impuesto sobre hidrocarburos, expresado en euros/litro. Para el gasóleo A asciende a 0,30700 €/lt.

“**Tipo especial €/lt**”: Tipo especial del impuesto sobre hidrocarburos. El 1-ene-19 el antiguo tramo autonómico del IVMDH adquiere su cuantía máxima para todas las Comunidades Autónomas (0,048 €/lt) y se integra con el antiguo tramo estatal del IVMDH (0,024 €/lt), dando lugar al “Tipo especial” que asciende a 0,072 €/lt.

“**IVA €/lt**”: Impuesto del Valor Añadido, expresado en euros /litro. Se sitúa en el 21%.

Si se adicionan las partidas de impuestos al PAI se obtiene el Precio de Venta al Público (PVP) del gasóleo A.

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 13: Estructura del PVP del gasóleo A según componentes en valor porcentual. Península y Baleares. Evolución 2018-2020

Mes	% Brent €/lt	% Dif Ci GOA-Brent €/lt	% PAI - Ci GOA €/lt	% Tipo general €/lt	% Tipo especial €/lt	% IVA €/lt
2018	31,2%	6,8%	14,3%	25,4%	5,0%	17,4%
2019	29,5%	7,3%	14,9%	25,1%	5,9%	17,4%
2020	21,0%	4,2%	22,2%	28,5%	6,7%	17,4%

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

*Los **impuestos** fueron el componente de mayor peso en el precio de venta al público de los carburantes, al explicar más de la mitad del precio en 2020. La cotización internacional, que tradicionalmente ha venido explicando un tercio del precio, disminuyó en 2020 por la caída sin precedentes de los mercados internacionales. En consecuencia, el **margen bruto**, que se elevó a máximos históricos, adquirió un mayor protagonismo y representó **más del 20%** del precio final.*

6 Análisis provincial

6.1 Precio antes y después de impuestos

En 2020, Gipuzkoa, al igual que en 2019, se posicionó como la provincia peninsular con el PVP promedio anual más alto en gasolina 95. Málaga ocupó la segunda posición y Madrid la tercera. Almería fue la provincia peninsular con el PVP más bajo para este carburante seguida de Murcia y Lleida. Estas tres provincias también ocuparon en 2019 las posiciones más bajas del ranking peninsular, si bien en distinto orden.

En relación al gasóleo A, de forma similar a la gasolina 95 y también como en 2019, Gipuzkoa ocupó la posición más alta en el ranking de precios peninsular. Le siguieron Madrid y Asturias, provincias que ocuparon igualmente posiciones elevadas en 2019. Respecto a la parte baja del ranking, Murcia fue en 2020 la provincia peninsular con los PVP más reducidos, seguida de Almería y Lleida.

Los territorios extra peninsulares de Canarias, Ceuta y Melilla volvieron a marcar los PVP más bajos del ranking nacional para ambos carburantes debido a su menor carga fiscal¹⁰. Por el contrario, por su condición extra peninsular, sus PAI fueron los más elevados, junto con los de las islas Baleares.

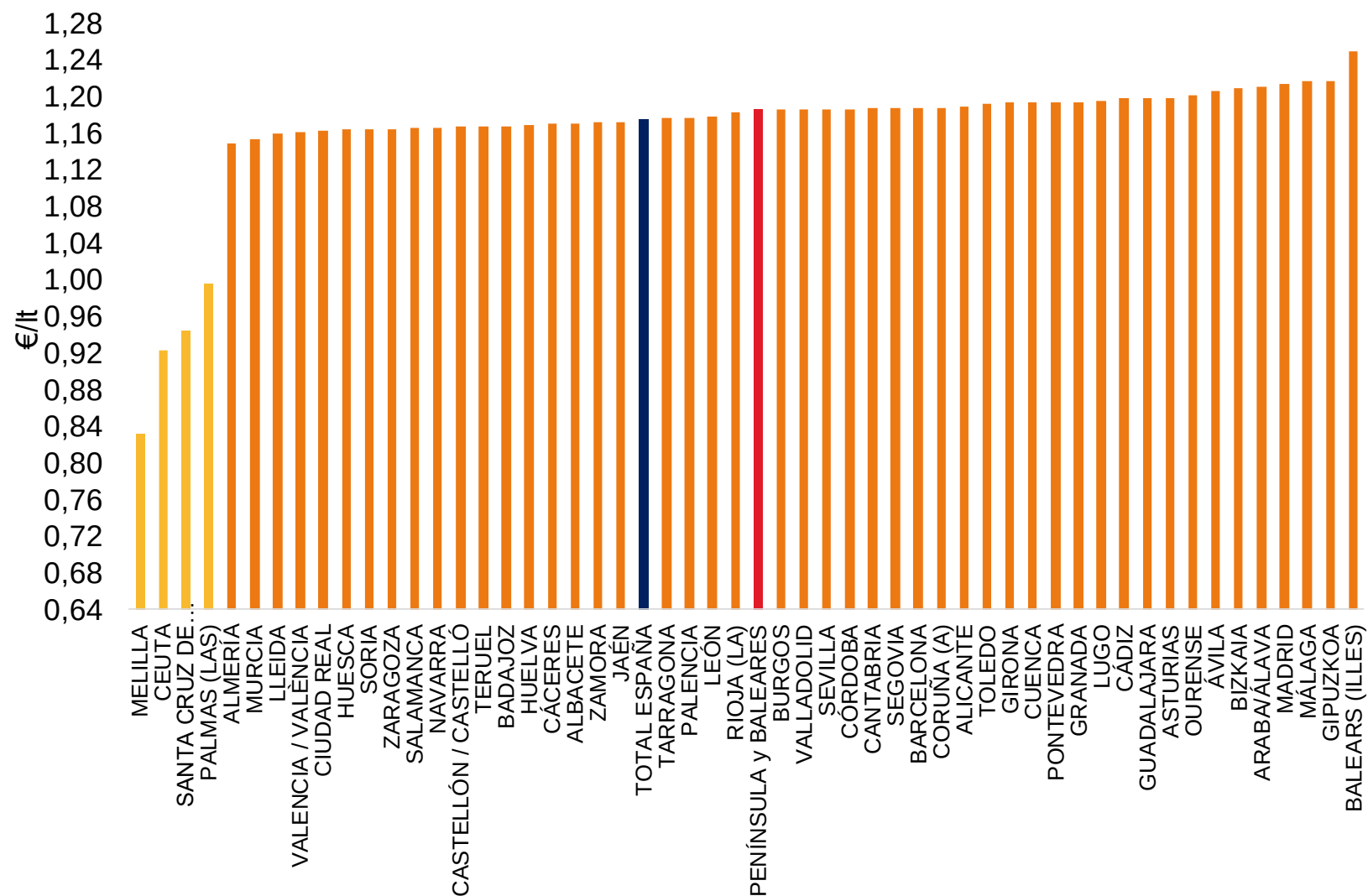
¹⁰ La carga fiscal que soportan los carburantes de automoción en Canarias, así como en Ceuta y Melilla, es significativamente inferior a la de las provincias peninsulares y las islas Baleares. En concreto, los impuestos que gravan los carburantes en las Islas Canarias son: impuesto especial (0,265 €/lt para la gasolina 95 y 0,222 €/lt para el gasóleo A), arbitrio canario (0,007 €/lt para la gasolina 95 y 0,0065 €/lt para el gasóleo A) y la exacción de los cabildos (0,0079 €/lt en La Gomera y El Hierro y 0,02 €/lt en el resto de islas). Así, en total, los impuestos que gravan la gasolina 95 en las Islas Canarias ascienden a 0,2799 €/lt en La Gomera y El Hierro y a 0,2920 €/lt en el resto de islas. Por su parte, los impuestos que gravan el gasóleo A totalizan 0,2364 €/lt en La Gomera y El Hierro y 0,2485 €/lt en el resto del archipiélago. Por su parte, el impuesto que grava los carburantes en ambas Ciudades Autónomas es el gravamen complementario: 0,200345 €/lt para la gasolina 95 y 0,153500 €/lt para el gasóleo A en Ceuta y 0,10 €/lt para la gasolina 95 y 0,03 €/lt para el gasóleo A en Melilla. Las cifras anteriores son “equivalentes” a la suma del tipo general y el tipo especial del impuesto sobre hidrocarburos que grava a los carburantes en Península y Baleares (0,4727 €/lt para la gasolina 95 y 0,3790 €/lt para el gasóleo A). Adicionalmente, a los carburantes en Península y Baleares se les aplica un IVA del 21%. El impuesto equivalente es el IGIC en Canarias (0%) y el IPSI en Ceuta (0,5%) y Melilla (7%).

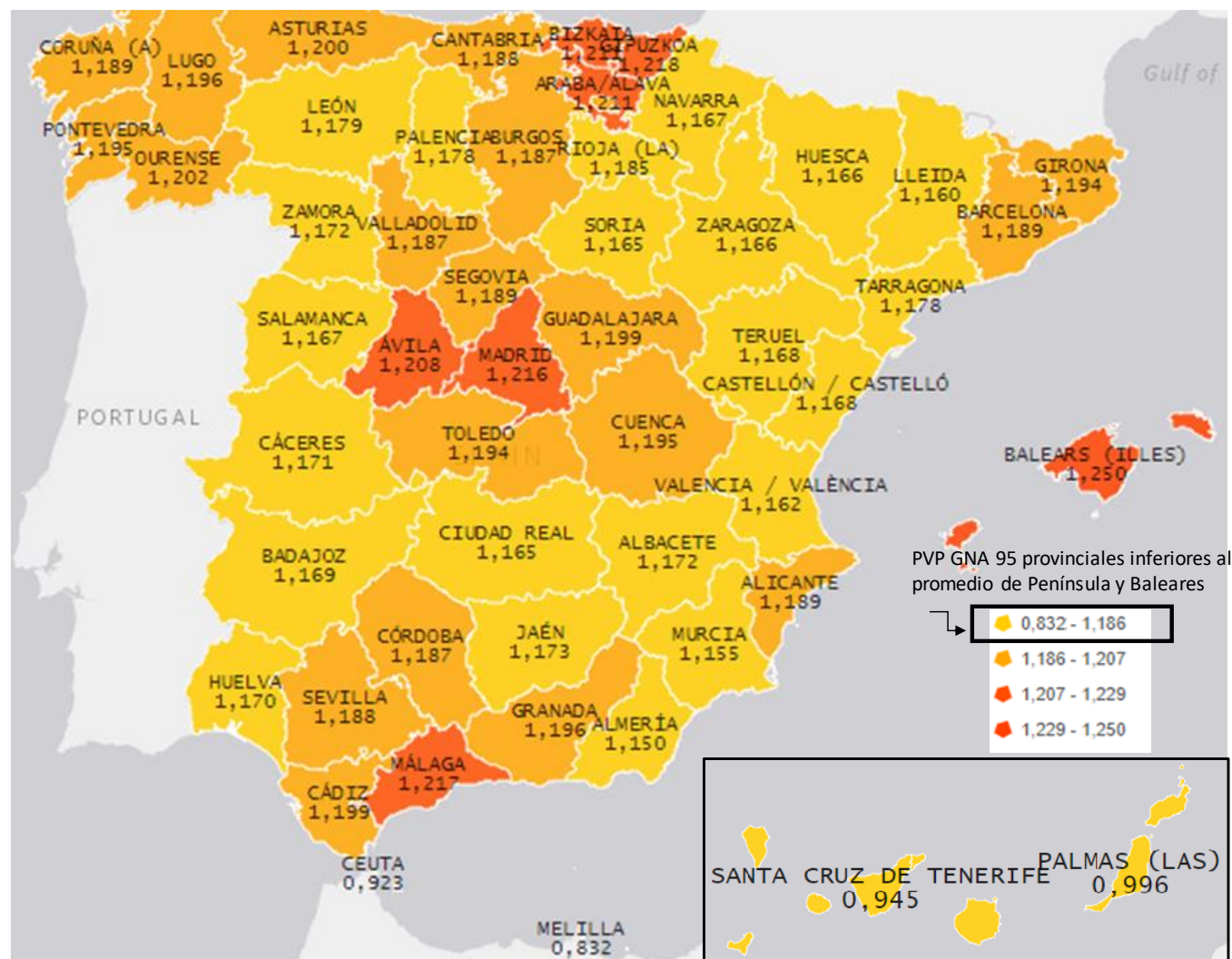
Las siguientes figuras muestran para cada carburante los precios de venta al público por provincias promedio del año 2020, sus variaciones respecto a los registrados en el año 2019, así como sus horquillas de fluctuación con las que se puede analizar la dispersión/alineamiento de precios dentro de cada provincia¹¹. Tras los gráficos dedicados a los precios de venta al público, se exponen los gráficos de precios antes de impuestos. En todos ellos, a efectos comparativos, se señala la información correspondiente al promedio de Península y Baleares y al del total España.

Como aspectos a señalar, se observa que los territorios extra peninsulares son en los que se produjeron los menores descensos de precios en 2020 y que, en bastantes provincias, se registraron decrementos de precios superiores a los de la media nacional o peninsular. Respecto a la dispersión de precios 2020 dentro de cada provincia (diferencia de precio entre la instalación de precio máximo y la instalación de precio mínimo), se aprecia una escasa dispersión en un número notable de provincias para ambos carburantes (provincias en color amarillo). Las mayores dispersiones se localizaron fundamentalmente en provincias de la costa mediterránea, Madrid, León, Badajoz y algunas provincias andaluzas, así como en Navarra, Zaragoza y Lleida tan sólo para el caso de la gasolina 95.

¹¹ Calculadas como el promedio anual de las horquillas de variación de precios diarias. La horquilla de variación del día *i* en una provincia es la diferencia entre el precio que marca la instalación con el mayor precio de la provincia el día *i* menos el precio que marca la instalación con el menor precio de la provincia el día *i*.

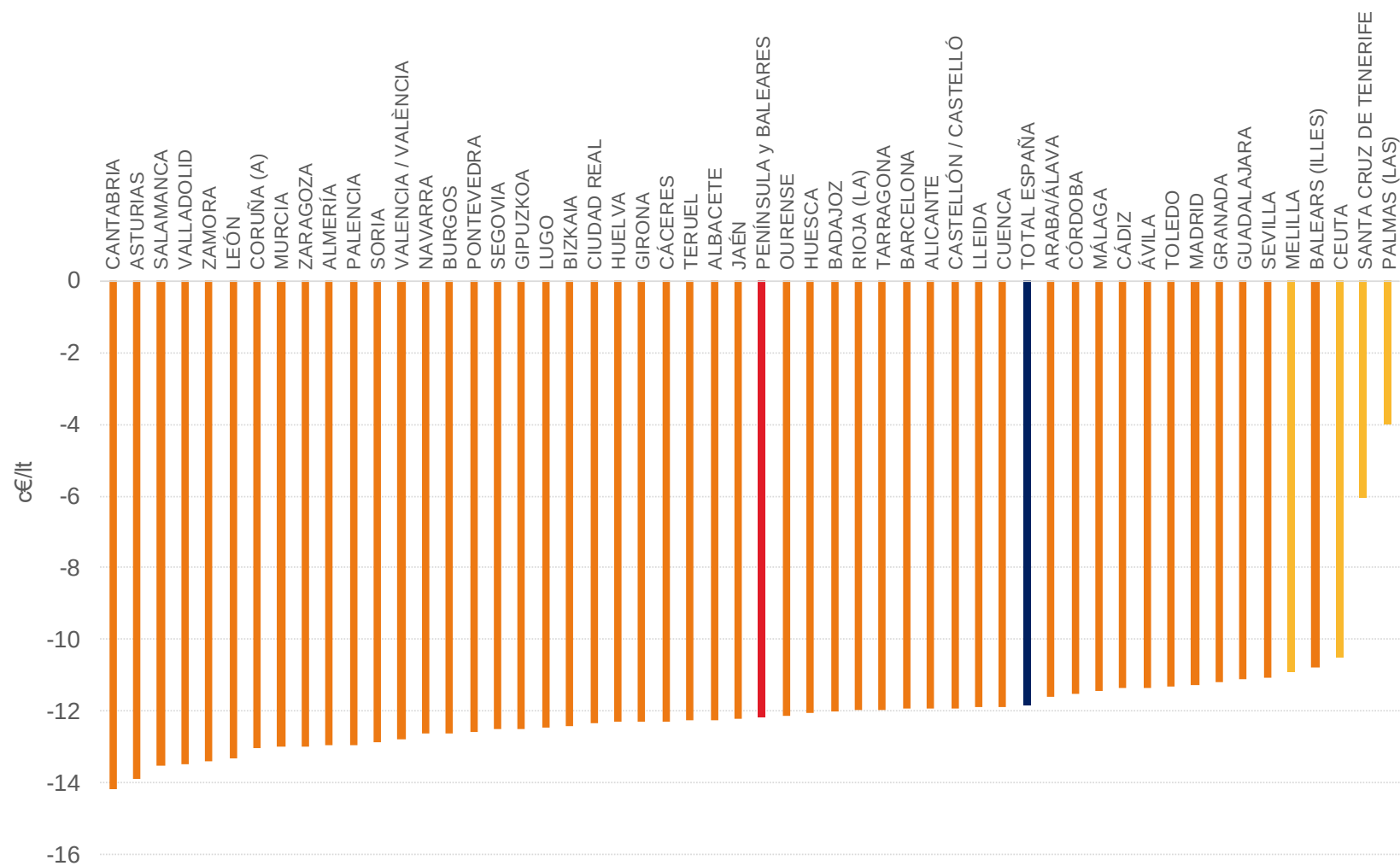
Figura 14: Precios de venta al público de la gasolina 95 por provincias. Año 2020





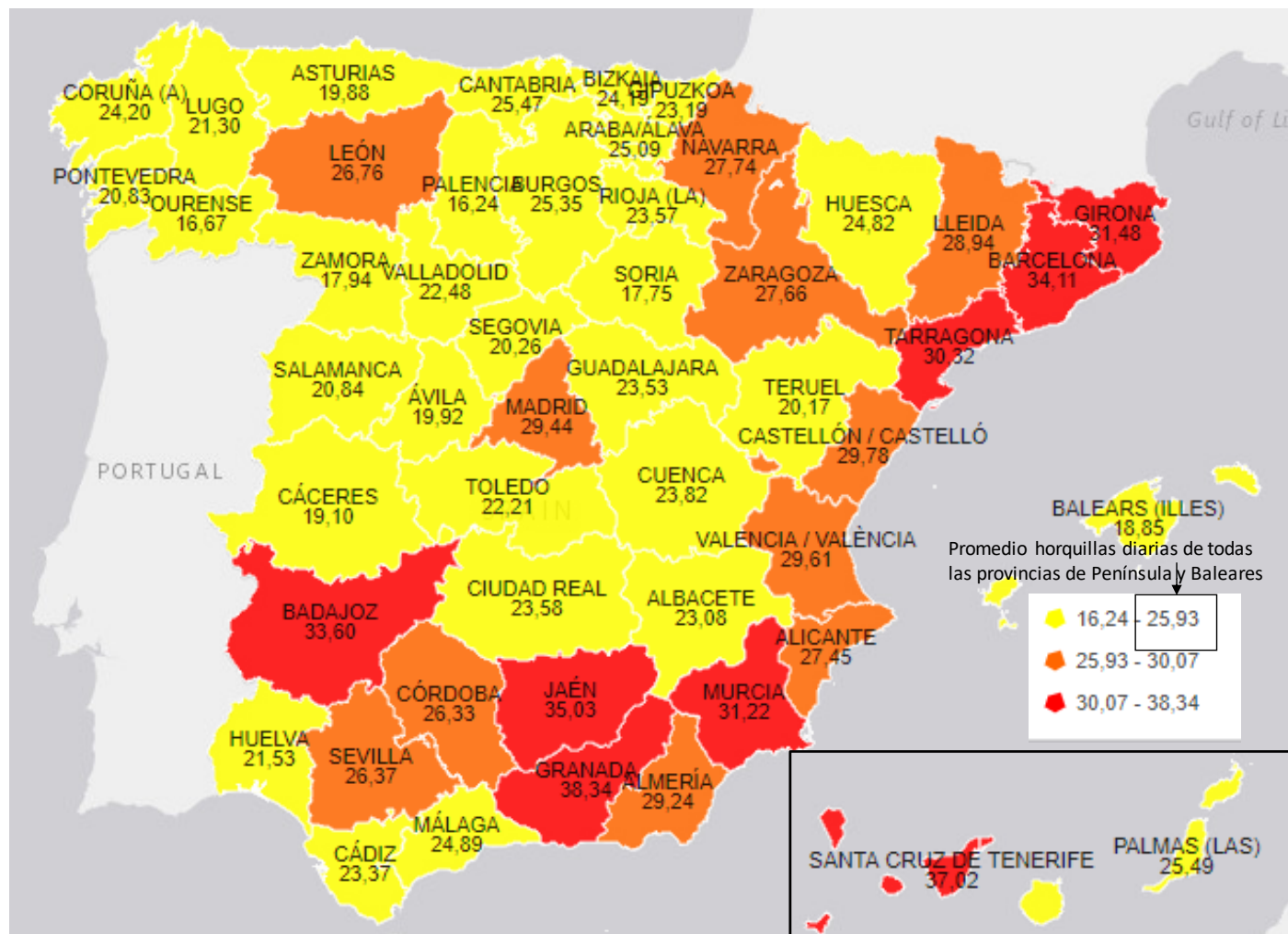
Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 15: Variación 2020 vs. 2019 de los precios de venta al público de la gasolina 95 por provincias



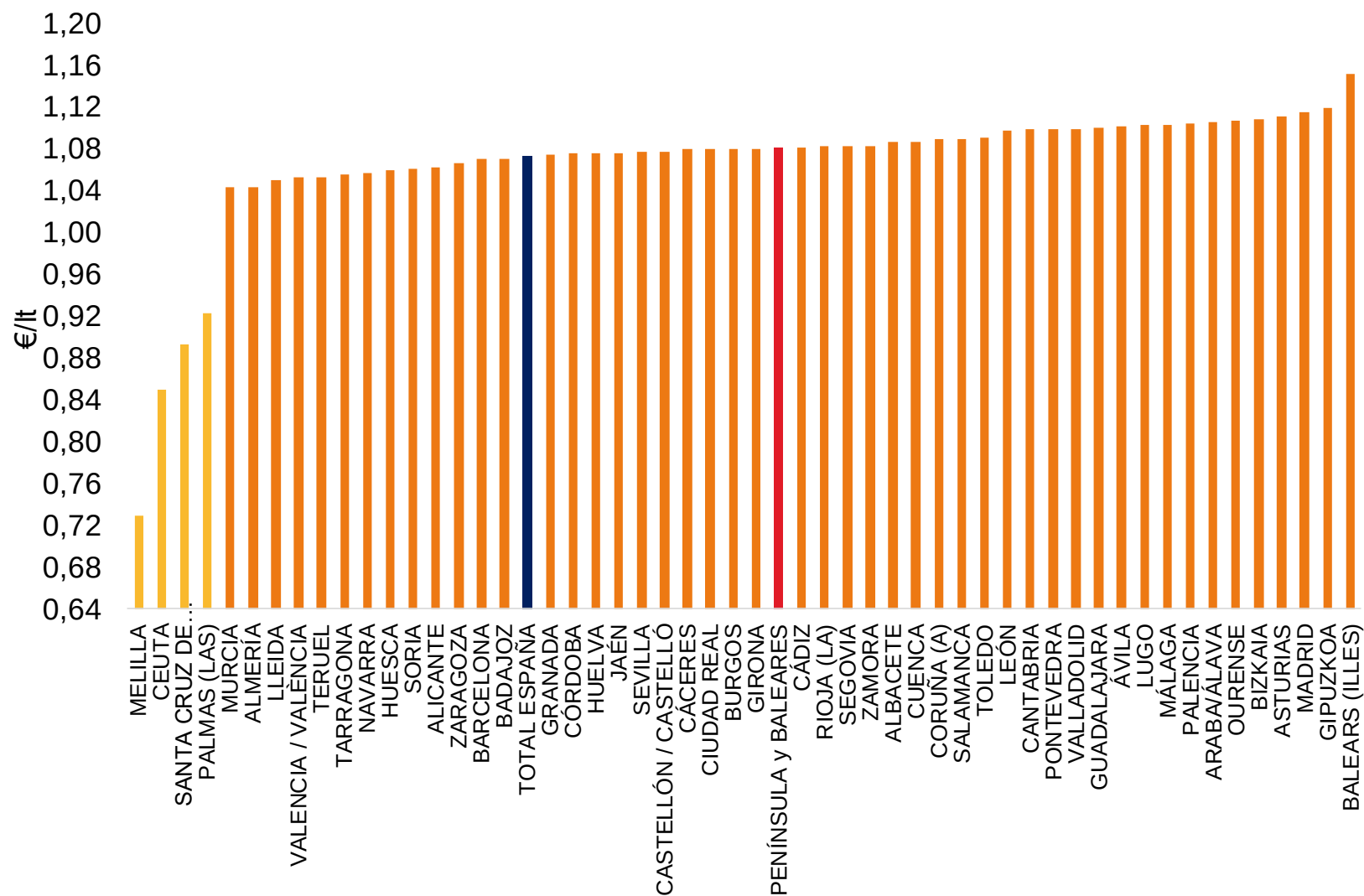
Fuente: Dirección de Energía, CNMC

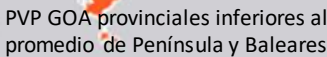
Figura 16: Dispersión de los precios de venta al público de la gasolina 95 por provincias (c€/lt). Año 2020



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

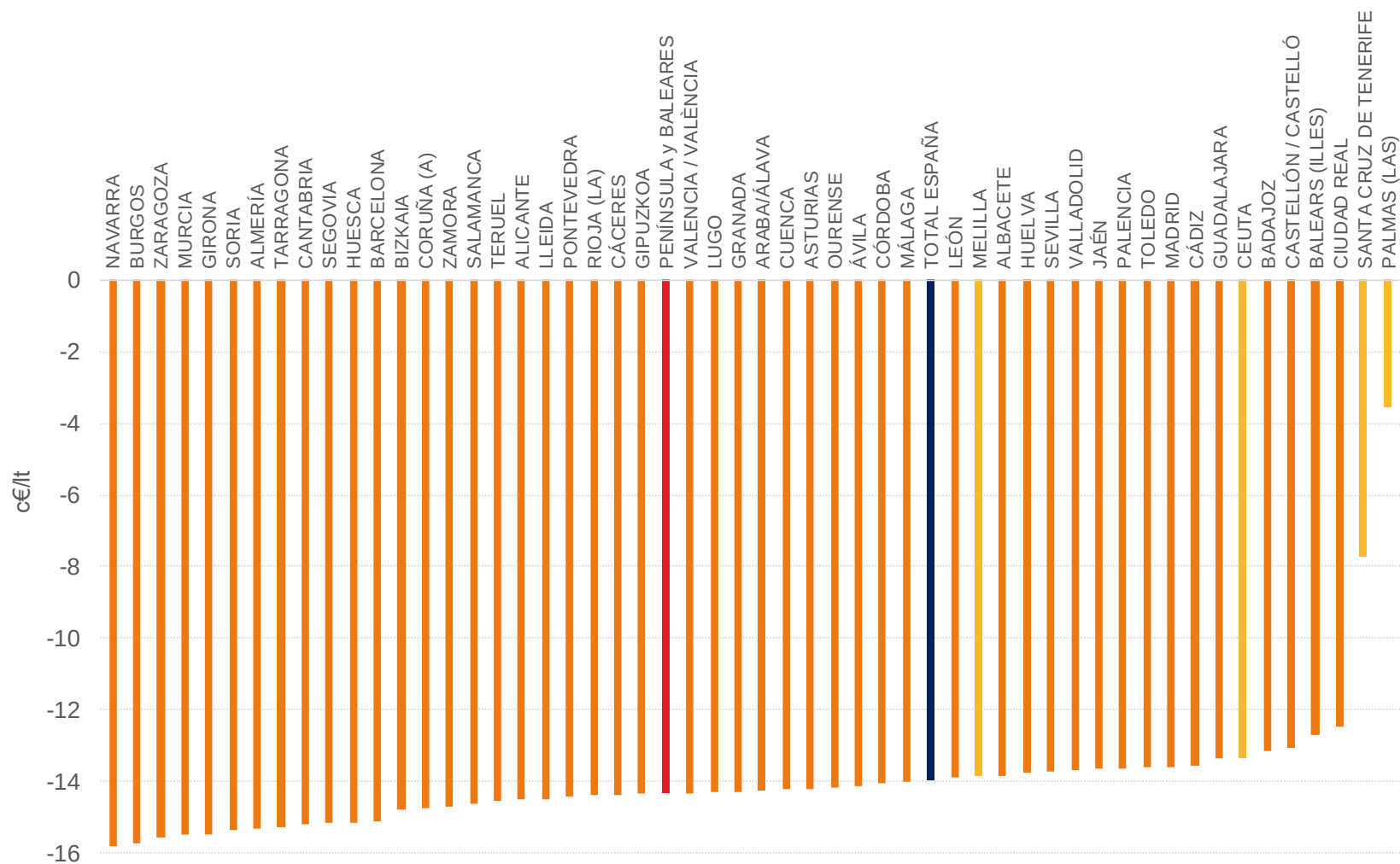
Figura 17: Precios de venta al público del gasóleo A por provincias. Año 2020





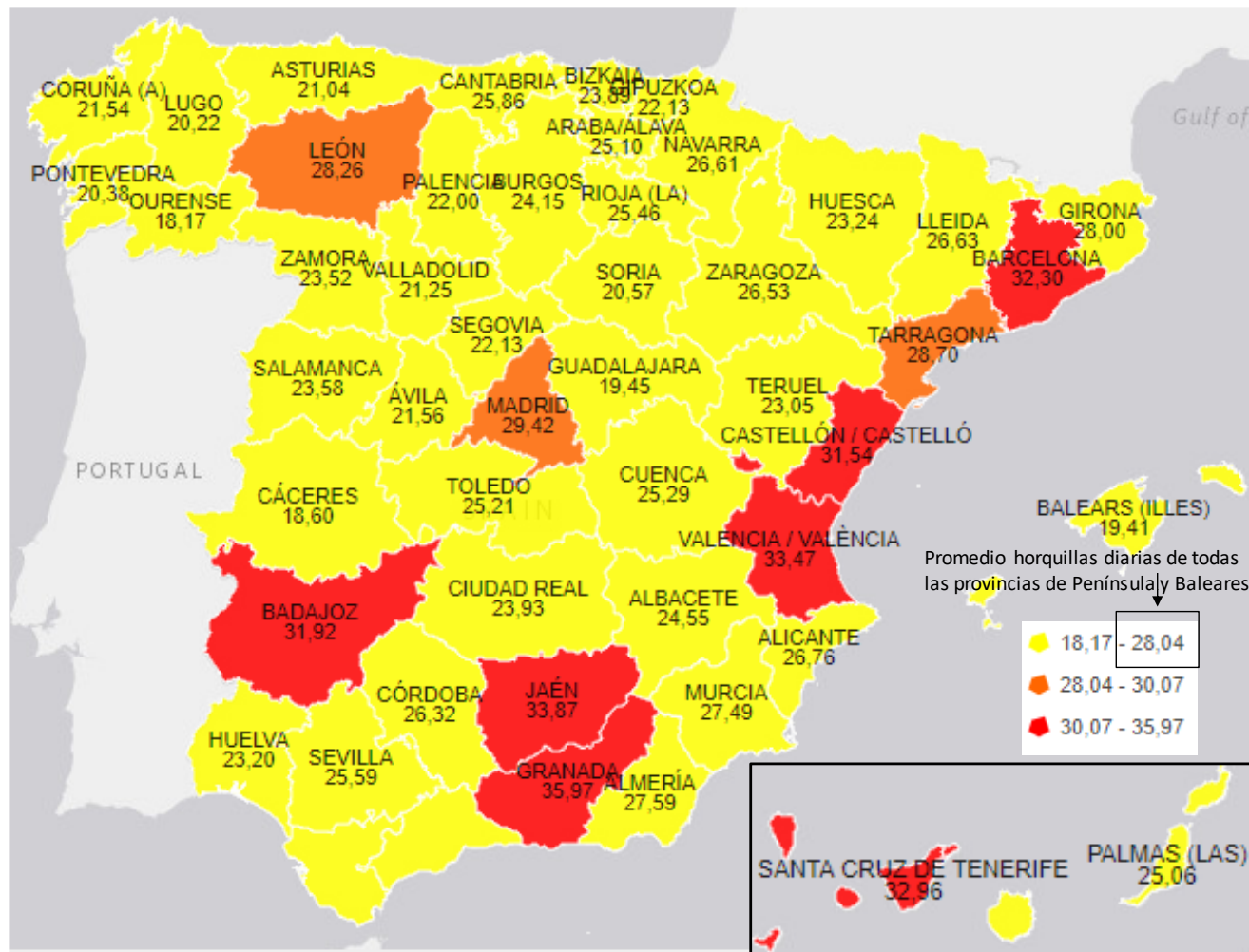
0,729 - 1,081
1,081 - 1,105
1,105 - 1,128
1,128 - 1,152

Figura 18: Variación 2020 vs. 2019 de los precios de venta al público del gasóleo A por provincias



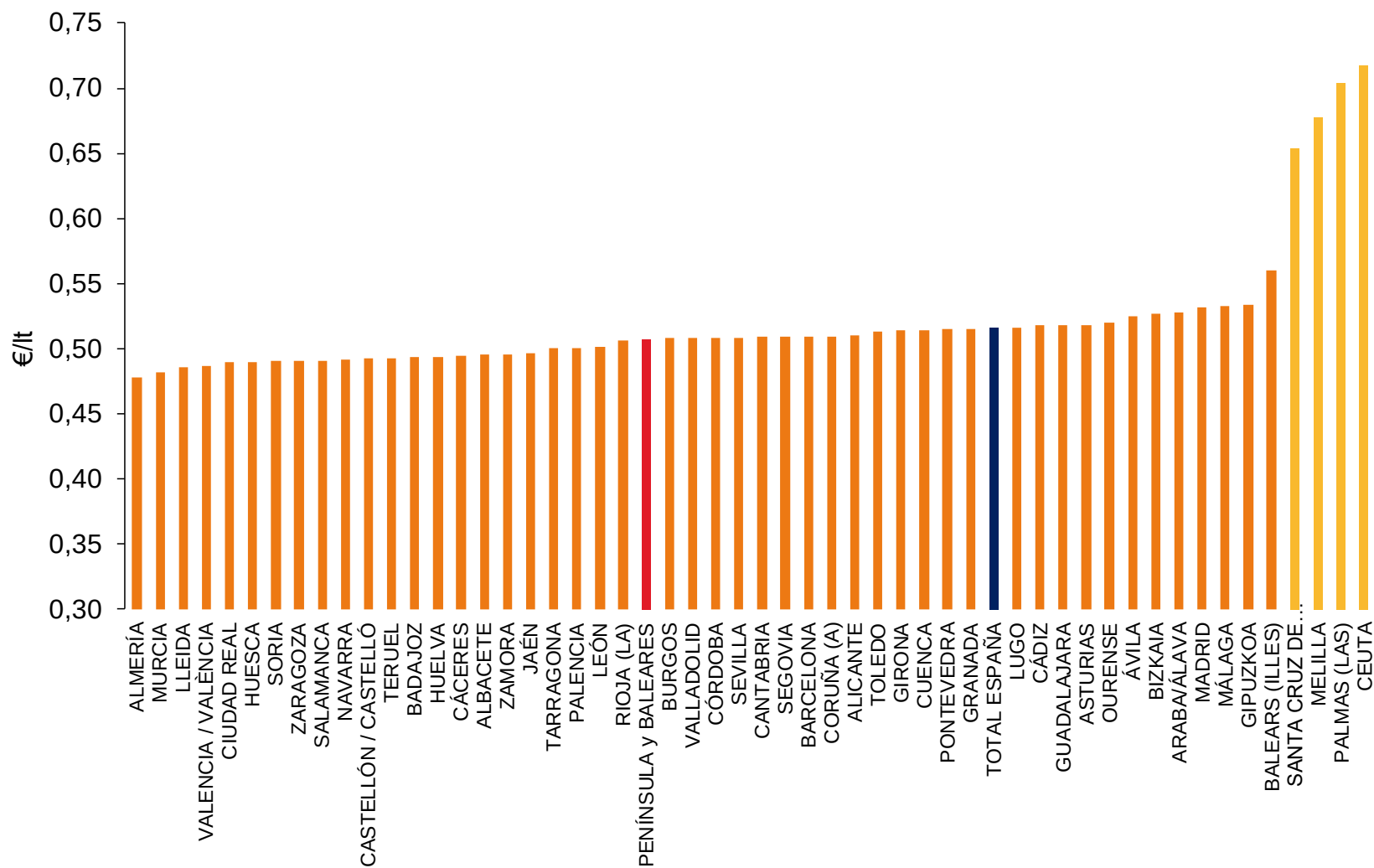
Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 19: Dispersión de los precios de venta al público del gasóleo A por provincias (c€/lt). Año 2020



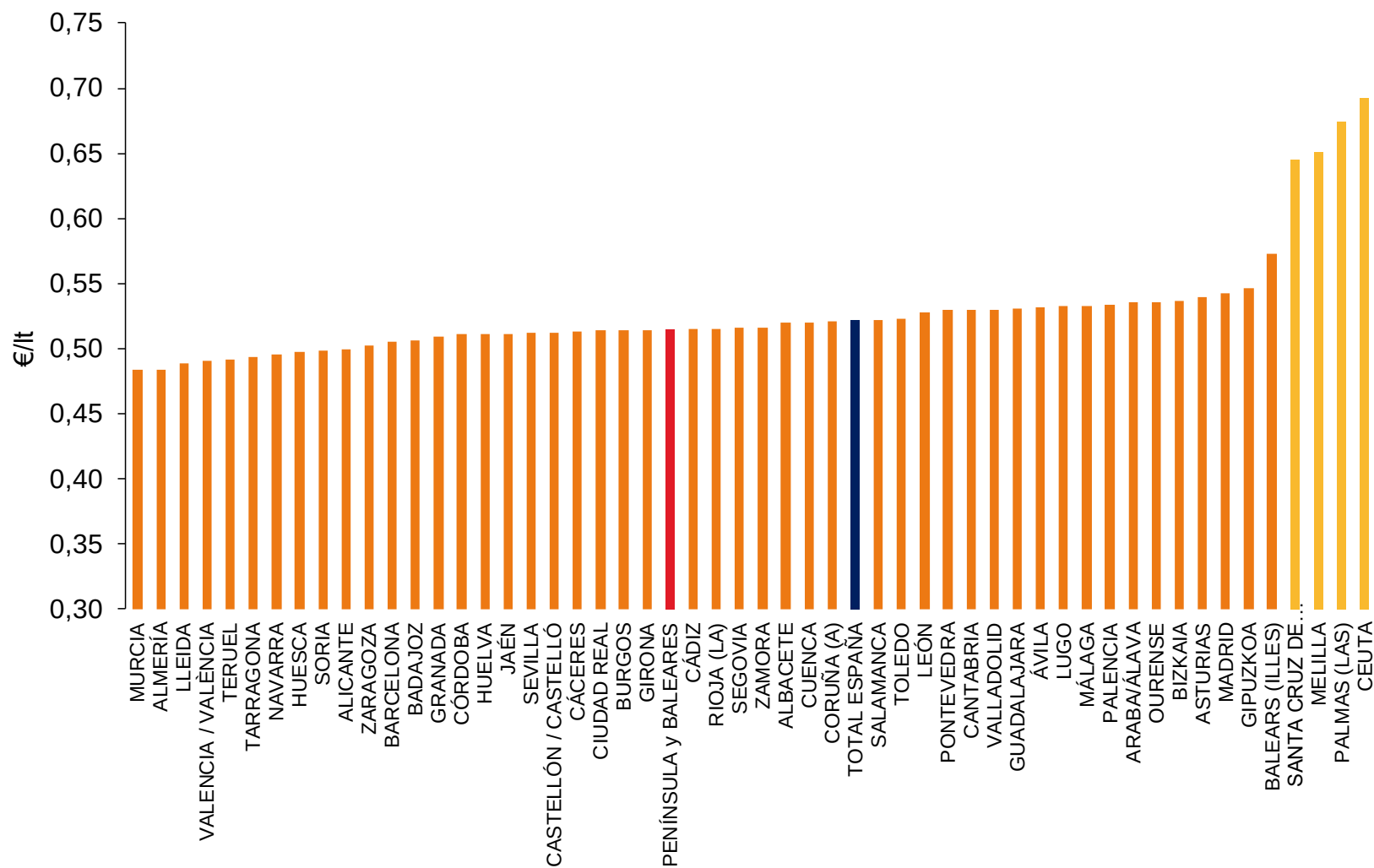
Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 20: Precios antes de impuestos de la gasolina 95 por provincias. Año 2020



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 21: Precios antes de impuestos del gasóleo A por provincias. Año 2020



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Gipuzkoa volvió en 2020 a ser la provincia peninsular con el PVP más alto para ambos carburantes, mientras que Murcia y Almería destacaron como provincias peninsulares con los precios más bajos.

Canarias, Ceuta y Melilla volvieron a marcar los PVP más bajos de todo el territorio nacional por su menor carga fiscal, así como (junto con **Baleares**) **los precios antes de impuestos más elevados por su extra peninsularidad.**

En todas las provincias se registraron descensos de precios, encontrándose entre los de menor magnitud los territorios extra peninsulares. La dispersión de precios fue escasa en un número notable de provincias, hecho indicativo de un nivel de competencia menor que el deseado. Las mayores dispersiones se localizaron fundamentalmente en provincias de la costa mediterránea, Madrid, León, Badajoz y algunas provincias andaluzas, así como en Navarra, Zaragoza y Lleida tan sólo para el caso de la gasolina 95.

6.2 Margen bruto de distribución

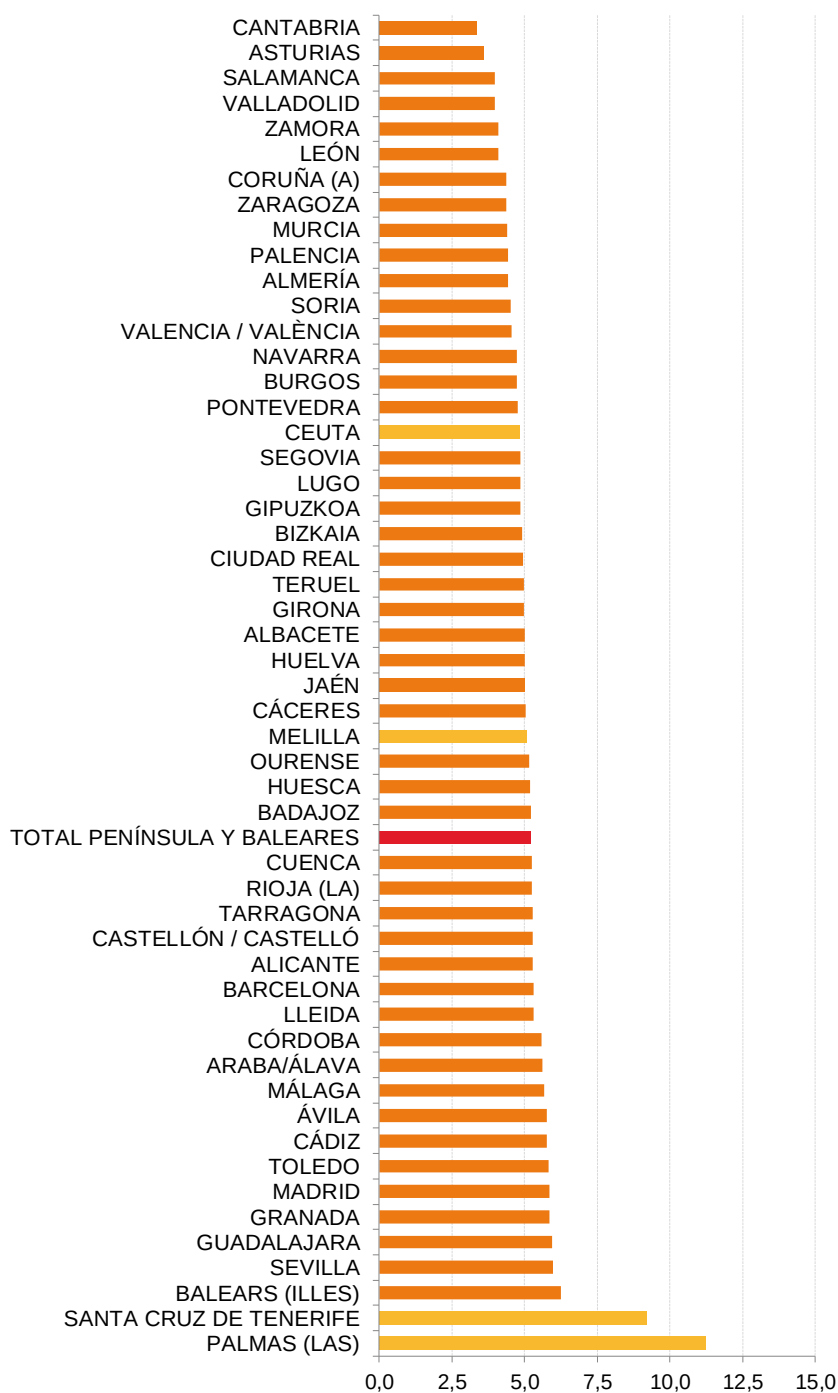
En relación a la gasolina 95, en un entorno global de incremento del margen bruto de distribución promedio de 2020 en relación al año anterior, Sevilla, Guadalajara y Granada fueron las provincias peninsulares que más aumentaron sus márgenes, mientras que Cantabria, Asturias y Salamanca fueron las que registraron los ascensos menos notables. En Baleares el margen bruto se incrementó más que en cualquier provincia peninsular.

Con respecto a los territorios extra peninsulares distintos de Baleares y para este mismo carburante, en todos ellos también se registraron ascensos en los márgenes brutos. Los aumentos de las dos provincias canarias fueron superiores a los de Baleares y a los de cualquier provincia peninsular. Por su parte, en Ceuta y Melilla los incrementos de margen estuvieron en línea con los de las provincias peninsulares.

En relación al gasóleo A, al igual que en gasolina 95, también los márgenes brutos promedio de 2020 fueron superiores a los de 2019. Las provincias peninsulares que registraron los mayores aumentos fueron Ciudad Real, Castellón y Badajoz, mientras que los más reducidos tuvieron lugar en Navarra, Burgos y Zaragoza.

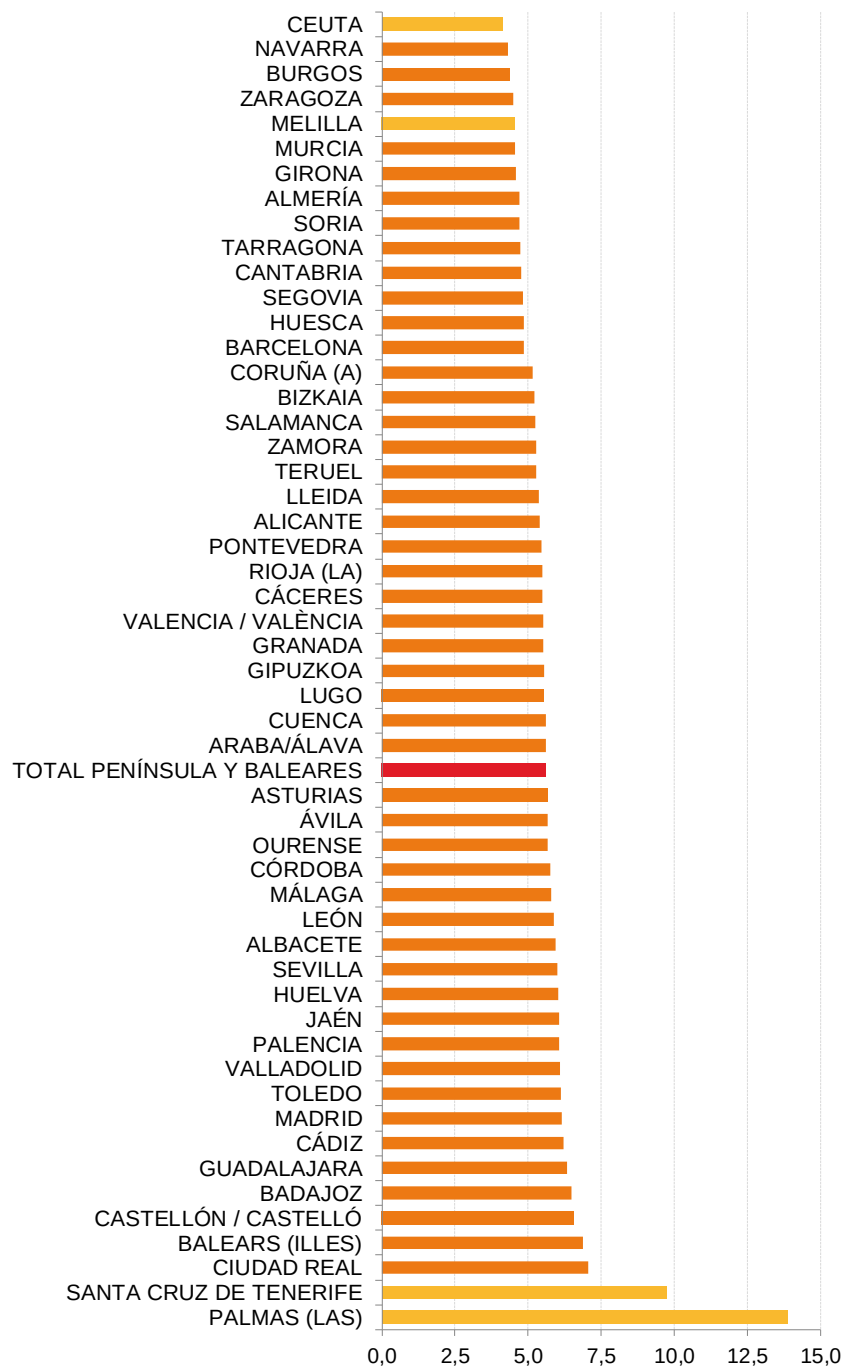
Con respecto a los territorios extra peninsulares y para el caso del gasóleo A, en las dos provincias canarias, los incrementos de margen fueron superiores a los de cualquier otra provincia, mientras que en Baleares el margen bruto se elevó en una magnitud similar a la de Ciudad Real. En Ceuta se registró el aumento de margen más reducido de toda España y en Melilla el aumento también fue de los más moderados.

Figura 22: Variación del margen bruto de distribución de la gasolina 95 (c€/lt) por provincias. Año 2020 vs. 2019



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

**Figura 23: Variación del margen bruto de distribución del gasóleo A (c€/lt) por provincias.
Año 2020 vs. 2019**



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Los márgenes brutos se incrementaron en 2020 en todas las provincias para ambos carburantes. Los ascensos más notables se registraron en las dos provincias canarias.

6.3 Análisis ad-hoc provinciales

Desde mayo de 2020, esta Comisión realiza, a través de sus boletines informativos de la distribución de carburantes en estaciones de servicio¹², análisis específicos de determinadas provincias que destacan del resto por la posición relativa de sus precios para un carburante concreto. Así, durante 2020 se procedió a analizar:

- En mayo de 2020: Ávila, caracterizada por ocupar posiciones elevadas en el ranking de precios de la gasolina 95.
- En junio de 2020: Valencia, caracterizada por ocupar posiciones bajas en el ranking de precios del gasóleo A.
- En julio de 2020: Gipuzkoa, caracterizada por ocupar posiciones elevadas en el ranking de precios del gasóleo A.
- En agosto de 2020: Murcia, caracterizada por ocupar posiciones bajas en el ranking de precios del gasóleo A.

Adicionalmente, se realizaron análisis ad-hoc de cada uno de los territorios extra peninsulares:

- En septiembre de 2020, Islas Canarias.
- En octubre de 2020, Melilla.
- En noviembre de 2020, Ceuta.
- En diciembre de 2020, Baleares.

La principal conclusión que se extrae de los análisis específicos efectuados hasta la fecha es el significativo efecto que producen las instalaciones independientes sobre los precios medios provinciales. En general, las provincias, donde la presencia de independientes es comparativamente mayor que en el ámbito global peninsular¹³, disfrutaban de unos precios de los carburantes más bajos que los de otras provincias donde predominan las redes abanderadas (fundamentalmente de los tres operadores refineros, Repsol, Cepsa y BP) o bien donde el número de agentes presentes en el mercado de la distribución minorista a través del canal de estaciones de servicio es reducido.

Respecto a los territorios extra peninsulares, destacan las conclusiones alcanzadas para las Islas Canarias, donde se ha identificado una divergencia en cuanto al comportamiento de los precios entre las denominadas islas verdes (La Gomera, El Hierro y La Palma) y el resto de islas que conforman el archipiélago.

¹² Boletines informativos de periodicidad mensual, disponibles, en su versión no confidencial, en la página web de la CNMC:

https://www.cnmc.es/listado/sucesos_energia_supervision_precios_carburantes/block/250

¹³ Provincias en la que el porcentaje de estaciones de servicio independientes respecto al total de estaciones de servicio de la provincia es superior a aproximadamente el 40% (porcentaje que representan las instalaciones independientes en el total de instalaciones a nivel nacional).

*Las provincias con mayor presencia de **instalaciones independientes** disfrutaron de unos **precios de los carburantes más bajos** que los de otras provincias donde predominan las redes de los tres operadores refineros.*

7 Análisis municipal y a nivel de instalación

7.1 Municipios más caros y más baratos en 2020

Bajando a una desagregación geográfica menor que la provincial detallada en el epígrafe anterior, a continuación, se muestran, tanto para gasolina 95 como por el gasóleo A, los municipios peninsulares que en el año 2020 presentaron los PVP más elevados y más reducidos. No se incluyen municipios de territorios extra peninsulares ya que, por su carácter como tal, desvirtuarían el análisis.

El municipio que presentó en el año 2020 el precio promedio más elevado para ambos carburantes fue Tossa de Mar (Girona) que dispone de una sola instalación de suministro, la cual es independiente.

El municipio que presentó en el año 2020 el precio promedio más bajo de la gasolina 95 fue Torrelles de Llobregat (Barcelona), mientras que el precio promedio más bajo del gasóleo A se registró en Valga (Pontevedra). Ambos municipios disponen igualmente de una sola estación de servicio, la cual es independiente.

Figura 24: Top 25 municipios peninsulares más caros. Gasolina 95. Año 2020

Ranking	PROVINCIA	MUNICIPIO	Promedio PVP Diario Municipio (€/lt)	Nº de EESS
1	GIRONA	Tossa de Mar	1,373	1
2	ZARAGOZA	Moyuela	1,349	1
3	BADAJOS	Hornachos	1,325	1
4	ALBACETE	Bienservida	1,309	1
5	GUADALAJARA	Condemios de Arriba	1,306	1
6	CUENCA	San Lorenzo de la Parrilla	1,303	1
7	MÁLAGA	Casarabonela	1,292	1
8	JAÉN	Santo Tomé	1,292	2
9	ZARAGOZA	Nuévalos	1,290	1
10	CASTELLÓN /	Ribesalbes	1,290	1
11	OURENSE	Arnoia (A)	1,285	1
12	MADRID	Horcajo de la Sierra	1,283	1
13	BARCELONA	Montseny	1,282	1
14	NAVARRA	Cárcar	1,281	1
15	GIRONA	Garrigàs	1,278	2
16	OURENSE	Oímbra	1,277	1
17	GIRONA	Aiguaviva	1,276	2
18	NAVARRA	Anue	1,275	1
19	GIRONA	Capmany	1,275	2
20	MADRID	Soto del Real	1,274	2
21	GIPUZKOA	Urnietta	1,273	1
22	MADRID	Hoyo de Manzanares	1,273	1
23	GIPUZKOA	Itsasondo	1,273	1
24	GIRONA	Vilademuls	1,272	1
25	BIZKAIA	Derio	1,272	2

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 25: Top 25 municipios peninsulares más caros. Gasóleo A. Año 2020

Ranking	PROVINCIA	MUNICIPIO	Promedio PVP Diario Municipio (€/lt)	Nº de EESS
1	GIRONA	Tossa de Mar	1,288	1
2	ZARAGOZA	Moyuela	1,266	1
3	ALBACETE	Bienservida	1,259	1
4	CASTELLÓN /	Ribesalbes	1,215	1
5	ZARAGOZA	Nuévalos	1,211	1
6	OURENSE	Arnoia (A)	1,206	1
7	BARCELONA	Santa Maria de Corcó	1,199	1
8	JAÉN	Santo Tomé	1,187	2
9	CUENCA	Valeras (Las)	1,181	1
10	BARCELONA	Montseny	1,181	1
11	OURENSE	Oímbra	1,180	1
12	MADRID	Horcajo de la Sierra	1,178	1
13	NAVARRA	Aribe	1,176	1
14	BIZKAIA	Ugao-Miraballes	1,175	1
15	CASTELLÓN /	Cervera del Maestre	1,174	1
16	CUENCA	Cañamares	1,171	1
17	MADRID	Torrelodones	1,170	2
18	CANTABRIA	Bárcena de Cicero	1,170	1
19	MADRID	Soto del Real	1,169	2
20	MADRID	Morata de Tajuña	1,169	1
21	CANTABRIA	Entrambasaguas	1,169	3
22	TERUEL	Mora de Rubielos	1,169	1
23	ALBACETE	Hoya-Gonzalo	1,169	1
24	BADAJOS	Salvaterra de los Barros	1,168	1
25	ÁVILA	Mombeltrán	1,167	1

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 26: Top 25 municipios peninsulares más baratos. Gasolina 95. Año 2020

Ranking	PROVINCIA	MUNICIPIO	Promedio PVP Diario Municipio (€/lt)	Nº de EESS
1	BARCELONA	Torrelles de Llobregat	1,009	1
2	PONTEVEDRA	Valga	1,013	1
3	LLEIDA	Verdú	1,013	1
4	TARRAGONA	Espluga de Francolí (L')	1,013	1
5	TARRAGONA	Móra d'Ebre	1,016	1
6	LLEIDA	Sort	1,018	1
7	HUESCA	Esplús	1,019	1
8	LLEIDA	Miralcamp	1,020	1
9	ALMERÍA	Dalías	1,022	2
10	LLEIDA	Sant Guim de Freixenet	1,025	1
11	ZARAGOZA	Bujaraloz	1,030	2
12	LLEIDA	Olius	1,035	1
13	TARRAGONA	Alcover	1,036	2
14	LLEIDA	Ivars d'Urgell	1,036	1
15	BARCELONA	Sant Vicenç de Torelló	1,036	1
16	LLEIDA	Arbeca	1,038	1
17	NAVARRA	Fustiñana	1,039	1
18	BARCELONA	Masquefa	1,041	2
19	LLEIDA	Golmés	1,042	3
20	CIUDAD REAL	Terrinches	1,043	1
21	BARCELONA	Calaf	1,045	2
22	BARCELONA	Manlleu	1,046	2
23	BARCELONA	Roda de Ter	1,047	2
24	LLEIDA	Torà	1,049	2
25	GIRONA	Sant Jordi Desvalls	1,049	1

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

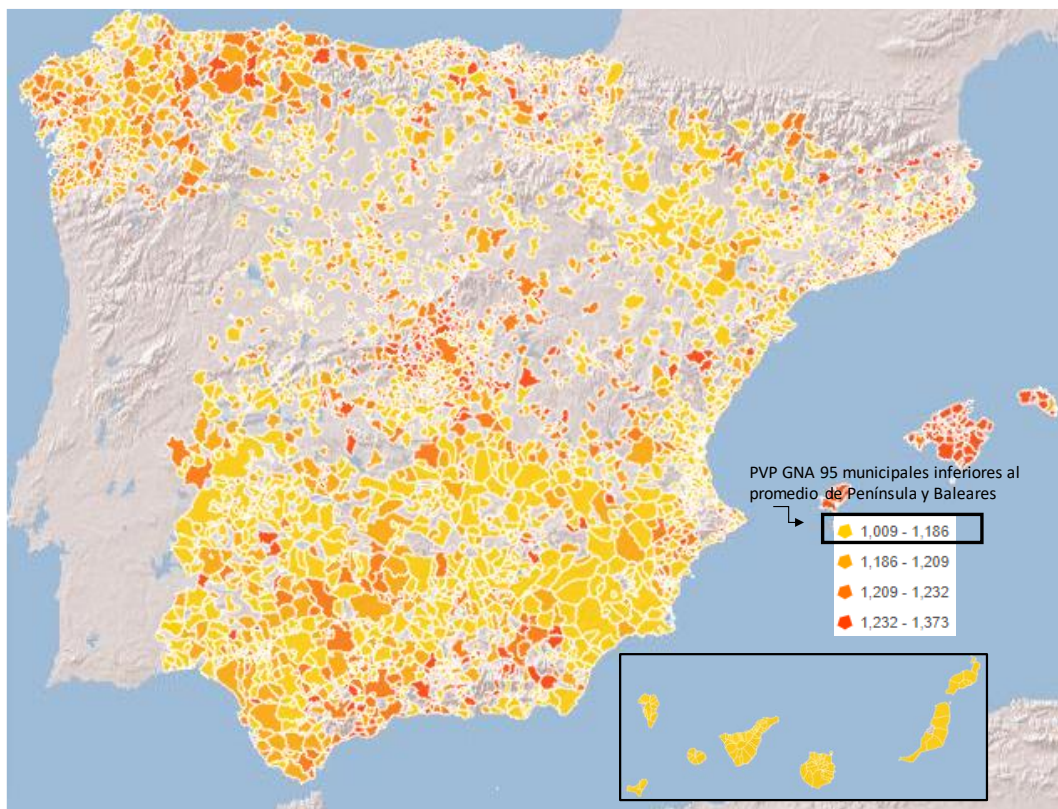
Figura 27: Top 25 municipios peninsulares más baratos. Gasóleo A. Año 2020

Ranking	PROVINCIA	MUNICIPIO	Promedio PVP Diario Municipio (€/lt)	Nº de EESS
1	PONTEVEDRA	Valga	0,913	1
2	ALMERÍA	Dalías	0,916	2
3	GIRONA	Vall de Bianya (La)	0,917	1
4	LLEIDA	Ivars d'Urgell	0,918	1
5	HUESCA	Esplús	0,921	1
6	BARCELONA	Torrelles de Llobregat	0,923	1
7	LLEIDA	Miralcamp	0,924	1
8	LLEIDA	Sant Guim de Freixenet	0,924	1
9	LLEIDA	Plans de Sió (Els)	0,927	1
10	LLEIDA	Anglesola	0,927	1
11	LLEIDA	Verdú	0,927	1
12	TARRAGONA	Espluga de Francolí (L')	0,927	1
13	TARRAGONA	Móra d'Ebre	0,930	1
14	TARRAGONA	Santa Coloma de Queralt	0,931	2
15	LLEIDA	Sort	0,932	1
16	ZARAGOZA	Bujaraloz	0,933	2
17	TARRAGONA	Alcover	0,934	2
18	LLEIDA	Oliana	0,934	1
19	ALMERÍA	Arboleas	0,939	2
20	LLEIDA	Maials	0,941	1
21	BARCELONA	Masquefa	0,944	2
22	CIUDAD REAL	Almedina	0,945	1
23	BURGOS	Arcos	0,946	1
24	LLEIDA	Llardecans	0,946	1
25	LLEIDA	Albesa	0,947	1

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

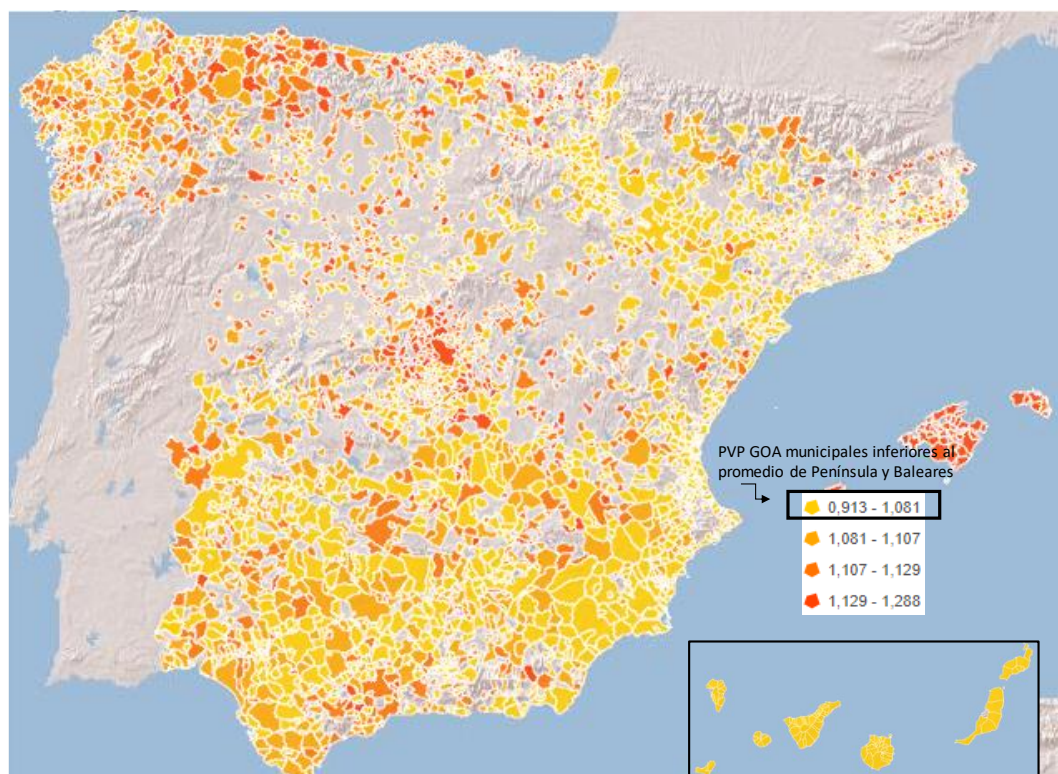
A modo de resumen, y en relación con lo detallado en las figuras anteriores, se presentan seguidamente los mapas de calor por municipios según sus precios promedio 2020 de la gasolina 95 y del gasóleo A. Aquellos municipios que no aparecen son, o bien porque en ellos no hay estaciones de servicio que comercialicen carburantes de automoción, o bien porque no han informado de sus precios.

Figura 28: Mapa de calor por municipios según PVP de la gasolina 95. Año 2020



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 29: Mapa de calor por municipios según PVP del gasóleo A. Año 2020



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Los *municipios* que en 2020 presentaron los *precios más altos y más bajos de ambos carburantes* fueron municipios en los que existe una *única instalación de suministro*, la cual es *independiente*.

7.2 Estaciones de servicio más caras y más baratas en 2020

En las siguientes tablas se muestra el PVP promedio, para la gasolina 95 y el gasóleo A, de las veinticinco estaciones de servicio más baratas y más caras de Península y Baleares en 2020. A efectos comparativos, junto con el precio en cada estación de servicio, se indica el precio medio anual del municipio donde se ubica.

La estación de servicio en Península y Baleares que presentó en 2020 el PVP promedio más bajo para la gasolina 95 fue una instalación de rótulo E.S. SANT GUIM situada en el municipio de Sant Guim de Freixenet (Lleida). Con respecto al gasóleo A, la instalación con el precio medio más reducido fue una instalación de rótulo E.S. COOP SANTA MARIA-VICAR-MURGIVERDE situada en Vívar (Almería).

Por su parte, la estación de servicio con el PVP promedio más elevado para la gasolina 95 fue una de rótulo E.S. MIRASIERRA situada en el municipio de Baza (Granada). Con respecto al gasóleo A, la estación de servicio con precios más elevados fue una instalación de rótulo REPSOL situada en el municipio de Vitoria-Gasteiz (Araba/Álava).

Figura 30: Top 25 gasolineras peninsulares más baratas. Gasolina 95. Año 2020

Ranking	RÓTULO	PROVINCIA	MUNICIPIO	Promedio PVP Diario GNA95 (€/lt)	Promedio PVP Diario Municipio (€/lt)
1	E.S. SANT GUIM	LLEIDA	Sant Guim de Freixenet	0,986	1,025
2	COOPERATIVA LINYOLA	LLEIDA	Linyola	0,987	1,073
3	BONAREA	TARRAGONA	Cambrils	0,990	1,222
4	E.S. ROSALEDA -ST. FRUITOS DE BAGES	BARCELONA	Sant Fruitós de Bages	0,991	1,143
5	PLENOIL	MÁLAGA	Antequera	0,994	1,224
6	PENINSULA QUALITY PRODUCT	BARCELONA	Barcelona	0,998	1,222
7	VCC ALICANTE	ALICANTE	Alicante/Alacant	1,002	1,191
8	ESCLATOIL	BARCELONA	Sant Cugat del Vallès	1,003	1,243
9	ESCLATOIL	BARCELONA	Rubí	1,005	1,186
9	PLENOIL	VALLADOLID	Valladolid	1,005	1,180
11	FAMILY ENERGY	ZARAGOZA	Zaragoza	1,006	1,174
12	GP	LLEIDA	Lleida	1,008	1,176
13	BONAREA	BARCELONA	Badalona	1,009	1,206
13	BONAREA	BARCELONA	Gavà	1,009	1,192
13	BONAREA	BARCELONA	Hospitalet de Llobregat (L)	1,009	1,159
13	BONAREA	BARCELONA	Torrelles de Llobregat	1,009	1,009
13	PARQUE COMERCIAL VISTA ALEGRE	ZAMORA	Zamora	1,009	1,155
18	BONAREA	BARCELONA	Masquefa	1,010	1,041
18	BONAREA	BARCELONA	Parets del Vallès	1,010	1,196
18	BONAREA	BARCELONA	Viladecavalls	1,010	1,135
18	GMOIL	BARCELONA	Vic	1,010	1,131
18	GMOIL	TARRAGONA	Reus	1,010	1,157
18	PLENOIL	MÁLAGA	Alhaurín de la Torre	1,010	1,197
24	BONAREA	BARCELONA	Manresa	1,011	1,147
24	BONAREA	BARCELONA	Òdena	1,011	1,107
24	BONAREA	BARCELONA	Sant Cugat Sesgarrigues	1,011	1,167
24	E.S. ALCAMPO SANT BOI	BARCELONA	Sant Boi de Llobregat	1,011	1,142

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 31: Top 25 gasolineras peninsulares más baratas. Gasóleo A. Año 2020

Ranking	RÓTULO	PROVINCIA	MUNICIPIO	Promedio PVP Diario GOA (€/lt)	Promedio PVP Diario Municipio (€/lt)
1	E.S. COOP SANTA MARIA-VICAR-MURGI	ALMERÍA	Vícar	0,859	1,011
1	RENESUR GR	MURCIA	Fortuna	0,859	1,008
3	PENINSULA QUALITY PRODUCT	BARCELONA	Barcelona	0,865	1,102
4	VCC ALICANTE	ALICANTE	Alicante/Alacant	0,866	1,062
5	PLENOIL	MURCIA	Murcia	0,869	1,043
6	BALLENOIL	PALENCIA	Palencia	0,879	1,084
7	ASC CARBURANTES	GRANADA	Ogíjares	0,884	1,035
8	COOPERATIVA LINYOLA	LLEIDA	Linyola	0,887	0,962
9	PLENOIL	MÁLAGA	Alhaurín de la Torre	0,889	1,084
10	PETROPRIX	SALAMANCA	Carbajosa de la Sagrada	0,890	1,011
11	BONAREA	TARRAGONA	Cambrils	0,891	1,097
11	PLENOIL	ÁVILA	Ávila	0,891	1,078
11	SUPECO	SALAMANCA	Santa Marta de Tormes	0,891	1,086
14	PLENOIL	LEÓN	Penferrada	0,892	1,096
14	VCC ONTINYENT	VALENCIA / VALÈNCIA	Ontinyent	0,892	1,020
16	E.S. ROSALEDA -ST. FRUITOS DE BAGE	BARCELONA	Sant Fruitós de Bages	0,893	1,028
16	FAMILY ENERGY, S.L	VALENCIA / VALÈNCIA	Ontinyent	0,893	1,020
18	BALLENOIL	SALAMANCA	Carbajosa de la Sagrada	0,894	1,011
18	PLENOIL	MÁLAGA	Antequera	0,894	1,114
20	ASC CARBURANTES	GRANADA	Atarfe	0,895	1,005
20	ASC CARBURANTES	GRANADA	Atarfe	0,895	1,005
20	ASC CARBURANTES	GRANADA	Fuente Vaqueros	0,895	0,984
20	BALLENOIL	SALAMANCA	Santa Marta de Tormes	0,895	1,086
20	PLENOIL	ALMERÍA	Níjar	0,895	1,039
25	E.S. SANT GUIM	LLEIDA	Sant Guim de Freixenet	0,896	0,924

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 32: Top 25 gasolineras peninsulares más caras. Gasolina 95. Año 2020

Ranking	RÓTULO	PROVINCIA	MUNICIPIO	Promedio PVP Diario GNA95 (€/lt)	Promedio PVP Diario Municipio (€/lt)
1	E.S. MIRASIERRA	GRANADA	Baza	1,424	1,215
2	SHELL	CANTABRIA	Castro-Urdiales	1,405	1,198
3	CEPSA	CANTABRIA	Castro-Urdiales	1,398	1,198
3	CEPSA	CANTABRIA	Castro-Urdiales	1,398	1,198
5	(SIN RÓTULO)	JAÉN	Santo Tomé	1,392	1,292
5	REPSOL	ARABA/ÁLAVA	Vitoria-Gasteiz	1,392	1,209
7	REPSOL	CORUÑA (A)	Santiago de Compostela	1,389	1,211
8	REPSOL	GIRONA	Riudarenes	1,387	1,108
9	REPSOL	GIRONA	Riudarenes	1,385	1,108
10	GALP	MADRID	Valdemoro	1,384	1,180
10	SHELL	MÁLAGA	Málaga	1,384	1,227
12	BP	BARCELONA	Barcelona	1,378	1,222
13	BP	BARCELONA	Barcelona	1,377	1,222
13	BP	MADRID	Alcobendas	1,377	1,230
15	COMBUSTIBLES ALVAREZ S.A.	ASTURIAS	Llanera	1,374	1,223
16	ASUNCION PALOU COLL	GIRONA	Tossa de Mar	1,373	1,373
17	E.S. SAN MARCOS	CORUÑA (A)	Laracha (A)	1,372	1,187
18	MEROIL	PONTEVEDRA	Rodeiro	1,369	1,166
19	E.S. EL OLIVERAL A-3, S.L.	VALENCIA / VALÈNCIA	Riba-roja de Túria	1,368	1,186
20	CAMPSA	MADRID	Madrid	1,367	1,231
21	CEPSA	ALICANTE	Bigastro	1,366	1,169
22	BP	SEVILLA	Sevilla	1,365	1,197
23	BP	BARCELONA	Vallromanes	1,363	1,252
24	CEPSA	MADRID	Móstoles	1,358	1,178
25	40 PIES	CASTELLÓN / CASTELLÓ	Cabanes	1,357	1,206

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 33: Top 25 gasolineras peninsulares más caras. Gasóleo A. Año 2020

Ranking	RÓTULO	PROVINCIA	MUNICIPIO	Promedio PVP Diario GOA (€/lt)	Promedio PVP Diario Municipio (€/lt)
1	REPSOL	ARABA/ÁLAVA	Vitoria-Gasteiz	1,331	1,105
2	REPSOL	GIRONA	Riudarenes	1,328	1,003
3	CEPSA	CANTABRIA	Castro-Urdiales	1,325	1,117
3	CEPSA	CANTABRIA	Castro-Urdiales	1,325	1,117
5	REPSOL	GIRONA	Riudarenes	1,322	1,003
6	SHELL	CANTABRIA	Castro-Urdiales	1,321	1,117
7	CAMPSA	ASTURIAS	Oviedo	1,314	1,147
7	REPSOL	CORUÑA (A)	Santiago de Compostela	1,314	1,111
9	E.S. MIRASIERRA	GRANADA	Baza	1,307	1,088
10	COMBUSTIBLES ALVAREZ S.A.	ASTURIAS	Llanera	1,301	1,145
11	CAMPSA	MADRID	Madrid	1,3	1,129
11	SHELL	MÁLAGA	Málaga	1,3	1,111
13	CEPSA	ALBACETE	Albacete	1,295	1,079
14	GALP	MADRID	Valdemoro	1,294	1,074
15	CEPSA	MADRID	Móstoles	1,293	1,085
16	(SIN RÓTULO)	JAÉN	Santo Tomé	1,292	1,187
16	CEPSA	ASTURIAS	Langreo	1,292	1,112
16	E.S. REAL	VALLADOLID	Cigales	1,292	1,123
16	E.S. SAN MARCOS	CORUÑA (A)	Laracha (A)	1,292	1,083
20	BP	MADRID	Alcobendas	1,289	1,134
21	ASUNCION PALOU COLL	GIRONA	Tossa de Mar	1,288	1,288
22	40 PIES	CASTELLÓN / CASTELLÓ	Cabanes	1,286	1,116
23	MEROIL	PONTEVEDRA	Rodeiro	1,284	1,037
24	GALP	VALLADOLID	Valladolid	1,283	1,093
25	BP	BARCELONA	Barcelona	1,282	1,102
25	BP	BARCELONA	Barcelona	1,282	1,102

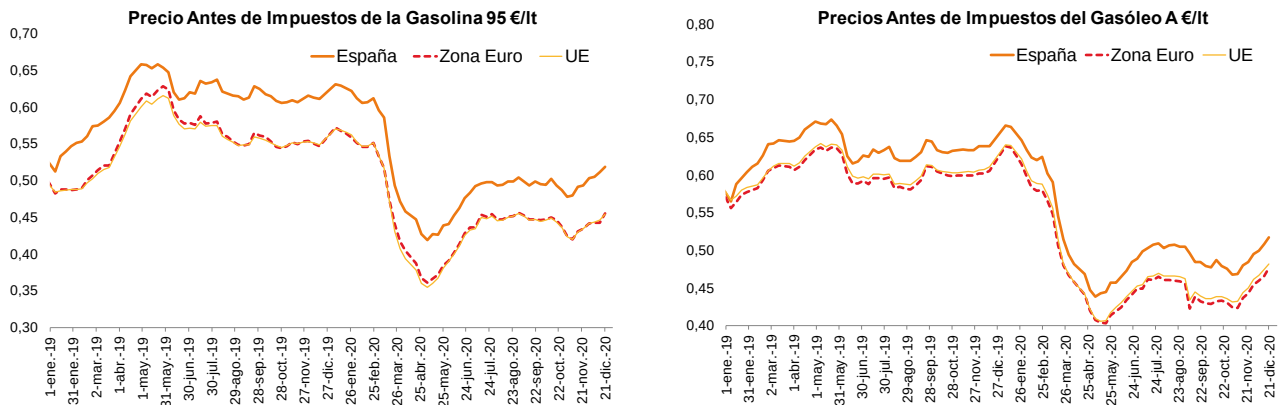
Fuente: Dirección de Energía, CNMC

8 Comparación con Europa

8.1 Precio antes y después de impuestos

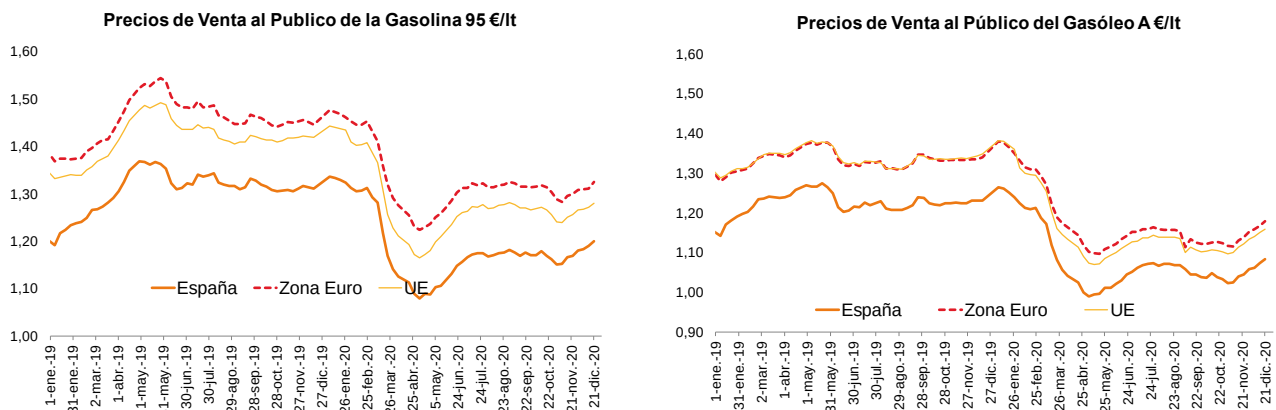
Los precios de los carburantes en España se caracterizan por ser tradicionalmente de los más elevados de la Unión Europea en términos de precios antes impuestos. Por el contrario, debido a la menor fiscalidad con la que se gravan los carburantes en nuestro país, los precios de venta al público son inferiores a los de una gran parte de Estados Miembros.

Figura 34: Evolución semanal de los precios antes de impuestos de los carburantes de automoción en España y Europa. Periodo 2019-2020



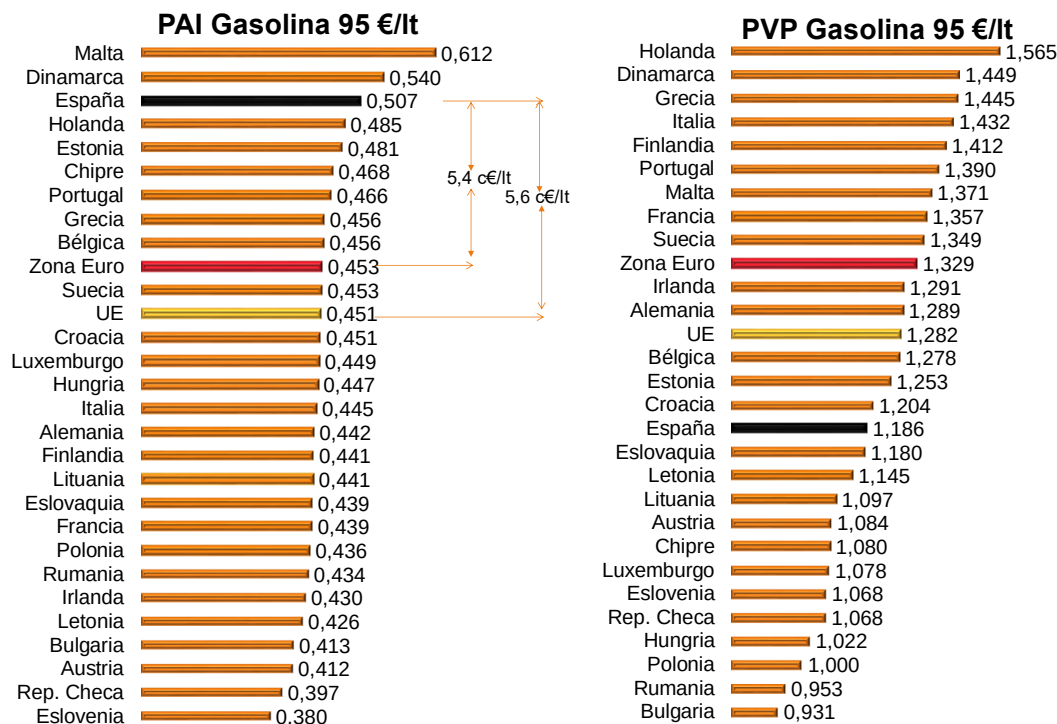
Fuente: Dirección de Energía, CNMC y UE Oil Bulletin Petrolier

Figura 35: Evolución semanal de los precios de venta al público de los carburantes de automoción en España y Europa. Periodo 2019-2020



Fuente: Dirección de Energía, CNMC y UE Oil Bulletin Petrolier

Figura 36: PVP y PAI en la Unión Europea. Gasolina 95. Año 2020



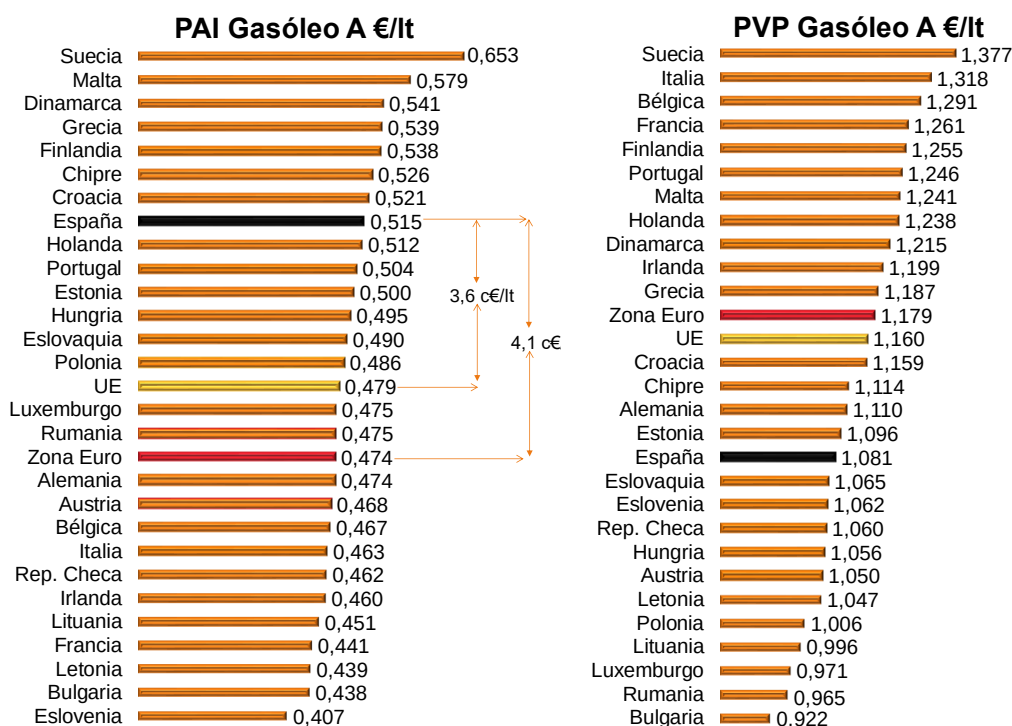
Fuente: Dirección de Energía, CNMC y UE Oil Bulletin Petrolier

En 2020, los precios antes de impuestos de la gasolina 95 en España¹⁴ superaron a los de las medias europeas (+5,4 c€/lt vs. la zona euro y +5,6 c€/lt vs. la UE). Las diferencias fueron ligeramente superiores a las registradas en 2019. España se situó en el tercer puesto en el ranking de precios, al igual que en el año anterior.

En 2020, los precios de venta al público de la gasolina 95 en España se situaron por debajo de los de la zona euro (-14,3 c€/lt) y la UE (-9,6 c€/lt). Las diferencias fueron inferiores a las registradas en 2019.

¹⁴ Península y Baleares.

Figura 37: PVP y PAI en la Unión Europea. Gasóleo A. Año 2020



Fuente: Dirección de Energía, CNMC y UE Oil Bulletin Petrolier

En 2020, los precios antes de impuestos del gasóleo A en España¹⁵ superaron a los de las medias europeas (+4,1 c€/lt vs. la zona euro y +3,6 c€/lt vs. la UE). Las diferencias fueron superiores a las registradas en 2019. España se situó en el octavo lugar del ranking de precios, bajando dos posiciones respecto al sexto lugar ocupado el año anterior.

En 2020, los precios de venta al público del gasóleo A en España se situaron por debajo de la zona euro (-9,8 c€/lt) y la UE (-7,9 c€/lt). Las diferencias fueron inferiores a las registradas en 2019.

8.2 Margen bruto de distribución

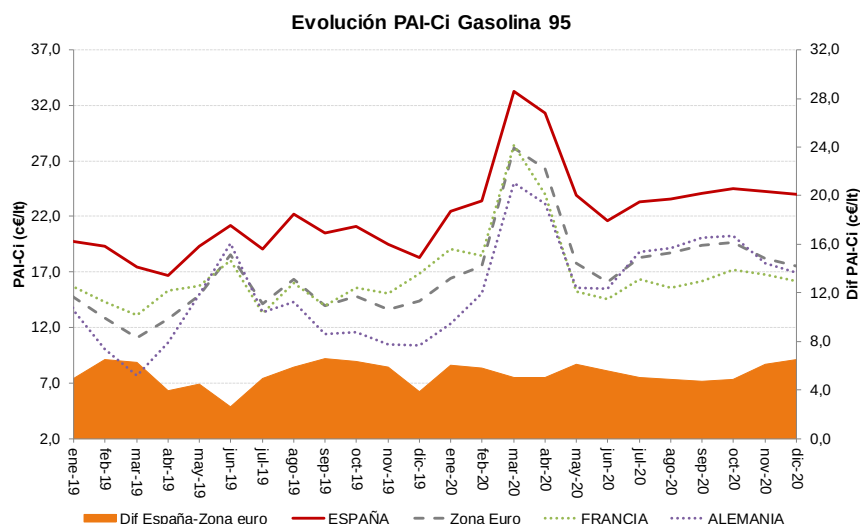
En 2020 el margen bruto promedio en España fue superior al indicador correspondiente de la Zona Euro en 5,5 c€/lt para la gasolina 95 y en 3,9 c€/lt para el gasóleo A. Las diferencias fueron superiores a las registradas el año anterior tanto para la gasolina 95 (+2,2%) como para el gasóleo A (+24,2%).

En cuanto a las diferencias con los indicadores de dos de los países más relevantes de la Zona Euro, cabe destacar que, en relación a Francia, el margen bruto promedio de 2020 en España fue superior en 6,9 c€/lt para la gasolina 95 y en 7,2

¹⁵ Península y Baleares.

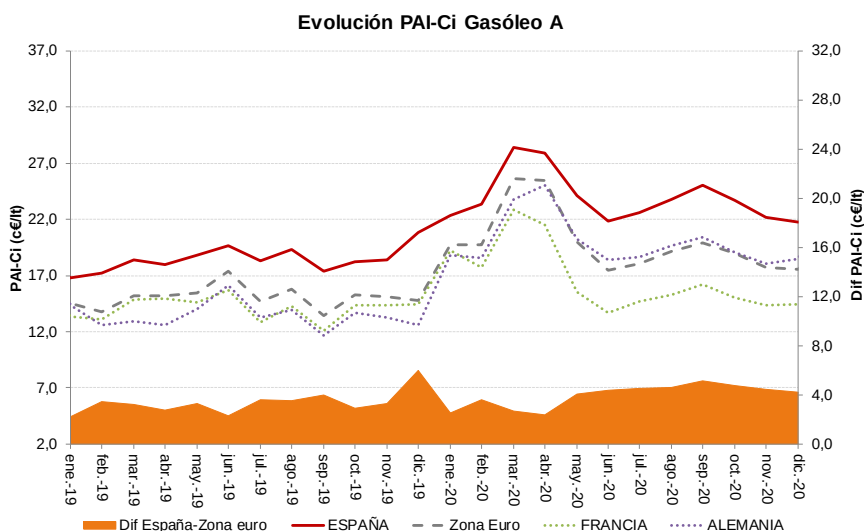
c€/lt para el gasóleo A. Las diferencias superaron a las registradas el año anterior para ambos carburantes (+50,9% y +71,8%, respectivamente). En relación a Alemania, el margen bruto en España se situó 6,6 c€/lt por encima para la gasolina 95 y 4,0 c€/lt por encima para el gasóleo A. Las diferencias fueron inferiores a las registradas el año anterior para ambos carburantes (-9,1% y -17,2%, respectivamente).

Figura 38: Evolución del indicador precio antes de impuestos menos cotización internacional. España vs. Europa. Gasolina 95. Periodo 2019-2020



Fuente: Dirección de Energía, CNMC y UE Oil Bulletin Petroler

Figura 39: Evolución del indicador precio antes de impuestos menos cotización internacional. España vs. Europa. Gasóleo A. Periodo 2019-2020



Fuente: Dirección de Energía, CNMC y UE Oil Bulletin Petroler

Se concluye para ambos carburantes que el comportamiento de los precios en España empeoró en 2020 en relación al año anterior, en atención al incremento del diferencial de precios antes de impuestos entre España y las medias ponderadas europeas (total UE y zona euro). En consecuencia, los precios en España

disminuyeron en 2020 en menor medida en que lo hicieron los precios medios europeos y aumentó el diferencial de margen bruto de nuestro país respecto a Europa. Pese a ello, España no alteró su posición en el ranking de precios antes de impuestos de la gasolina 95 y, en vez de ascender, descendió dos posiciones en el ranking de precios del gasóleo A. Este hecho se explica por el comportamiento aislado de algunos países cuyos precios evolucionaron peor que los españoles pero que no alteraron significativamente la posición de las medias ponderadas europeas por su escasa representatividad en las mismas.

*Los precios antes de impuestos de los carburantes en **España** son tradicionalmente de los más elevados de la Unión Europea. En **2020** se **comportaron peor** que las medias ponderadas **europeas** al recoger en menor medida la caída de los mercados internacionales. Así, las diferencias de precios antes de impuestos y de margen bruto España vs. Europa aumentaron.*

9 La red de estaciones de servicio en España. Competencia inter-marca e intra-marca

9.1 Caracterización de la red de estaciones de servicio

En el año 2020 la red de estaciones de servicio en España se incrementó en casi 200 puntos de venta, llegando a estar conformada a 31 de diciembre de 2020 por 11.812 instalaciones de suministro¹⁶.

Aproximadamente el 40% de la red son instalaciones independientes (instalaciones que no disponen de contrato de exclusividad de suministro con un operador al por mayor de productos petrolíferos) y el 60% restante son instalaciones abanderadas, integradas en la red de distribución de un operador al por mayor¹⁷.

El operador de mayor presencia en el mercado de la distribución minorista de carburantes en el canal de estaciones de servicio es Repsol, cuya red representó en 2020 el 27,37% del total de instalaciones de suministro. Le siguen Cepsa y, a mayor distancia, BP con sendos porcentajes en 2020 del 12,7% y 6,38%.

La tipología de instalaciones que más proliferó en 2020 respecto al año anterior fueron las independientes. Por el contrario, las redes de los principales operadores

¹⁶ Instalaciones censadas y que declaran estar operativas a 31 de diciembre de 2020. No se incluyen las instalaciones cerradas temporalmente.

¹⁷ Se considera que forman parte de la red de distribución de un operador al por mayor las instalaciones COCO, DOCO, CODO y DODO, o vínculos equivalentes, tal como se define en el artículo 4.1 a) del Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de medidas urgentes de intensificación de la competencia en los mercados de bienes y servicios: “Se consideran integrantes de la misma red de distribución todas las instalaciones que el operador al por mayor tenga en régimen de propiedad, tanto en los casos de explotación directa como en caso de cesión a terceros por cualquier título, así como aquellos casos en los que el operador al por mayor tenga suscritos contratos de suministro en exclusiva con el titular de la instalación”.

al por mayor se vieron mermadas en algún punto de venta, principalmente la red de Repsol.

Figura 40: Caracterización de la red de estaciones de servicio en España. Año 2020 vs. 2019

	Año 2020 (31-dic)		Año 2019 (31-dic)		Variación 2020 vs. 2019	
	nº EES	% sobre total red	nº EES	% sobre total red	nº EES	% pto porcentuales
INDEPENDIENTES	4.802	40,65%	4.600	39,52%	202	1,14
EMPRESAS DEL GRUPO REPSOL	3.233	27,37%	3.268	28,07%	-35	-0,70
EMPRESAS DEL GRUPO CEPSA	1.500	12,70%	1.505	12,93%	-5	-0,23
BP OIL ESPAÑA S.A.	754	6,38%	752	6,46%	2	-0,08
GALP ENERGÍA ESPAÑA S.A.	546	4,62%	548	4,71%	-2	-0,09
DISA PENINSULA, S.L.U	377	3,19%	383	3,29%	-6	-0,10
Otros operadores						
ESERGUI S.A.	148	1,25%	142	1,22%	6	0,03
DISA RED DE SERVICIOS PETROLIFEROS, S.A.	144	1,22%	146	1,25%	-2	-0,04
KUWAIT PETROLEUM ESPAÑA, S.A.	100	0,85%	89	0,76%	11	0,08
DISA RETAIL ATLANTICO, S.L.U	59	0,50%	57	0,49%	2	0,01
MEROIL, S.A.	43	0,36%	42	0,36%	1	0,00
TAMOIL ESPAÑA, S.A.	28	0,24%	27	0,23%	1	0,01
FUEL IBERIA S.L.U.	21	0,18%	21	0,18%	0	0,00
PETRÓLEOS ARCHIPIÉLAGO, S.A.	17	0,14%	17	0,15%	0	0,00
SARAS ENERGÍA S.A.	10	0,08%	13	0,11%	-3	-0,03
GRUPO INSULAR OCÉANO S.L.U.	7	0,06%	6	0,05%	1	0,01
VALCARCE ATLÁNTICA, S.A.	6	0,05%	7	0,06%	-1	-0,01
PETROLIFERA CANARIA S.A.	5	0,04%	5	0,04%	0	0,00
DISTRIBUIDORES Y OPERADORES EXTREMEÑOS SL	3	0,03%	3	0,03%	0	0,00
DYNEFF ESPAÑA S.L.	2	0,02%	2	0,02%	0	0,00
STAR PETROLEUM S.L.	2	0,02%	2	0,02%	0	0,00
PETROLÍFERA MARE NOSTRUM A.E.I (PETROMAR)	2	0,02%	2	0,02%	0	0,00
TOTAL ESPAÑA S.A.	1	0,01%	1	0,01%	0	0,00
PETROAZUL S.L.	1	0,01%	1	0,01%	0	0,00
NOROIL S.A.	1	0,01%	1	0,01%	0	0,00
Total estaciones de servicio	11.812		11.640		172	

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Respecto a la estructura por tipo de vínculo, la siguiente figura muestra la configuración en 2020 de las redes de distribución de los cinco primeros operadores al por mayor de productos petrolíferos (Repsol, Cepsa, BP, Galp Energía y Disa Península) en Península y Baleares por tipo de vínculo contractual (COCO, DOCO, CODO y DODO) y, en el caso particular de las CODO, por tipo de régimen de suministro (comisión y venta en firme)¹⁸.

[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

Respecto al régimen de atención, del total de estaciones de servicio censadas y operativas a 31 de diciembre de 2020, tan sólo el 2,57% son instalaciones sin personal *in situ*. El 2,77% son estaciones de servicio que declaran mantener al menos una parte de su horario de apertura en régimen sin personal *in situ*. El restante 94,66%, hasta completar la totalidad de la red, son instalaciones siempre

¹⁸ Sólo se consideran las estaciones de servicio de cada operador que han reportado precios durante el año 2020.

atendidas (bien en régimen de autoservicio y/o asistidas por personal). Se constata que el primer modelo tiene aún escasa penetración en nuestro país.

Figura 42: Configuración de la red de estaciones de servicio por régimen de atención. Año 2020 (31-dic)

	nº EES	% sobre total red
Instalaciones siempre atendidas (instalaciones con régimen de atención asistido y/o autoservicio)	11.181	94,66%
Instalaciones con régimen no atendido parcial	327	2,77%
% horario apertura al público con régimen no atendido		
<30%	20	
30% - <50%	167	
50% - <80%	125	
80% - <100%	15	
Instalaciones con régimen no atendido total	304	2,57%
Total EES España (31-dic-20)	11.812	

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

*La red de estaciones de servicio en **España se incrementó en 2020 en casi 200 puntos de venta**. Las instalaciones **independientes** fueron las que más proliferaron, hasta representar el 40% del total. El restante 60% son instalaciones abanderadas, donde Repsol continúa siendo el operador de mayor presencia a pesar de la reducción de su red en los últimos años.*

[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

El modelo de instalación sin personal in situ tiene, por ahora, una escasa penetración en nuestro país pues aún el 95% de las instalaciones son asistidas y/o de autoservicio a lo largo de todo su horario.

9.2 Competencia inter-marca (análisis por operador)

Península y Baleares

En 2020, las estaciones de servicio integradas en la red de distribución de BP marcaron el precio promedio anual más alto, seguidas de las de Repsol y Cepsa en ambos carburantes. Los precios promedio más bajos, tanto para la gasolina 95 como el gasóleo A, correspondieron a las instalaciones independientes.

Los precios promedio de los operadores con capacidad de refino en España fueron superiores a los de otros operadores con redes destacadas como Galp Energía y Disa Península. El promedio correspondiente a los restantes operadores fue inferior al de todos los anteriores.

En un entorno generalizado de descenso de precios a nivel promediado anual, las estaciones de servicio que menos disminuyeron sus precios en relación al promedio

de 2019 fueron las integradas en la red de BP, seguidas de las de Repsol y Cepsa para ambos carburantes. Las estaciones que más bajaron sus precios fueron las independientes, también para ambos carburantes.

Figura 43: Precios medios (€/lt) en redes de operadores. Península y Baleares. Año 2020

OPERADORES AL POR MAYOR				
	Gna 95		GoA	
	PVP medio €/lt	Diferencia vs. Mes anterior c€/lt.	PVP medio €/lt	Diferencia vs. Mes anterior c€/lt.
REPSOL	1,216	-11,5	1,115	-13,7
CEPSA	1,215	-11,8	1,115	-13,9
BP	1,227	-10,8	1,117	-13,4
DISA PENÍNSULA	1,203	-12,2	1,095	-14,7
GALP ENERGÍA	1,193	-12,2	1,092	-14,1
RESTO OPERADORES	1,173	-12,2	1,075	-14,3

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 44: Precios medios (€/lt) en instalaciones independientes. Península y Baleares. Año 2020

INDEPENDIENTES				
	Gna 95		GoA	
	PVP medio €/lt	Diferencia vs. Mes anterior c€/lt.	PVP medio €/lt	Diferencia vs. Mes anterior c€/lt.
TOTAL INDEPENDIENTES	1,133	-12,9	1,027	-15,0
SÓLO HIPERS	1,116	-13,2	1,016	-15,0

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

En consecuencia, la diferencia de precio entre las estaciones de servicio integradas en redes de operadores y las instalaciones independientes aumentó en 2020 con respecto a 2019, desde los 6,0 c€/lt hasta los 7,2 c€/lt para la gasolina 95 y desde los 6,5 c€/lt hasta los 7,5 c€/lt para el gasóleo A.

El PVP medio establecido en los hipermercados fue, para ambos carburantes, inferior al correspondiente al total de estaciones de servicio independientes. En los hipermercados el precio de la gasolina 95 disminuyó más que en el conjunto de independientes, mientras que para el gasóleo A registraron la misma variación. En consecuencia, la diferencia de precios hipermercados vs. total independientes aumentó en 2020 hasta los -1,7 c€/lt para la gasolina 95 y se mantuvo en los -1,1 c€/lt para el gasóleo A.

Figura 45: Precios medios (€/lt) muestra hipermercados. Península y Baleares. Año 2020

RÓTULO	Promedio PVP diario Gasolina 95	RÓTULO	Promedio PVP diario Gasóleo A
BONAREA	1,015	BONAREA	0,928
GM OIL	1,039	GM OIL	0,937
FAMILY ENERGY	1,065	FAMILY ENERGY	0,975
ESCLATOIL	1,079	E.LECLERC	0,980
E.LECLERC	1,080	ALCAMPO	0,989
ALCAMPO	1,093	ESCLATOIL	0,989
SUPECO	1,104	SUPECO	1,002
EROSKI	1,121	EROSKI	1,022
CARREFOUR	1,167	CARREFOUR	1,065
Q8	1,179	Q8	1,065

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 46: Precios medios (€/lt) según situación. Península y Baleares. Año 2020

ANÁLISIS POR SITUACIÓN				
	Gna 95		GoA	
	PVP medio €/lt	Diferencia vs. Mes anterior c€/lt.	PVP medio €/lt	Diferencia vs. Mes anterior c€/lt.
SÓLO AUTOPISTAS	1,219	-12,0	1,118	-14,1
SÓLO CARRETERAS	1,195	-11,9	1,092	-14,2

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Los precios establecidos por cada operador en sus instalaciones en autopistas fueron superiores a los de las que están ubicadas fuera de estas vías.

Territorios extra peninsulares: Canarias, Ceuta y Melilla

En **Canarias**, al igual que en Península y Baleares, en 2020 los precios promedio más elevados correspondieron a la red de BP para ambos carburantes. Por su parte, los precios promedio anual más bajos se registraron en las redes de Grupo Insular Océano y Petróleos Archipiélago, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A.

En un entorno de descenso de precios, si bien menos marcado que a nivel peninsular, las instalaciones que menos disminuyeron sus precios fueron las de BP, mientras que las que registraron los descensos más notables fueron las de Petróleos Archipiélago y las independientes para ambos carburantes.

La competencia inter-marca en Canarias fue menor que la observada en Península y Baleares. Los precios de todos los agentes presentes en la distribución minorista de carburantes en Canarias estuvieron próximos entre sí, siendo la horquilla de fluctuación¹⁹ en 2020 de 8,9 c€/lt para la gasolina 95 y de 6,8 c€/lt para el gasóleo A para el conjunto del archipiélago. El análisis individualizado por isla arroja horquillas más estrechas en algunas islas como El Hierro, La Gomera y La Palma.

¹⁹ Promedio anual operador máximo - promedio anual operador mínimo.

Figura 47: Precios medios (€/lt) por operador. Canarias. Año 2020

CANARIAS				
	Gna 95		GoA	
	PVP medio €/lt	Diferencia vs. Mes anterior c€/lt.	PVP medio €/lt	Diferencia vs. Mes anterior c€/lt.
BP	0,995	-3,3	0,928	-3,1
DISA RED DE SERVICIOS PETROLIFEROS	0,989	-4,7	0,921	-6,0
DISA RETAIL ATLANTICO	0,988	-5,0	0,924	-5,7
CEPSA	0,957	-5,0	0,897	-5,2
REPSOL	0,952	-5,5	0,897	-5,4
GRUPO INSULAR OCÉANO	0,906	-6,3	0,860	-5,9
PETRÓLEOS ARCHIPIÉLAGO	0,915	-7,0	0,861	-9,2
PETROLIFERA CANARIA	0,954	-5,6	0,894	-6,1
INDEPENDIENTES	0,931	-6,9	0,876	-7,8

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

En **Ceuta**, los precios promedio de las redes de los dos únicos operadores al por mayor presentes en la Ciudad Autónoma (Disa Retail Atlántico y Cepsa) fueron prácticamente idénticos entre sí para ambos carburantes. Las estaciones de servicio independientes establecieron precios más reducidos, aproximadamente 2 c€/lt inferiores. Las variaciones respecto a los precios medios del año anterior por operador y carburante fueron muy similares. En consecuencia, se observa en Ceuta una significativa falta de competencia inter-marca.

Figura 48: Precios medios (€/lt) por operador. Ceuta. Año 2020

CEUTA				
	Gna 95		GoA	
	PVP medio €/lt	Diferencia vs. Mes anterior c€/lt.	PVP medio €/lt	Diferencia vs. Mes anterior c€/lt.
DISA RETAIL ATLANTICO	0,926	-10,6	0,854	-13,4
CEPSA	0,927	-10,4	0,854	-13,4
INDEPENDIENTES	0,909	-10,3	0,835	-13,4

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

En **Melilla**, las estaciones de servicio de CEPSA marcaron precios promedio ligeramente más altos que los de BP y Disa Retail Atlántico, los cuales fueron prácticamente idénticos entre sí para ambos carburantes. Las variaciones respecto a los precios medios del año anterior por operador y carburante fueron también muy similares. Al igual que en Ceuta, se observa en Melilla una significativa falta de competencia inter-marca.

Figura 49: Precios medios (€/lt) por operador. Melilla. Año 2020

MELILLA				
	Gna 95		GoA	
	PVP medio €/lt	Diferencia vs. Mes anterior c€/lt.	PVP medio €/lt	Diferencia vs. Mes anterior c€/lt.
BP	0,833	-10,5	0,729	-13,5
DISA RETAIL ATLANTICO	0,832	-11,0	0,729	-13,9
CEPSA	0,834	-10,8	0,730	-13,9

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

En relación a la competencia inter-marca, se concluye que la competencia inter-marca de las tres principales redes abanderadas (Repsol, Cepsa y BP) fue escasa a nivel promediado anual y para el conjunto de Península y Baleares en 2020, al igual que lo observado en 2019. En 2020 los precios medios anuales de las redes de Repsol y Cepsa fueron prácticamente idénticos entre sí, y apenas se distanciaron de los precios medios de la red de BP (los precios de Repsol y Cepsa se posicionaron 1,1/1,2 c€/lt y 0,2 c€/lt por debajo de los de BP en gasolina 95 y gasóleo A, respectivamente). Sin embargo, debido a los menores precios establecidos por las independientes y su mayor distanciamiento respecto a las cotas de las redes abanderadas, en 2020 la horquilla de fluctuación de precios medios²⁰ en Península y Baleares, se amplió desde los aproximadamente 7 c€/lt registrados en 2019 hasta 9,4 c€/lt y 9,0 c€/lt para la gasolina 95 y el gasóleo A, respectivamente.

En Canarias la competencia inter-marca para el conjunto del archipiélago fue menor que la observada en Península y Baleares y, de forma particular, prácticamente inexistente en las islas de La Palma, La Gomera y El Hierro, al igual que ocurrió en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla.

*Los precios **más altos** de los carburantes en Península y Baleares en 2020 correspondieron a la red de **BP** y los **más bajos** a las instalaciones **independientes**. Las redes de los **operadores refineros fueron las que peor se comportaron**, al ser las que menos trasladaron las caídas de las cotizaciones internacionales a los precios finales, presentando además entre ellas un significativo alineamiento en precios, principalmente en gasóleo A. Por su parte, las instalaciones independientes son las que mostraron un mejor comportamiento, al ser las que más bajaron los precios.*

La competencia inter-marca mejoró ligeramente en 2020 en relación al año anterior, gracias al referido buen comportamiento de las instalaciones independientes. Pese a ello, continúa existiendo una escasa competencia inter-marca en España.

La competencia inter-marca en Canarias fue incluso menor que la registrada en el ámbito peninsular e inexistente en Ceuta y Melilla.

²⁰ Promedio anual máximo (BP para ambos carburantes)- promedio anual mínimo (independientes para ambos carburantes).

9.3 Competencia intra-marca (análisis por vínculo)

[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

10 Evaluación de la efectividad de las medidas implantadas en 2013 para incrementar la competencia

En el año 2013, mediante la aprobación de la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo de crecimiento y de la creación de empleo (título V)²¹, se pusieron en marcha una serie de medidas aplicables al mercado de los hidrocarburos líquidos, tanto en el ámbito mayorista como en el minorista, orientadas a incrementar la competencia efectiva en el sector, reduciendo las barreras de entrada a nuevos entrantes y repercutiendo positivamente en el bienestar de los ciudadanos.

En el ámbito mayorista, mediante la modificación del artículo 41 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos (en adelante, Ley de Hidrocarburos), se profundizó en el régimen de supervisión de las instalaciones fijas de transporte y almacenamiento de hidrocarburos líquidos que han de permitir el acceso de terceros en condiciones transparentes, objetivas y no discriminatorias. En concreto, se ampliaron las obligaciones que recaen tanto sobre los titulares de las infraestructuras como sobre la propia CNMC, estas últimas reforzadas posteriormente con la aprobación de la Ley 8/2015²². Desde entonces, la CNMC ha podido supervisar con mayor grado de detalle la actividad desarrollada por las compañías logísticas que prestan sus servicios en España y su incidencia sobre la competencia en el mercado²³.

En el ámbito minorista se aprobaron diversas medidas al objeto de incrementar la competencia efectiva en la distribución minorista de carburantes a través del canal de estaciones de servicio, esperando de este modo una reducción de los diferenciales de precios respecto a las medias europeas. Estas medidas son las siguientes:

Medida 1: Mediante la modificación del artículo 43.2 de la Ley de Hidrocarburos, se eliminaron barreras administrativas al simplificar los **trámites asociados a la**

²¹ La Ley 11/2013, de 26 de julio, convalidó al 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.

²² Ley 8/2015, de 21 de mayo, por la que se modifica la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, y por la que se regulan determinadas medidas tributarias y no tributarias en relación con la exploración, investigación y explotación de hidrocarburos.

²³ Como resultado de la supervisión del mercado logístico efectuada, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 41 de la Ley de Hidrocarburos, la CNMC publica en su página web los precios y condiciones de acceso a las instalaciones fijas de transporte y almacenamiento de hidrocarburos líquidos.

https://hidrocarburos.cnmc.es/hidrocarburos/instalaciones_nacionales.htm

apertura de nuevas estaciones de servicio y se confirió a determinados usos del suelo (establecimientos de inspección técnica de vehículos, polígonos industriales, parques comerciales...) compatibilidad con la actividad económica de las instalaciones de suministro a vehículos para facilitar la apertura de puntos de venta en estas ubicaciones.

Medida 2: Mediante la incorporación de un nuevo artículo (43 bis) a la Ley de Hidrocarburos se establecieron una serie de **restricciones a los contratos de exclusividad** de suministro tipo DODO. Se confirió un plazo de 12 meses (hasta julio de 2014) para la adaptación de los contratos de esta naturaleza a estas restricciones.

- **Medida 2.1:** Por un lado, se **acotó su duración** (normalmente cinco años) a tan sólo un año con posibilidad de dos prórrogas anuales, al objeto de que el titular de la instalación tuviera la oportunidad de desvincularse del operador en cada vencimiento anual y, si así lo desea, vincularse a otro operador mayorista o convertirse en una instalación independiente. Adicionalmente, se obligó a los operadores al por mayor a **informar** a la Dirección General de Política Energética y Minas de los **vencimientos de sus contratos DODO**, información que la referida Dirección General publica en su **página web** al objeto de darle difusión y permitir, principalmente a los nuevos operadores entrantes, que puedan mostrar su interés en suministrar a las instalaciones que en breves fechas finalizarán su contrato de exclusividad de suministro con otro operador mayorista.
- **Medida 2.2:** Se **prohibieron las recomendaciones de precios** en los contratos DODO, no pudiendo contener cláusulas que, de forma individual o conjunta, fijen, recomienden o incidan directa o indirectamente, en el precio de venta al público de los productos. Con esta medida se persigue evitar regímenes económicos de gestión de estaciones de servicio con contratos en exclusiva en los que el distribuidor minorista actúa como un revendedor con descuento fijo o como un comisionista. En estos regímenes, el precio máximo o recomendado por el operador es un parámetro que se emplea en el establecimiento del precio de adquisición del producto por parte del minorista, lo que fomenta el alineamiento de precios entre estaciones de servicio y, en consecuencia, la reducción de la competencia inter-marca e intra-marca.

Medida 3: Se **limitó la expansión de la red** de los principales operadores por ámbitos geográficos. En concreto, la Disposición Transitoria Quinta de la Ley 11/2013 (en adelante, DT 5ª) estableció que los operadores con una cuota de mercado, en número de puntos de venta, **superior al 30%** no podían incrementar el número de instalaciones que ostentan en régimen de propiedad o de cualquier otro título que les confiera la gestión directa o indirecta, ni suscribir nuevos contratos de suministro en exclusiva. La limitación se estableció a nivel provincial para la Península, por isla para Baleares y Canarias y por Ciudad Autónoma para Ceuta y Melilla, determinándose, tanto los operadores como las zonas afectadas por esta limitación, vía Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas (DGPEM) de periodicidad anual.

La DT 5ª quedó derogada el 1 de julio de 2016²⁴ con la entrada en vigor de la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 8/2015²⁵ (en adelante, DA 4ª). La DA 4ª mantiene en esencia la limitación establecida por la DT 5ª, si bien modifica la base para el cómputo de la cuota del 30%, la cual pasa a calcularse conforme a las **ventas anuales del ejercicio anterior** en lugar de conforme al número de instalaciones. Adicionalmente, la DA 4ª incorpora como novedad la prohibición de adquirir, en las zonas afectadas para cada operador, nuevas instalaciones cuando esto suponga un incremento de su cuota de ventas, aun cuando no se aumente el número de instalaciones del operador en el área afectada.

Desde el inicio de la limitación, los operadores afectados se han mantenido, siendo estos Repsol, Cepsa y Disa. Lo que se ha ido modificando con el tiempo, con las Resoluciones anuales de la DGPEM²⁶, son las zonas limitadas para cada uno de ellos. El cambio de la base de cálculo de la cuota en 2016 supuso un incremento sustancial del listado de zonas limitadas para Repsol. La vigente Resolución es la Resolución de 17 de noviembre de 2020, publicada en el BOE el 27 de noviembre de 2020.

La limitación establecida por la DT 5ª y DA 4ª es transitoria. Según establece la DA 4ª, en el plazo de tres años (hasta 2018), o cuando la evolución del mercado y la estructura empresarial del sector lo aconsejen, el Gobierno podrá revisar el porcentaje del 30% o acordar el levantamiento de la prohibición.

Finalmente, en relación a esta medida, cabe señalar que desde la entrada en vigor de la DT 5ª y, posteriormente la DA 4ª, la Dirección de Energía de la **CNMC** lleva a cabo un **control mensual** de la evolución de las redes de los operadores afectados

²⁴ Disposición derogatoria única de la Ley 8/2015, de 21 de mayo, por la que se modifica la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, y por la que se regulan determinadas medidas tributarias y no tributarias en relación con la exploración, investigación y explotación de hidrocarburos.

²⁵ Disposición transitoria séptima de la Ley 8/2015.

²⁶ Resolución 18-oct-13: Determinó que Repsol, Cepsa y Disa eran los únicos operadores afectados por la limitación y especificó las zonas inicialmente afectadas para cada uno de ellos.

Resolución 26-sep-14: Se excluyeron de la limitación las provincias de Araba/Álava y Lérida para Repsol y se incorporó la Ciudad Autónoma de Melilla para Cepsa.

Resolución 17-nov-15: Se liberaron las provincias de Barcelona y Málaga para Repsol y la Ciudad Autónoma de Melilla para Cepsa.

Resolución 19-dic-16 (cambio de base de cálculo de la cuota): Se incorporaron Badajoz, Barcelona, Cuenca, Huelva, Lleida, Málaga, Teruel y Toledo y se liberaron Girona y Zamora para Repsol.

Resolución 18-dic-17: Quedaron excluidas de la limitación para Repsol las provincias de Badajoz, Barcelona, Huelva, Málaga, Murcia y Toledo.

Resolución 11-dic-18: Para Repsol quedaron excluidas las provincias de Alicante, Burgos, Gipuzkoa, León, Salamanca, Tarragona y Zaragoza, mientras que Toledo se reincorporó al conjunto de provincias afectadas. Para Cepsa, los cambios se limitaron al intercambio de Ceuta (se excluyó) por Melilla (se reincorporó). Respecto a DISA, Gran Canaria dejó de ser isla afectada.

Resolución 24-nov-19: Para Repsol se reincorporaron a la limitación las provincias de Gipuzkoa, Huelva, León, Salamanca y Zaragoza. Para Cepsa, Ceuta volvió a ser zona afectada. Para DISA dejó de aplicarse la limitación en esta Ciudad Autónoma.

Resolución 17-nov-20 (vigente): Para Repsol se incorporan las provincias de Alicante, Jaén, Málaga y Murcia, mientras que Gipuzkoa queda liberada.

(altas, bajas y modificaciones), al objeto de detectar posibles incumplimientos de las limitaciones establecidas.

El objeto de este epígrafe es analizar la efectividad de cada una de las medidas aprobadas en 2013 transcurridos ya ocho años desde su implantación. Una adecuada efectividad de cada una de estas medidas debería traducirse en un incremento general de la red de estaciones de servicio (medida 1), un aumento de la participación, en el total de la red, de instalaciones independientes o de instalaciones integradas en redes de nuevos operadores mayoristas (medida 2.1), una modificación de la configuración de la red en cuanto al vínculo contractual (medida 2.1), un incremento de la competencia inter-marca e intra-marca (medida 2.2), así como una reducción o contención de la red del principal operador en las provincias donde ostenta una cuota de mercado superior al 30% (medida 3).

10.1 Efecto de las medidas sobre la evolución y estructura de la red de estaciones de servicio

La siguiente figura muestra la composición de la red de estaciones de servicio en España en tres fechas: 1 de enero de 2013 (antes de la entrada en vigor de las medidas), 1 de enero de 2017 (transcurridos cuatro años desde la implementación de las medidas) y 31 de diciembre de 2020 (transcurridos ocho años).

Figura 53: Evolución de la red de estaciones de servicio. Periodo 2013-2020

	Año 2013 (1-ene)		Año 2017 (1-ene)		Año 2020 (31-dic)	
	nº EES	% sobre total	nº EES	% sobre total	nº EES	% sobre total
INDEPENDIENTES	2.987	29,50%	3.976	36,08%	4.802	40,65%
EMPRESAS DEL GRUPO REPSOL	3.466	34,23%	3.411	30,95%	3.233	27,37%
EMPRESAS DEL GRUPO CEPSA	1.476	14,58%	1.519	13,78%	1.500	12,70%
BP OIL ESPAÑA S.A.	668	6,60%	627	5,69%	754	6,38%
GALP ENERGÍA ESPAÑA S.A.	584	5,77%	561	5,09%	546	4,62%
DISA PENINSULA, S.L.U	324	3,20%	345	3,13%	377	3,19%
Otros operadores	621	6,13%	581	5,27%	600	5,08%
Total estaciones de servicio	10.126		11.020		11.812	
Total estaciones de servicio en redes de operadores	7.139		7.044		7.010	

	Variación 2017 vs. 2013		Variación 2020 vs. 2013	
	nº EES	% pto porcentuales	nº EES	% pto porcentuales
INDEPENDIENTES	989	6,58	1.815	11,16
EMPRESAS DEL GRUPO REPSOL	-55	-3,28	-233	-6,86
EMPRESAS DEL GRUPO CEPSA	43	-0,79	24	-1,88
BP OIL ESPAÑA S.A.	-41	-0,91	86	-0,21
GALP ENERGÍA ESPAÑA S.A.	-23	-0,68	-38	-1,14
DISA PENINSULA, S.L.U	21	-0,07	53	-0,01
Otros operadores	-40	-0,86	-21	-1,05
Total estaciones de servicio	894		1.686	
Total estaciones de servicio en redes de operadores	-95		-129	

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Desde la implantación de las medidas en 2013 hasta el 31 de diciembre de 2020, la red de estaciones de servicio en España se ha visto **incrementada en casi 1.700 instalaciones**, cifra no despreciable si se tiene en cuenta que la distribución de carburantes a través de estaciones de servicio es un mercado maduro, sin grandes incrementos de demanda en los últimos años, con unas perspectivas para la misma a la baja, motivadas por el impacto de la pandemia del Covid-19 y la introducción

de energías alternativas, así como que España es de los pocos países de la Unión Europea en los que la red de estaciones de servicio continúa creciendo.

Las estaciones de servicio **independientes** son las que más han proliferado. En concreto, respecto a 2013 el número de instalaciones de esta tipología ha aumentado en aproximadamente 1.800 puntos de venta y han ganado 11 puntos porcentuales de cuota de mercado en cuanto a número de instalaciones (del 29,5% en 2013 al **40,7% en 2020**). Todos los restantes agentes que participan en el mercado han perdido cuota, a pesar de que algunos de ellos han incrementado ligeramente su red, como es el caso de Cepsa (+24 estaciones de servicio), BP (+86) y Disa Península (+53). El operador que **más ha mermado su red de distribución ha sido Repsol**, con una pérdida de 233 instalaciones y casi 7 puntos porcentuales de cuota (del 34,2% en 2013 al 27,4% en 2020).

*En conclusión, parece observarse una **efectividad razonable de las medidas 1 y 2.1** en atención al incremento significativo de las instalaciones independientes y al decremento global de las redes abanderadas. El incremento de independientes se explica tanto por la apertura de nuevas instalaciones de esta tipología, motivadas probablemente por la **simplificación** de trámites administrativos, como por la **liberación de contratos DODO**. En contraposición, la medida 2.1 **no ha incentivado la entrada de nuevos operadores al por mayor con redes propias de distribución**. Los nuevos operadores mayoristas que han surgido han acotado sus actividades al ámbito mayorista y suministran a distribuidores independientes sin contratos de exclusividad.*

*La disminución de la red de **Repsol**, que es la más significativa, está motivada fundamentalmente por la desvinculación de su red de contratos **DODO** a su vencimiento (medida 2.1) y por la **contención del número de estaciones de servicio en las provincias en las que supera el 30%** de cuota, como se verá más adelante al abordar el impacto de la DT 5ª y DA 4ª (medida 3).*

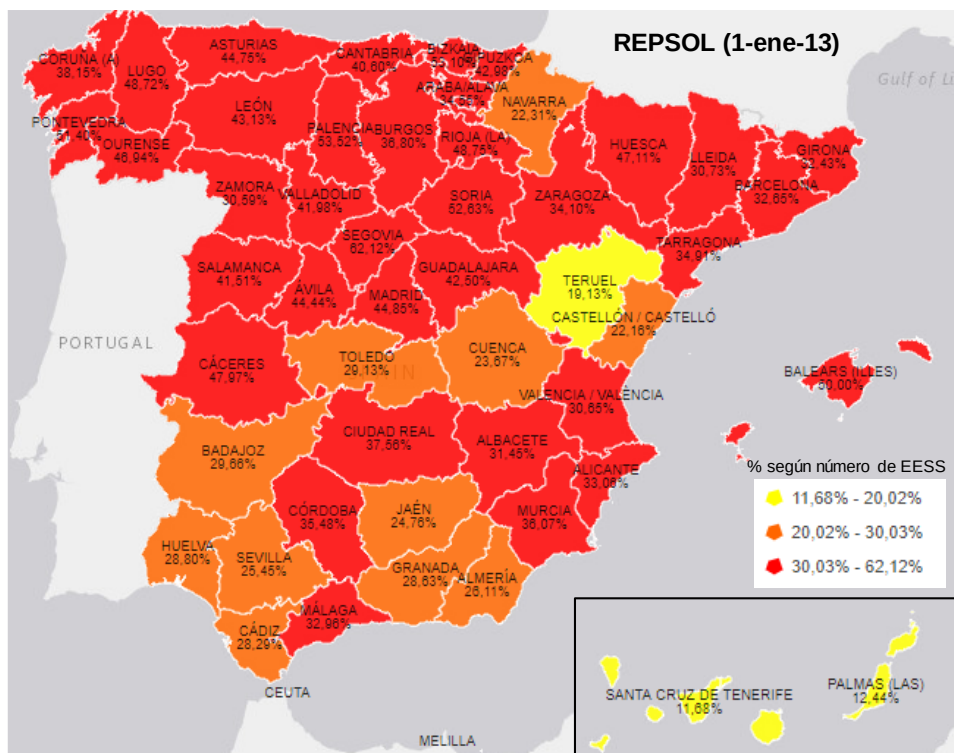
Las siguientes figuras muestran de forma muy visual la pérdida de cuota de Repsol a nivel provincial. Se ve claramente cómo, con el paso del tiempo, disminuyen las provincias en las que la cuota de Repsol en número de instalaciones supera el 30% (provincias en color rojo). Por su parte, las instalaciones independientes han ido ganando terreno y aumentado su presencia en cada una de las provincias en estos últimos años.

En concreto, en el año 2013 Repsol ostentaba cuotas provinciales que oscilaban entre el 62,12% (Segovia) y el 11,68% (Santa Cruz de Tenerife), siendo la cuota de la gran mayoría de las provincias peninsulares superior a 30%. Tan sólo en una provincia peninsular (Teruel) su cuota era ligeramente inferior al 20%.

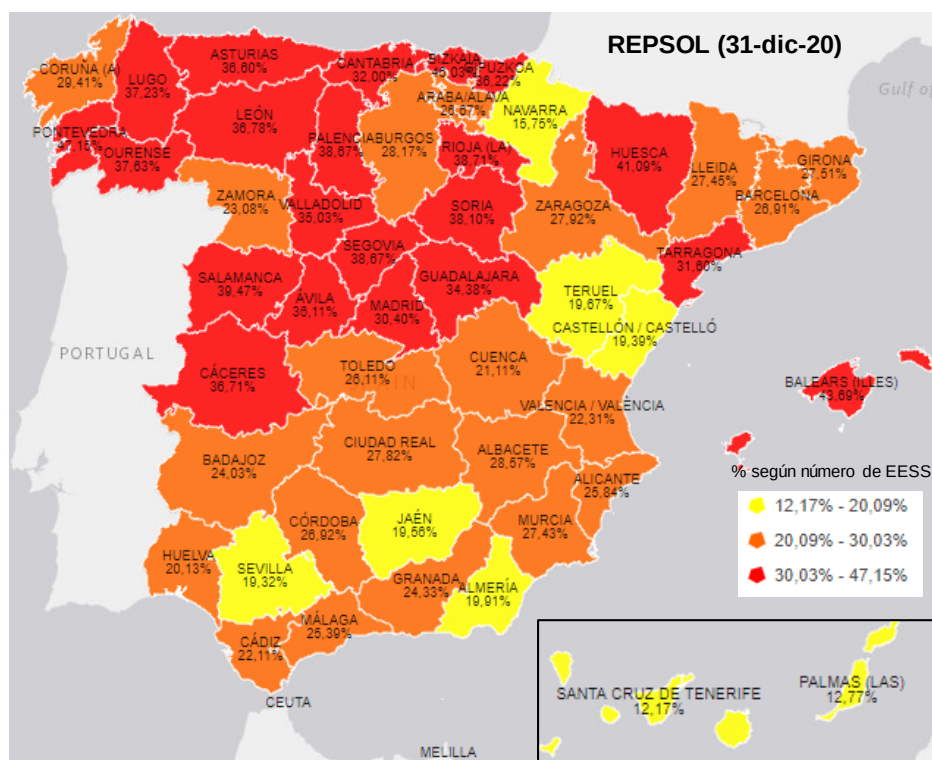
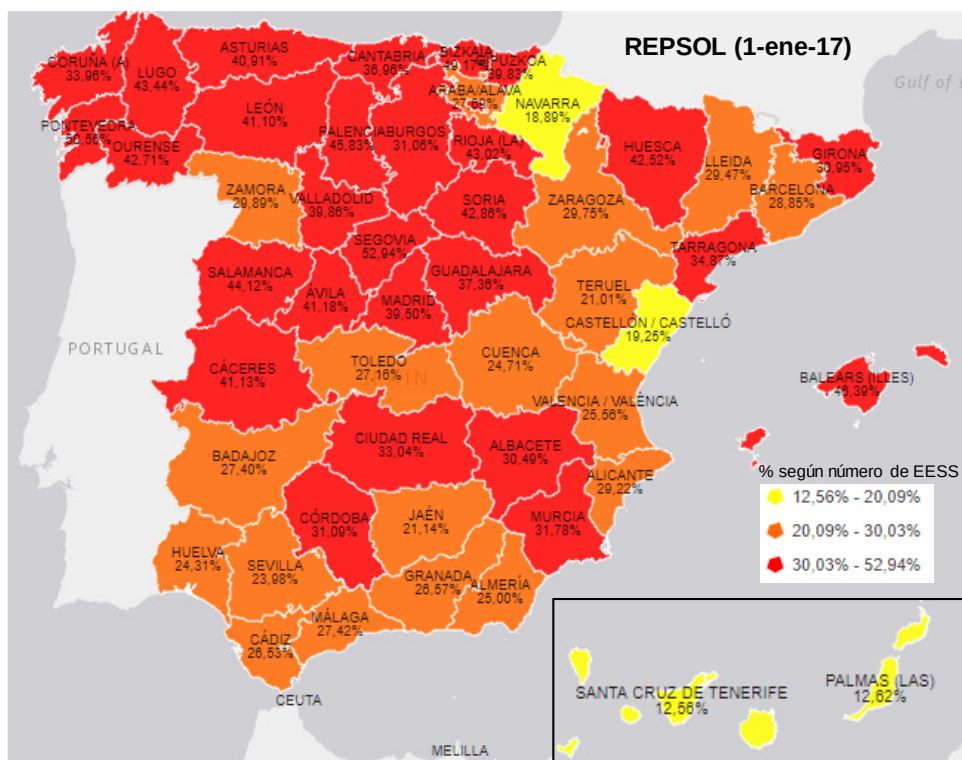
En 2020, las cuotas provinciales oscilaron entre el 47,15% (Pontevedra) y el 12,17% (Santa Cruz de Tenerife). En relación a 2013, **se reduce el número de provincias en las que la cuota supera el 30%** (en rojo) y se incrementan las provincias donde la cuota oscila entre el 30% y 20% (naranja) y aquellas donde la cuota es inferior al 20% (amarillo). Respecto a los territorios extra peninsulares, la presencia de Repsol se reduce en Baleares en aproximadamente seis puntos

porcentuales y se mantiene prácticamente invariable en las dos provincias canarias²⁷.

Figura 54: Evolución de la cuota, en número de instalaciones, de Repsol por provincias. Periodo 2013-2020 (fotos a 1-ene-13, 1-ene-17 y 31-dic-20)



²⁷ Repsol no está presente en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla.

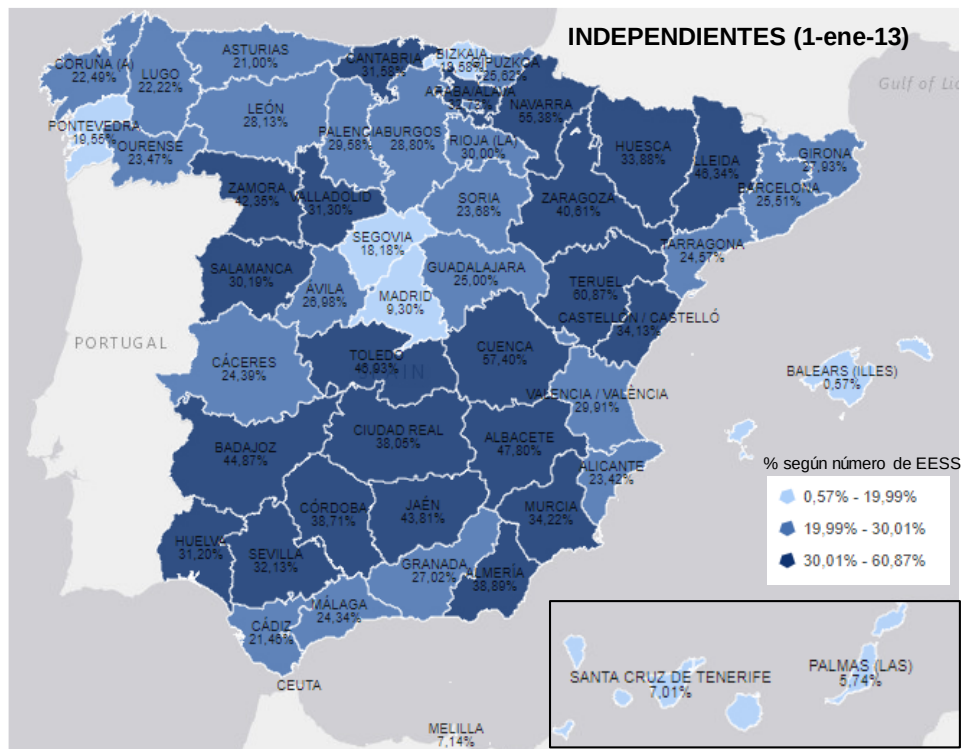


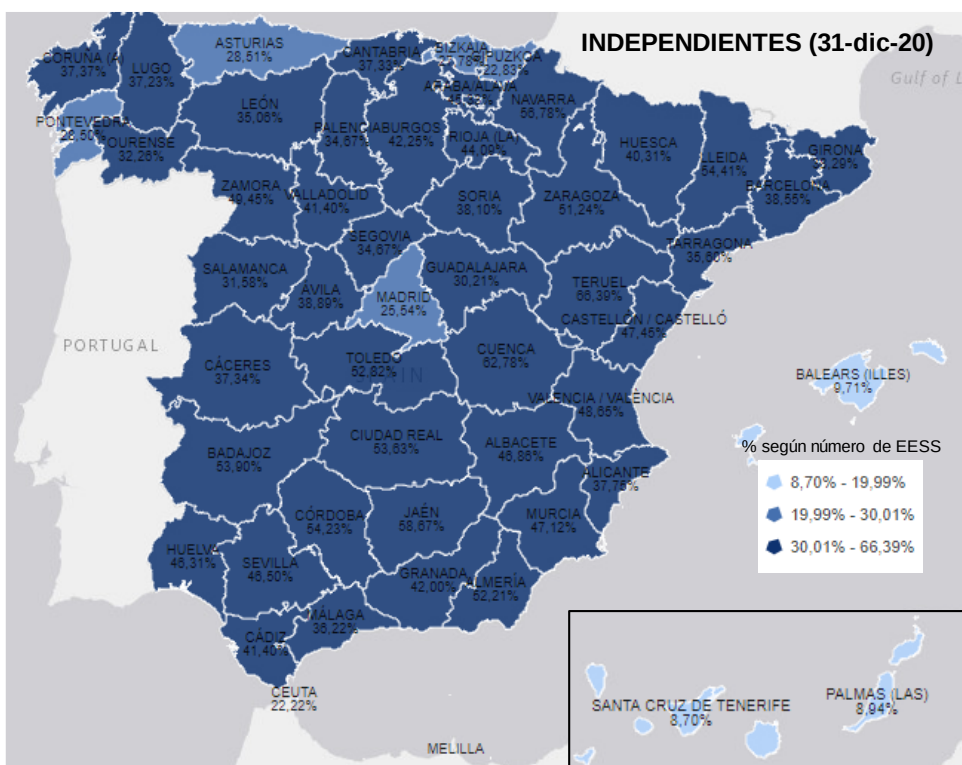
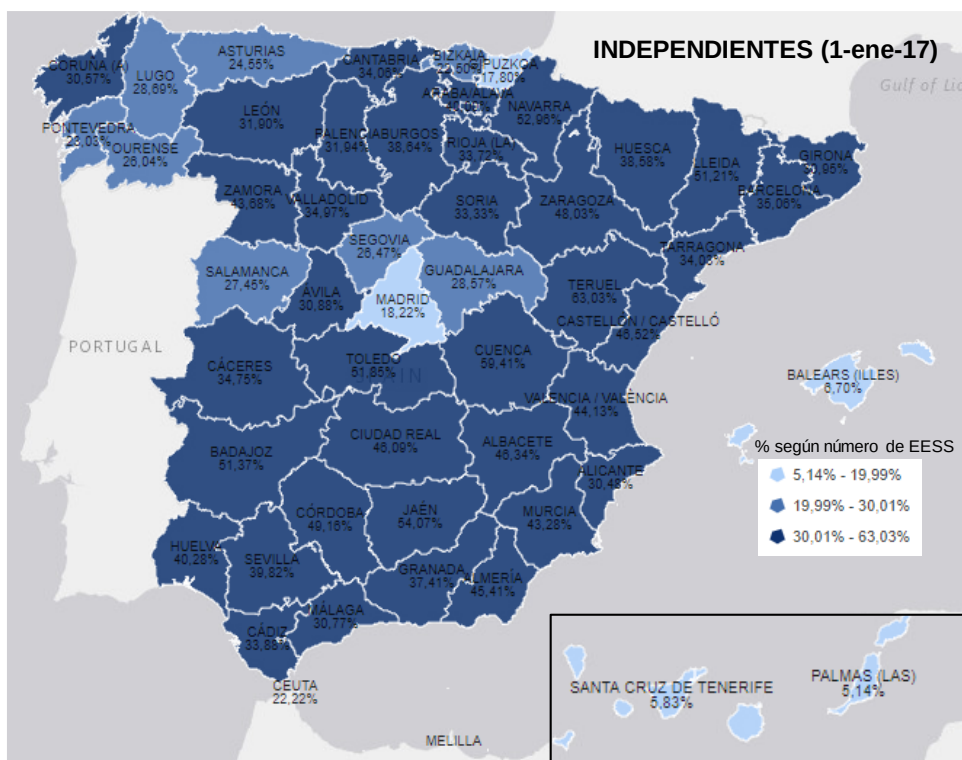
Fuente: Dirección de Energía, CNMC

En el año 2013 el conjunto de **instalaciones independientes** ostentaba una cuota superior al 30% en 22 provincias peninsulares. La provincia con mayor presencia (60,87%) era Teruel, provincia en la que Repsol en aquellas fechas ostentaba su menor cuota como se ha visto. Las independientes apenas operaban en Baleares (0,57%) y su presencia en Canarias y Melilla era reducida (entre el 5,74% y el 7,14%).

En el año 2020 las instalaciones independientes ostentaban una cuota de mercado notablemente superior. En concreto, **superaban la cuota del 30% en todas las provincias peninsulares excepto en cinco**, todas ellas con cuotas superiores al 20%. (una de estas cinco provincias es Pontevedra, donde Repsol tuvo la mayor cuota en 2020). Respecto a los territorios extra peninsulares y en relación a lo observado en 2013, las independientes han proliferado en Baleares (hasta el 9,71% de cuota) y de forma más moderada en Canarias (hasta cuotas cercanas al 9%). Por su parte, en Melilla las independientes han dejado de estar presentes en el mercado de la distribución minorista de carburantes.

Figura 55: Evolución de la cuota, en número de instalaciones, del total de independientes por provincias. Periodo 2013-2020 (fotos a 1-ene-13, 1-ene-17 y 31-dic-20)





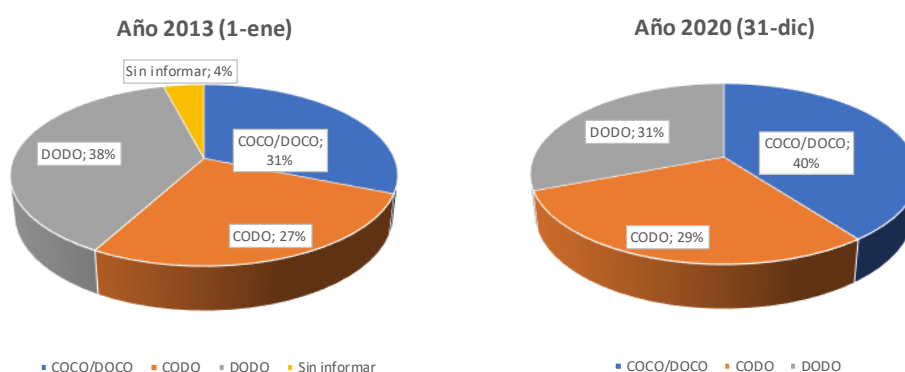
Fuente: Dirección de Energía, CNMC

10.2 Efecto de las medidas sobre la configuración de las redes abanderadas por tipo de vínculo

Desde el año 2013 la estructura de las redes abanderadas se ha modificado en relación al tipo de vínculo contractual, motivadas fundamentalmente por las

restricciones impuestas a los contratos DODO. En general, para el conjunto de **instalaciones abanderadas se constata un decremento de las instalaciones de vínculo DODO** que han pasado de representar en 2013 el 38% del total de instalaciones vinculadas a un operador al por mayor al 31% en 2020. Por el contrario, se ha **incrementado la participación de las CODO** (del 27% al 29%) y, principalmente, la de las COCO/DOCO (del 31% al 40%), **reforzándose en consecuencia los vínculos de la red.**

Figura 56: Evolución de la configuración del conjunto de redes abanderadas por tipo de vínculo. Periodo 2013-2020



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

En el caso particular de Repsol, la disminución del peso de las DODO en su red es aún más significativa pues esta tipología de contratos no sólo se han visto afectados por las limitaciones temporales impuestas por el artículo 43 bis de la Ley de Hidrocarburos (medida 2.1), sino también por la limitación establecida por la DT 5ª y DA 4ª (medida 3) en todas aquellas provincias en las que Repsol ostenta una cuota superior al 30% y en las cuales no puede suscribir nuevos contratos DODO.

[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

10.3 Efecto de las medidas sobre la competencia inter-marca e intra-marca

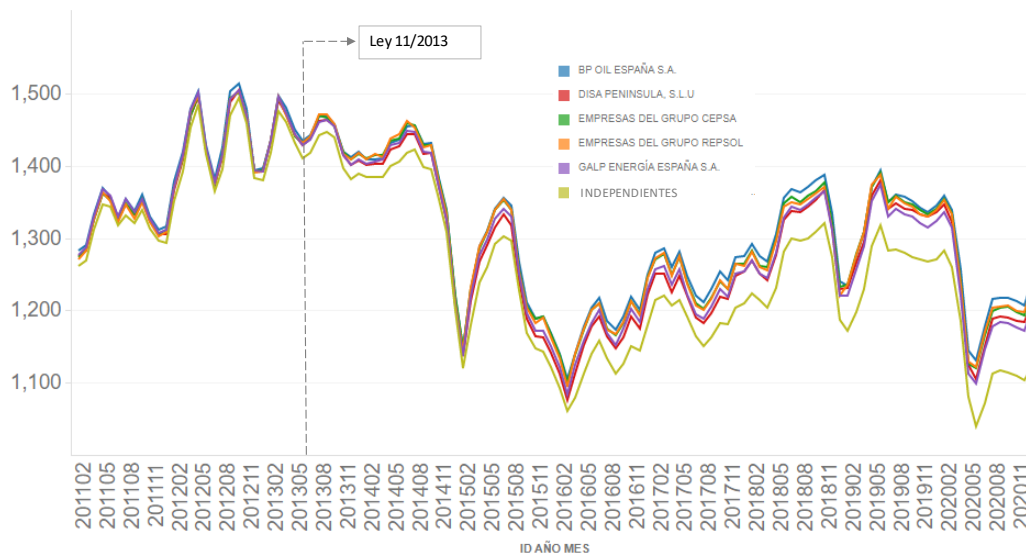
Con **anterioridad al año 2013** la competencia inter-marca e intra-marca era prácticamente inexistente en España. Tal y como la extinta CNE pudo constatar en los análisis específicos de entornos locales realizados, **todas las estaciones de servicio enmarcadas en un entorno competitivo establecían los mismos precios** o precios muy similares entre sí, con independencia del operador y del tipo de vínculo contractual. Contribuía a este alineamiento de precios el hecho de que los **operadores al por mayor controlaban la fijación de precios** finales en prácticamente la **totalidad de su red**, con independencia del tipo de vínculo y régimen de suministro, pues los precios de transferencia del producto a los gestores de la explotación de las instalaciones abanderadas se referenciaban, en un alto porcentaje de los casos, a los precios de venta máximos o recomendados y/o a los precios aplicados por los competidores del entorno.

En la **actualidad**, los **precios de transferencia** o cesión del carburante atienden a criterios objetivos y están **indexados** a las cotizaciones de los productos de referencia en los **mercados internacionales**, tanto en los contratos DODO, adaptados al objeto de cumplir la limitación del artículo 43 bis de la Ley de Hidrocarburos referente a las cláusulas de fijación de precios (medida 2.2), como en los contratos CODO venta en firme, a raíz de lo establecido en las Resoluciones de 30 de julio de 2009 y de 20 de diciembre de 2013 de la CNMC anteriormente referidas.

En consecuencia, en la actualidad los operadores controlan la fijación de precios finales en sus instalaciones de vínculo COCO/DOCO y CODO comisionistas. Así, los **porcentajes de control se han reducido** desde prácticamente el 100% registrado con anterioridad al 2013 a los porcentajes señalados en el epígrafe 9.1 para 2020: **[INICIO CONFIDENCIAL]** [...] **[FIN CONFIDENCIAL]**. A pesar de esta disminución del porcentaje de control, los precios de las instalaciones abanderadas continúan mostrando un **alineamiento significativo, tanto a nivel intra red como extra red**. Por tanto, parece que las medidas establecidas en 2013 para mejorar la competencia intra-marca e inter-marca en las redes abanderadas **no han tenido** en este sentido la **efectividad esperada**.

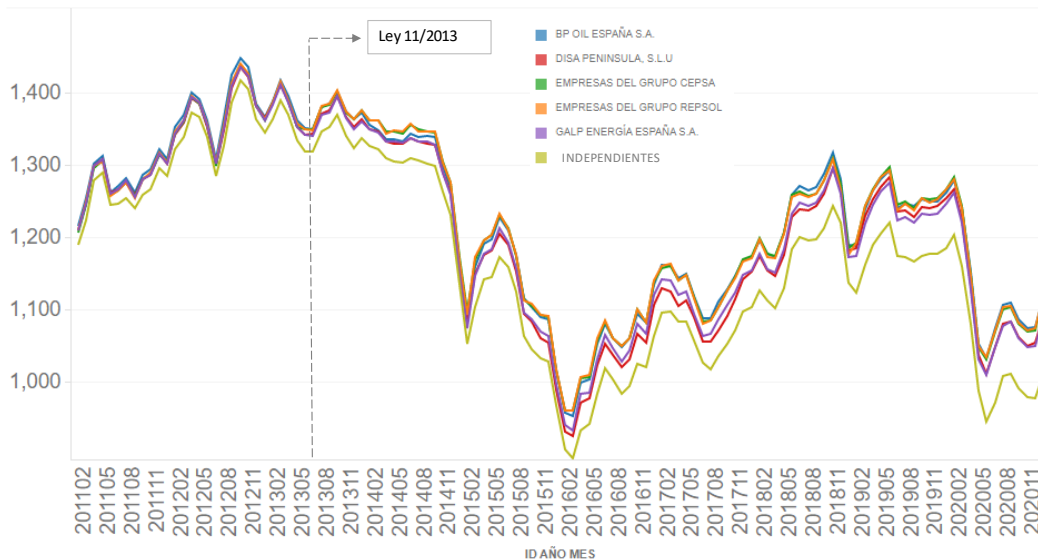
Las siguientes figuras muestran, para la gasolina 95 y el gasóleo A respectivamente, la evolución mensual del precio medio establecido por cada uno de los cinco primeros operadores al por mayor de productos petrolíferos y por las instalaciones independientes para el periodo 2011-2020 en Península y Baleares. Aunque las curvas de los operadores se “despegan” a partir de 2013 (año de implantación de las medidas), continúan en 2020 bastante próximas entre sí, con BP a la cabeza, seguida por Repsol y Cepsa a escasa distancia principalmente en gasóleo A. Por el contrario, se observa que **las instalaciones independientes se han distanciado de forma considerable** del grupo de abanderadas y son, en consecuencia, las que mayoritariamente explican que la horquilla de fluctuación en 2020 se haya ampliado en Península y Baleares hasta los 9,4 c€/lt en gasolina 95 y 9,0 c€/lt en gasóleo A, tal y como se ha expuesto en el epígrafe 9.2.

Figura 58: Evolución del precio (€/lt) aplicado en las redes de distribución de los cinco primeros operadores al por mayor y en las instalaciones independientes en Península y Baleares. Periodo 2011-2020. Gasolina 95



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 59: Evolución del precio (€/lt) aplicado en las redes de distribución de los cinco primeros operadores al por mayor y en las instalaciones independientes en Península y Baleares. Periodo 2011-2020. Gasóleo A



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

De forma análoga, la **competencia intra-marca parece haber aumentado**, aunque muy **ligeramente**, pues se sigue apreciando alineamiento entre los precios aplicados por las instalaciones de distintos vínculos dentro de la red de cada operador. Las siguientes figuras muestran la evolución para el periodo 2011-2020 de los precios de los tres principales operadores en Península y Baleares (Repsol, Cepsa y BP) por tipo de vínculo, pudiéndose observar que, en la actualidad, hay un mayor distanciamiento entre las curvas que representan a cada tipo de vínculo que

el existente con anterioridad a 2013; aun así, dicho distanciamiento es prácticamente inapreciable en algunos periodos.

[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

*La **competencia** inter-marca e intra-marca ha **aumentado desde 2013**, gracias a la influencia de las instalaciones independientes. Aun así, se sigue observando un **significativo alineamiento** en precios entre las principales redes abanderadas.*

10.4 Efectos de la limitación impuesta por la DT 5ª y la DA 4ª

Como se ha comentado anteriormente, la DT 5ª y DA 4ª vienen limitando desde el año 2013 la expansión de las redes de distribución de Repsol, Cepsa y Disa en las zonas geográficas en las que su cuota de mercado supera el 30%. Esta medida persigue como fin último contener el crecimiento de estas redes al objeto de dar cabida en el mercado a nuevos entrantes y, de esta forma, promover la competencia efectiva.

Comparativamente, el operador más afectado es Repsol, por el hecho de ser más amplia su lista de zonas afectadas por la limitación. En concreto, según la Resolución vigente de 17 de noviembre de 2020, la red de Repsol está limitada en un total de 32 provincias peninsulares y 3 islas baleares. Por su parte, la red de Cepsa tan sólo está limitada en las 2 ciudades autónomas y en 3 islas baleares, mientras que la de Disa en 1 ciudad autónoma y en 6 islas canarias.

En las siguientes figuras se puede observar, para cada operador afectado (Repsol, Cepsa y Disa), la evolución de las zonas en las que, en cada momento, han sido de aplicación las limitaciones establecidas (todas aquellas que superan una cuota del 30%). Al objeto de lograr una mejor visualización, se muestra la situación de cada operador a la fecha de tres de las ocho resoluciones de la DGPEM que se han ido sucediendo en el tiempo. En concreto, se representa la situación a la fecha de la Resolución de 2013 (por ser el inicio de la aplicación de la limitación), a la fecha de la Resolución de 2016 (por ser aquella en la que se modifica el criterio para el cálculo de la cuota de mercado, de número de instalaciones a ventas anuales) y a la fecha de la Resolución de 2020 por ser la vigente.

En la **mayoría de las zonas** limitadas para cada operador, se observa **una reducción de la cuota de mercado (en ventas) del operador** en cuestión, lo cual es lo esperable como efecto de la medida. Sin embargo, en otras zonas limitadas se observa un incremento de dicha cuota. En **ausencia de incumplimientos** de la limitación, tal y como ha podido constatar esta Comisión y se desarrollará más adelante, estos incrementos de cuota del operador se deben a una **reducción de las ventas del total de estaciones** de servicio ubicadas en la zona afectada.

Cabe señalar por otro lado, que los porcentajes que muestran las siguientes figuras para Repsol no se han de corresponder con los plasmados en la figura 54 pues en

aquella se representan las cuotas calculadas en base al número de instalaciones, mientras que en las figuras de este epígrafe las cuotas están calculadas en base a las ventas anuales de ejercicio anterior, tal y como explicita la DA 4ª.

[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

*Se ha logrado **la contención de la red de Repsol** en las provincias donde su cuota de mercado supera el 30%. Ninguno de los indicios detectados desde el año 2013 han devenido en incumplimiento de la DT5ª/DA4ª.*

Por todo lo expuesto anteriormente se concluye que, en términos generales, **las medidas aprobadas en 2013 han sido efectivas, si bien no en el grado inicialmente pretendido.**

La red española de estaciones de servicio ha alterado significativamente su configuración, aumentando el peso de las independientes hasta aproximadamente el 40% y disminuyendo la participación de las abanderadas hasta el 60%. Parte del incremento de instalaciones independientes se debe a la liberación de estaciones de servicio DODO que han dejado de estar vinculadas a la red de un operador. Al reducirse el porcentaje de DODO en las redes abanderadas, éstas han adquirido una configuración más reforzada en cuanto a la relación contractual operador-minorista (las COCO/DOCO y CODO adquieren un mayor peso en la red). Pese a este fortalecimiento, los porcentajes de control de precios finales que ejercen los operadores mayoristas sobre su red se han reducido en comparación con el prácticamente 100% existente con anterioridad a 2013, debido a que los contratos que persisten en las redes se han adaptado convenientemente a las normas de competencia y, en la actualidad, los contratos venta en firme responden verdaderamente a las características propias de los regímenes de suministro de esta naturaleza.

Sin perjuicio de lo anterior, los porcentajes de control por parte de los operadores sobre los precios finales aplicados en sus redes siguen siendo elevados, lo cual explica que la competencia intra-marca e inter-marca, aun habiendo mejorado respecto a lo observado hace años, continúe siendo limitada en las redes abanderadas y se siga registrando un notable alineamiento en precios.

Respecto a los niveles de precios, se distinguen claramente dos grupos. Los precios fijados por las abanderadas, notablemente alineados como se ha indicado (principalmente los de los tres primeros operadores, Repsol, Cepsa y BP) y los precios establecidos por el conjunto de instalaciones independientes, inferiores a los del primer grupo. El efecto a la baja que los precios de las independientes provocan sobre el precio medio nacional no ha servido para cerrar los diferenciales crecientes de los precios antes de impuestos de los carburantes en España, en relación con los de las medias ponderadas europeas.

*Las medidas implantadas en 2013 para mejorar la competencia en el mercado de la distribución de carburantes, a través del canal de estaciones de servicio, han sido **efectivas, si bien probablemente no en el grado pretendido** en atención al **notable alineamiento** de precios entre las principales redes abanderadas que aún se sigue observando y a la posición elevada en la que permanece España en el ranking de precios antes de impuestos de la Unión Europea.*

*Es necesario **determinar si la situación actual se debe a que aún existe recorrido temporal** para que las medidas de fomento de la competencia aprobadas en 2013 lleguen a su efectividad plena, **o bien si es fruto de la propia estructura de los precios españoles** o de una combinación de ambos supuestos.*

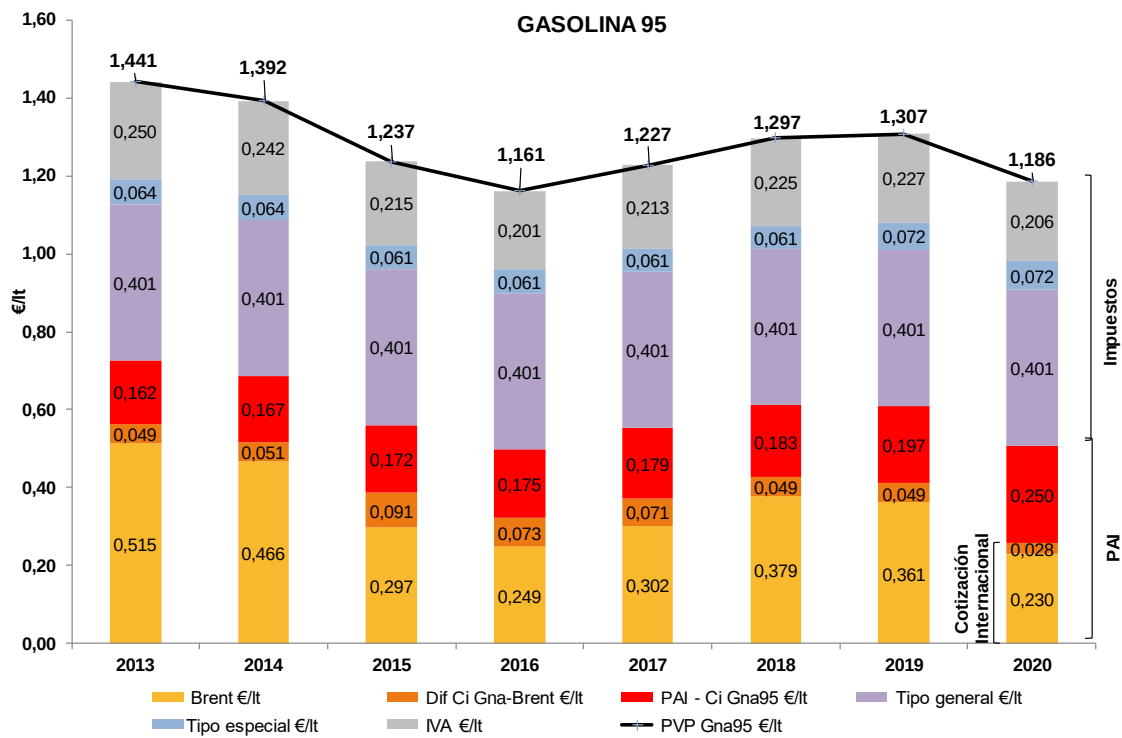
11 Evolución de la estructura del PVP por componentes 2013-2020

Dado el efecto limitado que las medidas para fomentar la competencia implantadas en el año 2013 han tenido, hasta el momento, sobre los niveles de precios finales aplicados en las instalaciones de suministro, procede analizar la evolución, en estos últimos años, de los distintos componentes que conforman el precio de venta al público, al objeto de identificar hasta qué punto el nivel actual de los precios de los carburantes comercializados en España es explicado por factores estructurales.

Como se ha apuntado anteriormente en el epígrafe 5, los principales componentes que conforman el precio de venta al público de los carburantes son los impuestos, la cotización internacional (Ci) y el margen bruto de distribución (precio antes de impuestos menos cotización internacional, PAI-Ci).

Las siguientes figuras muestran, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A, la evolución de cada uno de estos componentes para el periodo comprendido entre 2013 (año de implantación de las medidas para fomentar la competencia en el mercado) y 2020 (último año completo). En ellas, el componente de impuestos se desglosa en impuestos aplicados en €/lt (tipo general y tipo especial del impuesto sobre hidrocarburos) y en impuestos porcentuales (IVA). Por su parte, el componente de cotización internacional se expresa como resultado de adicionar la cotización del crudo Brent y el diferencial del producto de referencia (gasolina o gasóleo en el mercado internacional) respecto al Brent.

Figura 64: Evolución de los componentes, en valor absoluto y porcentual, que conforman el PVP de la gasolina 95. Periodo 2013-2020. Península y Baleares



Mes	% Brent €/lt	% Dif Ci Gna-Brent €/lt	% PAI - Ci Gna95 €/lt	% Tipo general €/lt	% Tipo especial €/lt	% IVA €/lt
2013	35,7%	3,4%	11,3%	27,8%	4,4%	17,4%
2014	33,4%	3,7%	12,0%	28,9%	4,6%	17,4%
2015	23,9%	7,3%	14,0%	32,5%	5,0%	17,4%
2016	21,4%	6,3%	15,1%	34,6%	5,3%	17,4%
2017	24,6%	5,8%	14,6%	32,7%	4,9%	17,4%
2018	29,1%	3,8%	14,1%	30,9%	4,7%	17,4%
2019	27,6%	3,7%	15,1%	30,7%	5,5%	17,4%
2020	19,2%	2,3%	21,1%	33,9%	6,1%	17,4%

Total Cotización Internacional (%)

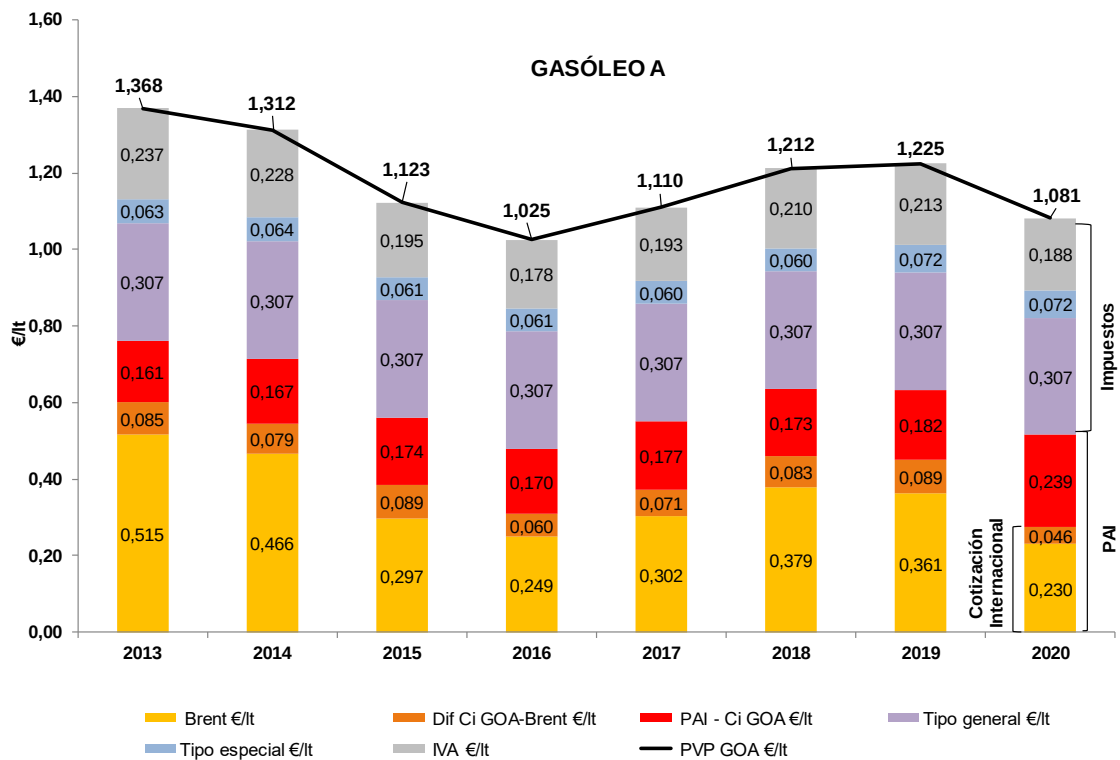
Total Impuestos (%)

2013	39,1%
2014	37,1%
2015	31,2%
2016	27,7%
2017	30,4%
2018	32,9%
2019	31,3%
2020	21,5%

2013	49,6%
2014	50,9%
2015	54,9%
2016	57,3%
2017	55,0%
2018	53,0%
2019	53,6%
2020	57,4%

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 65: Evolución de los componentes, en valor absoluto y porcentual, que conforman el PVP del gasóleo A. Periodo 2013-2020. Península y Baleares



Mes	% Brent €/lt	% Dif Ci GOA-Brent €/lt	% PAI - Ci GOA €/lt	% Tipo general €/lt	% Tipo especial €/lt	% IVA €/lt
2013	37,6%	6,2%	11,8%	22,4%	4,6%	17,4%
2014	35,5%	6,1%	12,7%	23,4%	4,9%	17,4%
2015	26,4%	7,9%	15,5%	27,4%	5,4%	17,4%
2016	24,2%	5,8%	16,6%	30,0%	6,0%	17,4%
2017	27,2%	6,4%	15,9%	27,7%	5,4%	17,4%
2018	31,2%	6,8%	14,3%	25,4%	5,0%	17,4%
2019	29,5%	7,3%	14,9%	25,1%	5,9%	17,4%
2020	21,0%	4,2%	22,2%	28,5%	6,7%	17,4%

Total Cotización Internacional (%)

Total Impuestos (%)

2013	43,8%	44,4%
2014	41,6%	45,7%
2015	34,3%	50,2%
2016	30,0%	53,4%
2017	33,6%	50,5%
2018	38,0%	47,8%
2019	36,8%	48,3%
2020	25,2%	52,6%

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

A continuación, se procede a analizar de forma individualizada cada componente y su evolución en el periodo 2013-2020.

11.1 Impuestos

Se pueden diferenciar dos tipologías de impuestos que gravan los carburantes, los impuestos expresados en €/lt y los impuestos expresados en porcentaje.

- Impuestos expresados en €/lt: Se adicionan al precio antes de impuestos:

Con anterioridad al 1 de enero de 2019 estos impuestos eran, por un lado, el impuesto especial de hidrocarburos (0,401 €/lt para la gasolina 95 y 0,307 €/lt para el gasóleo A) y, por otro, el denominado impuesto de ventas minoristas de determinados hidrocarburos (IVMDH). El IVMDH se desglosaba a su vez en un tramo estatal (0,024 €/lt) y un tramo autonómico cuya magnitud difería según la Comunidad Autónoma, siendo el máximo permitido de 0,048 €/lt.

Desde el 1 de enero de 2019 se trata de un único impuesto, el denominado impuesto sobre hidrocarburos que se desglosa en dos tipos, el tipo general y el tipo especial, y se aplica por igual en toda la Península y Baleares. El tipo general se corresponde con el anterior impuesto especial, no habiéndose modificado su cuantía (0,401 €/lt para la gasolina 95 y 0,307 €/lt para el gasóleo A). Por su parte, el tipo especial es el resultado de aglutinar los dos componentes que conformaban el IVMDH, adquiriendo el tramo autonómico su valor máximo (0,048 €/lt). Este incremento es la única modificación impositiva, en cuanto a cuantía del impuesto, acontecida a lo largo del periodo de análisis. Así, el tipo especial se sitúa desde el 1 de enero de 2019 para ambos carburantes en 0,072 €/lt (0,024+0,048 €/lt)

- Impuesto expresado en porcentaje: Se aplica tanto sobre el PAI como sobre los impuestos en €/lt anteriormente referidos.

Se trata del IVA que, en el caso particular de los carburantes, se ha mantenido constante en el 21% durante todo el periodo de análisis. Lógicamente el componente de IVA en €/lt varía en función del valor de la base sobre la que aplica.

En el año 2013, año del periodo analizado con el PVP máximo, los impuestos de la gasolina 95 totalizaron 0,715 €/lt (49,6% del PVP) y los del gasóleo A 0,607 €/lt (44,4% del PVP).

En el año 2019, año en el que aumentaron los impuestos expresados en €/lt por integrarse en el tipo especial el tramo autonómico del IVMDH en su cuantía máxima, los impuestos de la gasolina 95 totalizaron 0,700 €/lt (53,6% del PVP) y los del gasóleo A 0,592 €/lt (48,3% del PVP). Obsérvese que pese a haber aumentado en 2019 los impuestos expresados en €/lt, la componente total de impuesto disminuyó circunstancialmente respecto a 2013 por el efecto del IVA, dado que se aplicó sobre un PAI inferior.

Este hecho se agudizó en 2020 dada la significativa reducción del PAI. En 2020 la componente total de impuestos volvió a disminuir en valor absoluto por el efecto del IVA, a pesar de que los carburantes se gravaron con los mismos impuestos que el año anterior. En concreto, los impuestos de la gasolina 95 totalizaron 0,679 €/lt (57,4% del PVP) y los del gasóleo A 0,567 €/lt (52,6% del PVP).

Por tanto, los impuestos que gravan los carburantes se componen de una parte fija (tipo general+tipo especial) y de una parte variable (IVA). El IVA, como se ha expuesto, se aplica no solo sobre PAI sino también sobre la parte fija del impuesto. En consecuencia, el PVP de los carburantes siempre contiene una cuantía

impositiva en €/lt que no se modifica, y que, por tanto, no se ve afectada por la magnitud de las variaciones de los mercados internacionales ni por la velocidad con la que estas variaciones se producen. Esta cuantía asciende, desde el 1 de enero de 2019, a 0,572 €/lt para la gasolina 95 y a 0,459 €/lt para el gasóleo A²⁸.

El componente de impuestos en euros/litro disminuyó en 2020 por la aplicación del IVA sobre un precio antes de impuestos inferior. Aun así, los impuestos explicaron más de la mitad del PVP de ambos carburantes.

El PVP de los carburantes contiene una parte de impuestos fija (alrededor de medio euro/litro), que no se ve afectada por el cómo varían los mercados internacionales, ni en intensidad, ni en velocidad.

11.2 Cotización internacional

Las cotizaciones internacionales (Ci) a las que se indexan los precios finales de los carburantes son, de acuerdo al conocimiento de esta Comisión, respectivamente, las **cotizaciones de la gasolina y del gasóleo de referencia en los mercados internacionales** (mediterráneo y noroeste de Europa para el caso de España) y no la cotización del crudo Brent. Las cotizaciones de la gasolina y el gasóleo son superiores a las del Brent y su diferencial respecto al crudo no se mantiene constante en el tiempo.

Al objeto de observar esta apreciación, las figuras anteriores muestran, como ya se ha adelantado previamente, la cotización internacional del producto en cuestión desglosada en dos partes, la cotización del Brent y el diferencial de la cotización del producto de referencia respecto al referido crudo. Así, se observa, por ejemplo, que en el periodo 2015-2017, a pesar de encontrarse el crudo en cotas más bajas, el diferencial de la gasolina respecto al Brent era más amplio que en años previos.

En 2020 los diferenciales de los productos de referencia respecto al Brent se estrecharon significativamente y las cotizaciones de estos productos se redujeron en relación al año anterior en mayor cuantía que el crudo.

Cabe señalar que la cotización internacional de referencia puede no corresponderse con el coste real de aprovisionamiento del carburante. Ambas variables muestran una elevada correlación entre ellas, pero no se puede afirmar que sean iguales. Esta Comisión no dispone de información precisa sobre los costes reales de aprovisionamiento, pero parece razonable apuntar que éstos podrían ser superiores a la Ci simplemente por la posición geográfica de nuestro país como se explicará más adelante.

Partiendo de la hipótesis de que existe un diferencial entre los costes de aprovisionamiento y la Ci, se desconoce igualmente la evolución exacta de dicho diferencial con el tiempo, pudiendo haberse estrechado o ampliado en el intervalo que se analiza. Lo que sí es un hecho es que parece haberse modificado el

²⁸ Para la gasolina 95: $(0,401+0,072)*1,21$. Para el gasóleo A: $(0,307+0,072)*1,21$.

esquema de aprovisionamiento español, en atención al incremento progresivo de las importaciones de gasolinas y gasóleos en los últimos años, siendo especialmente significativo el incremento del +216% de las importaciones de gasolinas en 2019.

El PVP de los carburantes está indexado a las cotizaciones de la gasolina y el gasóleo de referencia en los mercados internacionales, las cuales se redujeron en 2020 en mayor medida que el crudo.

*La **Ci** no ha de corresponderse con el coste real de aprovisionamiento. El diferencial existente entre ambas variables podría haber variado en estos últimos años en atención a la modificación del esquema de aprovisionamiento español.*

11.3 Margen bruto de distribución (PAI-Ci)

El **margen bruto** de distribución (diferencia entre el precio antes de impuestos y la cotización internacional, PAI-Ci) ha experimentado en el periodo analizado una **evolución creciente sostenida** en valor absoluto²⁹, con independencia del comportamiento de los otros dos componentes que conforman el PVP, principalmente la cotización internacional.

En el año 2013 el PAI-Ci de ambos carburantes era del orden de 16 c€/lt. En el año 2020 se situó en 25,0 c€/lt para la gasolina 95 y en 23,9 c€/l para el gasóleo A, sus valores máximos desde que hay registros. En consecuencia, el PAI-Ci parece ser el componente del PVP que explica mayoritariamente los niveles de precios antes de impuestos en España y su posición relativa frente a Europa. Es un hecho contrastado que el margen bruto en España es superior al de los países de nuestro entorno y, como se ha visto anteriormente, este diferencial se incrementó aún más en 2020.

El PAI-Ci comprende los siguientes costes:

- Costes logísticos asociados a la distribución del carburante, desde su origen (refinería o puerto de importación) hasta su destino (estación de servicio)
- Costes asociados a los puntos de venta
- Costes derivados del cumplimiento de diversas obligaciones normativas
- Otros costes: costes de estructura, costes corporativos ...
- Margen del operador mayorista y/o distribuidor minorista por el ejercicio de su actividad (beneficio empresarial)
- Adicionalmente, incluiría el diferencial que podría existir entre el coste real de aprovisionamiento del producto y la Ci al que se ha hecho referencia en el epígrafe anterior.

A continuación, se abordan cada una de las partidas que integran el PAI-Ci, al objeto de analizar cuáles son las que pueden explicar mayoritariamente el nivel y

²⁹ Con la salvedad de los años 2016 y 2018 tan sólo para el caso del gasóleo A, en los que el PAI-Ci se redujo ligeramente respecto al valor registrado en el año anterior.

la evolución creciente en el tiempo del margen bruto en España y su diferencia respecto a los márgenes brutos europeos.

Desviaciones entre el coste real de aprovisionamiento (CMP) y la cotización internacional de referencia (Ci)

De existir un diferencial positivo entre ambas variables, este formaría parte del PAI-Ci. Como se ha apuntado, este diferencial podría haberse modificado en los últimos años por el cambio del esquema de aprovisionamiento. Si se hubiera ampliado, sería uno de los factores que explicarían la evolución creciente del PAI-Ci.

Por otro lado, en relación a la comparativa europea, hay que tener en cuenta que este diferencial CMP-Ci no es el mismo para todos los países. Recordemos que la Ci que se emplea para el cálculo del PAI-Ci en España o en cualquier país europeo es, la cotización CIF MED y/o CIF NWE, es decir, el coste del producto en puerto destino del área Génova-Lavera y/o en puerto destino del área Rotterdam-Amberes, respectivamente. Sin embargo, la CMP incluye, además de la Ci, el coste del transporte del producto desde estos puntos o su origen real hasta puerto del país destino (extra-flete). Parece razonable pensar, por la posición geográfica de España, que este coste en nuestro país sea superior, por ejemplo, al italiano o al británico. Por otro lado, son varios los factores que pueden incidir en el valor del extra-flete (escasez de barcos, estados de los puertos...), factores independientes a la evolución de las cotizaciones de las referencias de mercado. El extra-flete, así como las tarifas portuarias, costes de tiempos de plancha, etc, son diferentes en cada país y formarían parte de este diferencial CMP-Ci.

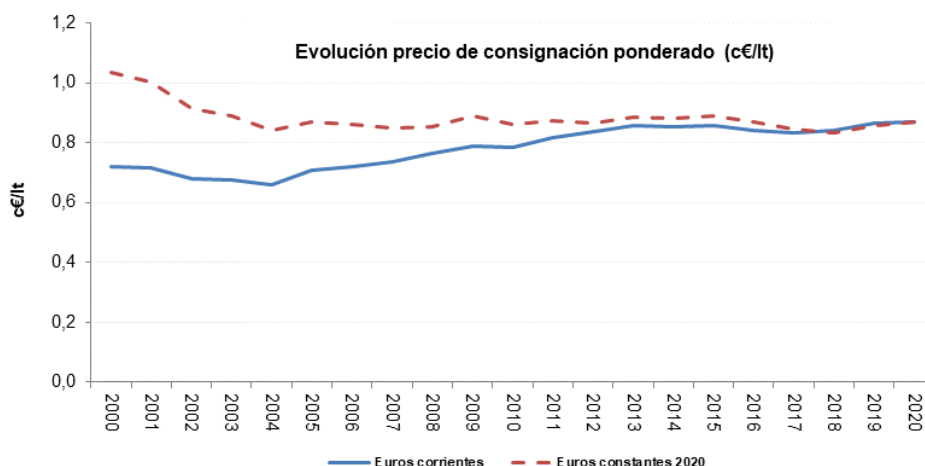
Costes logísticos asociados a la distribución física del carburante desde su origen en refinería o puerto de importación hasta su destino (estación de servicio)

Estos costes son los correspondientes a la logística primaria y la logística capilar.

En cumplimiento del artículo 41 de la Ley de Hidrocarburos, la Dirección de Energía realiza desde el año 2001 una supervisión del mercado de la **logística primaria** en España (almacenamiento y transporte primario), no habiéndose observado grandes variaciones en el precio de estos servicios logísticos.

Si se toma como referencia a CLH, compañía titular de la única red de oleoductos existente en España y de aproximadamente el 50% de la capacidad de almacenamiento disponible para productos petrolíferos líquidos, el precio medio ponderado de los servicios de almacenamiento y transporte primario es de aproximadamente 0,8-0,9 c€/lt. Parece razonable concluir que la logística primaria no es un componente clave que explique la magnitud del PAI-Ci español, ni su evolución creciente en el tiempo y su diferencia con Europa.

Figura 661: Evolución del precio medio efectivo (ponderado) de la logística primaria de gasolinas y gasóleos de CLH y peso sobre el precio de los carburantes



	Precio medio efectivo consignación c€/lt	GASOLINA 95				GASÓLEO A			
		PVP		PAI		PVP		PAI	
		c€/lt	% consignación	c€/lt	% consignación	c€/lt	% consignación	c€/lt	% consignación
2001	0,717	80,60	0,9%	32,30	2,2%	69,90	1,0%	33,20	2,2%
2002	0,679	81,10	0,8%	30,30	2,2%	69,50	1,0%	30,50	2,2%
2003	0,676	81,70	0,8%	30,70	2,2%	70,40	1,0%	31,20	2,2%
2004	0,660	87,40	0,8%	35,20	1,9%	75,80	0,9%	35,50	1,9%
2005	0,708	96,20	0,7%	42,70	1,7%	90,00	0,8%	47,60	1,5%
2006	0,718	103,30	0,7%	48,30	1,5%	95,70	0,7%	52,20	1,4%
2007	0,734	104,90	0,7%	49,70	1,5%	97,00	0,8%	52,50	1,4%
2008	0,765	112,30	0,7%	56,10	1,4%	114,10	0,7%	67,30	1,1%
2009	0,790	100,30	0,8%	44,20	1,8%	91,20	0,9%	45,90	1,7%
2010	0,783	116,30	0,7%	55,60	1,4%	107,60	0,7%	57,70	1,4%
2011	0,816	132,21	0,6%	67,77	1,2%	127,16	0,6%	73,18	1,1%
2012	0,838	143,18	0,6%	74,61	1,1%	137,26	0,6%	79,15	1,1%
2013	0,857	144,06	0,6%	72,63	1,2%	136,83	0,6%	76,13	1,1%
2014	0,852	139,18	0,6%	68,52	1,2%	131,17	0,6%	71,30	1,2%
2015	0,857	123,69	0,7%	56,05	1,5%	112,29	0,8%	56,00	1,5%
2016	0,841	116,08	0,7%	49,74	1,7%	102,46	0,8%	47,89	1,8%
2017	0,831	122,69	0,7%	55,26	1,5%	111,02	0,7%	55,02	1,5%
2018	0,840	129,71	0,6%	61,07	1,4%	121,23	0,7%	63,45	1,3%
2019	0,863	130,76	0,7%	60,80	1,4%	122,48	0,7%	63,32	1,4%
2020	0,873	118,60	0,7%	50,75	1,7%	108,13	0,8%	51,47	1,7%

Fuente: Dirección de Energía CNMC

No se dispone de datos precisos acerca del coste que supone la **logística capilar** (transporte del producto desde el último depósito fiscal hasta las estaciones de servicio para su puesta a mercado). Sin embargo, es importante señalar que, al tratarse de un transporte por camión cisterna, la parte variable de este coste se encuentra estrechamente relacionada con el precio del carburante, no ocurriendo lo mismo con su parte fija. Así, en periodos alcistas del mercado, la logística capilar adquirirá un mayor protagonismo como componente que conforma el precio final.

Costes asociados a los puntos de venta

Dentro de estos costes se encuentran los costes de vinculación, costes de abanderamiento y la retribución al canal, entre otros.

Según un estudio realizado por la extinta CNE en el año 2007, **los costes asociados al punto de venta representaban en esas fechas aproximadamente el 60% del PAI-Ci**, siendo por tanto la tipología de coste de mayor peso en el margen bruto.

Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que **no es lo mismo una instalación de suministro a vehículos que una estación de servicio** (instalaciones de suministro en las que además de suministrarse carburantes se prestan otros servicios como el lavado, tienda de conveniencia...). Este matiz es importante para entender la **heterogeneidad de redes existente en Europa**. Hay países europeos en los que predominan las instalaciones de suministro y otros, como España, en los que la mayoría de las instalaciones de suministro son a su vez estaciones de servicio. Parece razonable pensar que los costes asociados al punto de venta son más elevados en las estaciones de servicio que en las meras instalaciones de suministro y que este factor podría explicar, en parte y dado el peso significativo que tienen los costes asociados a los puntos de venta en el PAI-Ci, que el margen bruto en España sea superior al de la media europea.

Costes derivados de obligaciones normativas

En el mercado de los hidrocarburos líquidos existen numerosas obligaciones normativas que pueden agruparse en dos tipologías generales: obligaciones sustantivas y obligaciones de información/documentales. Las obligaciones de información/documentales, dirigidas a diversos organismos, son numerosas y emanan del carácter no regulado en precios de este mercado que hace necesaria su supervisión.

Las obligaciones normativas, tanto sustantivas como informativas/documentales, no recaen por igual sobre los distintos tipos de agentes que participan en el mercado de la distribución minorista de carburantes. Las **obligaciones sustantivas y la mayor parte de las informativas/documentales recaen exclusivamente sobre los operadores al por mayor**, los cuales trasladan aguas abajo los costes asociados a las mismas hasta llegar a los precios finales de los productos.

Entre las obligaciones normativas sustantivas destacan la obligación de mantenimiento de **existencias mínimas de seguridad**³⁰, la obligación de realizar aportaciones al **Fondo Nacional de Eficiencia Energética**³¹ y la obligación de comercialización de **biocarburantes**³². Todas ellas recaen exclusivamente sobre los operadores al por mayor (no sobre los titulares de la explotación de las estaciones de servicio) y se calculan en base a sus ventas al mercado interior en el año n-1 o el n-2.

Por otro lado, estas obligaciones no son estáticas, sino que se han ido modificando en el tiempo. Así, por ejemplo, los objetivos de **introducción de biocarburantes en el mercado** se han ido **elevando progresivamente**, desde el 4,1%³³ exigido en

³⁰ Real Decreto 1716/2004, de 23 de julio, por el que se regula la obligación de mantenimiento de existencias mínimas de seguridad, la diversificación de abastecimiento de gas natural y la incorporación de reservas estratégicas de productos petrolíferos.

³¹ Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

³² Orden ITC/2877/2008, de 9 de octubre, por la que se establece un mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte.

³³ Objetivos individuales de biocarburante en diésel y de biocarburante en gasolina.

2013 hasta el 8,5% exigido en 2020, incrementándose además el coste del certificado sujeto a pago compensatorio desde los 350 euros establecidos al inicio de la obligación en el año 2008 hasta los 763 euros aplicados desde 2014. En consecuencia, tanto por el incremento de las ventas como por la evolución de la obligación a objetivos más exigentes, los costes absolutos asociados a esta obligación normativa se han incrementado significativamente en el periodo 2013-2020.

La obligación de **mantenimiento de existencias mínimas de seguridad** también se modificó a lo largo del periodo analizado. A finales del año 2015 los días de existencias estratégicas (días mantenidos por CORES) **se incrementaron de 40 a 42 días**, quedando en consecuencia reducidos de 52 a 50 los días a mantener por cada sujeto obligado³⁴. Este incremento de 2 días de existencias estratégicas, pudo suponer una reducción de los costes globales asociados a esta obligación para los operadores no refineros, pues el mantenimiento por parte de la Corporación de mayores volúmenes les eximió de tener que aprovisionarse del producto correspondiente a la cobertura de 2 días³⁵. Sin embargo, pudo no ocurrir lo mismo para el caso de los operadores con capacidad de refino, los cuales, al cubrir las existencias mínimas que han de mantener por su cuenta con su producto operativo, vieron el coste global de la obligación incrementado.

No obstante lo anterior, las cuotas ordinarias (€/m³ y día) que los sujetos han de abonar a la Corporación por las existencias estratégicas han disminuido en estos últimos años, por lo que a pesar del impacto negativo que haya podido tener el incremento de los 2 días en las cuentas de los operadores refineros, no parece que los costes asociados a esta obligación normativa sean los que motiven la evolución creciente del PAI-Ci al menos hasta 2019. En el periodo comprendido entre junio y septiembre de 2020 se tuvieron que abonar **cuotas extraordinarias³⁶ a CORES las cuales sí que pueden explicar, en parte, el notable incremento de margen bruto en 2020**.

Otra de las obligaciones con impacto en la evolución del PAI-Ci es la obligación de realizar **aportaciones al Fondo Nacional de Eficiencia Energética (FNEE)** aprobada en octubre de 2014. Al calcularse la obligación en base a las ventas en contenido energético, las aportaciones que han de realizar los operadores al por mayor de productos petrolíferos son significativas en comparación con las de los

³⁴ Los sujetos obligados han de mantener unas existencias mínimas de seguridad equivalentes a 92 días de sus ventas o consumos. Parte de estos 92 días los constituye y mantiene CORES (existencias estratégicas) y la parte restante el propio sujeto obligado (existencias mínimas de seguridad propiamente dichas), debiendo en consecuencia aprovisionarse y almacenar producto por su cuenta o bien suscribir con un tercero un contrato de arrendamiento de producto. El sujeto abona a CORES una cuota, expresada en €/m³ y día, por las existencias estratégicas que la Corporación le constituye y mantiene.

³⁵ Se presupone que el coste unitario de las existencias estratégicas es inferior al coste unitario de las existencias mínimas de seguridad propiamente dichas.

³⁶ Orden TED/456/2020, de 27 de mayo, por la que se aprueban cuotas extraordinarias a abonar a la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos como consecuencia de los efectos de la crisis ocasionada por el Covid-19.

otros dos sectores energéticos (gas y electricidad) que también han de aportar al Fondo.

Estas aportaciones se trasladan a los precios finales de los productos comercializados. A este respecto hay que tener en cuenta que las cantidades a abonar en el año n (se ingresan en tres momentos del año n: 28-feb, 30-abr y 30-jun) se calculan en base a las ventas del año n-2 y son trasladadas aguas abajo a los precios finales a lo largo del año n. En consecuencia, las aportaciones al Fondo que los operadores mayoristas tuvieron que realizar **en 2020** (calculadas en base a sus ventas de 2018) se tuvieron que **repartir entre unas ventas al mercado significativamente más bajas** a consecuencia del Covid-19, **aumentando** por tanto el **coste unitario en c€/lt** que supuso esta obligación normativa en 2020 y que, sin duda, contribuyó al notable incremento del PAI-Ci en este último ejercicio.

Efecto similar sobre el PAI-Ci podría tener la nueva obligación de aportación al Fondo Nacional de Sostenibilidad del Sistema Eléctrico (FNSSE), actualmente en tramitación. El objeto de este Fondo es repartir entre los distintos sectores energéticos (electricidad, gas y petróleo), los costes regulados asociados a la financiación de la retribución específica de la actividad de generación a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración de alta eficiencia y residuos previstas en la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico, aportando las adecuadas señales para la electrificación y sostenibilidad del sistema eléctrico.

De forma análoga al FNEE, y según el redactado actual de la norma en tramitación, los operadores al por mayor de productos petrolíferos habrán de realizar aportaciones al FNSSE calculadas en base a sus ventas. Según las estimaciones realizadas, estas nuevas aportaciones, que igualmente se prevé serán trasladadas a los precios finales, tendrán un impacto de +7 c€/lt sobre el precio de los carburantes.

Por otro lado, la lista de obligaciones con coste que engloba el PAI-Ci podría haberse incrementado recientemente con la entrada en vigor el 21 de mayo de 2021 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Su artículo 15 establece la obligación, para los titulares de las instalaciones de suministro con ventas anuales en 2019 superiores a 5 millones de litros, de instalar, al menos, una infraestructura de recarga eléctrica³⁷. Los costes de la inversión a

³⁷ Los titulares de instalaciones de suministro con ventas en 2019 superiores a 10 Mlt deben instalar al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 150 kW en corriente continua, con puesta en servicio a más tardar en febrero de 2023. Los titulares de instalaciones con ventas en 2019 comprendidas entre los 5 y 10 Mlt, deberán instalar un punto de recarga de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, con puesta en servicio a más tardar en agosto de 2023.

Adicionalmente, si en una provincia, Ciudad Autónoma o isla no existiera ninguna instalación con ventas en 2019 superiores a 5 Mlt, quienes ostenten la titularidad de las instalaciones que, ordenadas de mayor a menor volumen de ventas anuales agregadas de gasolina y gasóleo, conjunta o individualmente alcancen al menos el 10 % de las ventas anuales totales en las citadas áreas geográficas en el año 2019 instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura de recarga de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio a más tardar en agosto de 2023.

acometer y su mantenimiento posterior podrían ser repercutidos al consumidor final en el precio del carburante, engrosándose el margen bruto. Esta nueva obligación afecta a aproximadamente 1.100 estaciones de servicio, lo que supone un 9% de la red.

Finalmente, en relación a las obligaciones normativas sustantivas, cabe hacer mención a las aportaciones que mensualmente los operadores al por mayor de productos petrolíferos han de realizar en concepto de **tasa CNMC**³⁸, igualmente calculadas a partir de sus ventas, y que también tienen su reflejo en el PAI-Ci y, por tanto, en el precio final del carburante.

Respecto a las **obligaciones de información/documentales** son, como se ha comentado, numerosas y de gran contenido. Entre ellas destacan:

- Las obligaciones derivadas del cumplimiento de la Resolución de 29 de mayo de 2007³⁹, mediante la cual los operadores al por mayor de productos petrolíferos han de reportar a CORES, la CNMC y al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico con periodicidad mensual información muy completa acerca de su actividad.
- Las obligaciones documentales derivadas de la comercialización de biocarburantes. Desde el inicio del mecanismo de fomento, se exige a los operadores al por mayor la presentación de un estado contable acompañado de un informe de auditoría emitido por su auditor de cuentas⁴⁰. Adicionalmente, desde el 1 de enero de 2019, con la entrada en vigor del periodo definitivo de verificación de la sostenibilidad, los operadores deben remitir un informe de verificación de la sostenibilidad⁴¹, emitido por una entidad de verificación o por una entidad que participa al amparo de un régimen nacional o internacional voluntario reconocido por la Comisión Europea a estos efectos o que actúa en el marco de un acuerdo bilateral o multilateral celebrado por la UE con terceros países. Por otro lado, desde el 2019 (con la entrada en vigor del doble cómputo) y desde 2020 (con la entrada en vigor del límite del 7,2% de los biocarburantes de primera generación), los productores que no son sujetos obligados deben

La obligación se extiende también a todas las nuevas instalaciones a partir de 2021, así como a aquellas que acometan una reforma que requiera una revisión del título administrativo, con independencia de su volumen anual de ventas.

³⁸ Tasa aplicable a la prestación de servicios y realización de actividades por la CNMC en relación con el sector de los hidrocarburos líquidos. La tasa asciende a 0,140817 €/Tm y se aplica sobre las ventas anuales de gasolinas, gasóleos, querosenos y fuelóleos realizadas al mercado interior. El importe de la tasa no se ha modificado durante el periodo de análisis.

³⁹ Resolución de 29 de mayo de 2007, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se aprueban los nuevos formularios oficiales para la remisión de información a la Dirección General de Política Energética y Minas, a la Comisión Nacional de Energía y a la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos.

⁴⁰ Conforme a lo previsto en las distintas Circulares de la CNMC al efecto que se han ido sucediendo en el tiempo. Actualmente esta obligación de información está establecida en los apartados noveno.1.m) y duodécimo.8.b) vi) de la Circular 5/2020 de la CNMC, de 9 de julio.

⁴¹ Conforme a lo previsto en el Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre. Posteriormente, se publicó la Orden TEC/1420/2018, de 27 de diciembre, para posibilitar el citado paso al sistema definitivo de verificación de la sostenibilidad previsto en el RD 1597/2011 (artículo 11). Esta obligación documental, así como el detalle del contenido del informe de verificación, está recogida en el apartado noveno.1.n) de la Circular 5/2020 de la CNMC, de 9 de julio.

remitir el denominado informe adicional⁴², firmado por una entidad de verificación o por una entidad que actúe al amparo de un sistema voluntario reconocido por la Comisión Europea.

- Por su parte, la Orden ITC/2308/2009 establece la única obligación de información que recae conjuntamente sobre los operadores mayoristas y los distribuidores minoristas. Según lo establecido en esta Orden, los operadores al por mayor con redes de distribución, los gestores de la explotación de sus estaciones, así como los titulares de las instalaciones independientes, han de reportar al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico los precios de los carburantes comercializados con periodicidad semanal y las ventas anuales.

Todas estas **obligaciones de información/documentales conllevan costes de gestión y administrativos** que son trasladados a los precios finales, quedando integrados concretamente en el margen bruto.

En conclusión, existen numerosas obligaciones normativas (sustantivas y de información/documentales), que recaen mayoritariamente sobre los operadores al por mayor, cuyos costes son trasladados a los precios finales engrosando el margen bruto. La gran mayoría de ellas se configuran en base a las ventas de años anteriores, mientras que el coste se repercute sobre las ventas del año en curso. Este hecho tiene repercusiones cuando hay reducciones de demanda como ocurre en el año 2020 (explicado más adelante).

La contribución del coste de las obligaciones normativas al PAI-Ci en España puede ser mayor que la de otros países de nuestro entorno en los que, por ejemplo, el coste de la introducción de biocarburantes en el mercado es más reducido (bien por ser un sector más maduro o bien por disponer de una senda de objetivos a largo plazo⁴³).

Otros costes

Dentro de estos costes se incluyen los costes de estructura, costes corporativos..., que tienen una componente fija importante y que, en la parte correspondiente, se trasladan a los precios finales al igual que todos los costes referidos previamente.

Cabe hacer en este apartado un par de reflexiones sobre los costes fijos, las cuales son extrapolables a la componente fija de todos los costes mencionados con anterioridad. En momentos, como el año 2020, en los que se registró una caída significativa de las ventas de carburantes en estaciones de servicio, los costes fijos incluidos en el PAI-Ci, variabilizados por unidad de volumen, experimentaron una subida notable que sin duda pueden explicar, en parte, la magnitud histórica alcanzada por el margen bruto en 2020. Por otro lado, ante una demanda que

⁴² Apartado duodécimo.8.b) vi) de la Circular de la CNMC 5/2020, de 9 de julio.

⁴³ En España existen aún puntos clave de la Directiva RED II (Directiva 201/2001 del Parlamento Europeo del Consejo de 11 de diciembre de 2018 relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables) pendientes de su trasposición al ordenamiento jurídico español. Su aprobación facilitará la predictibilidad y dará mayor seguridad jurídica al sector a la hora de acometer inversiones.

parece haber alcanzado en 2019 su máximo, tanto por el efecto de la pandemia como por la introducción de energías alternativas sustitutivas, el incremento del número de estaciones de servicio provoca la generación de nuevos costes fijos que tendrán que ser repartidos entre cada vez menos litros; por tanto, los costes fijos unitarios serán cada vez mayores.

Beneficio empresarial

El margen bruto lo conforman todos los costes relatados en los apartados anteriores a los cuales hay que sumar el beneficio que el operador mayorista y/o el distribuidor minorista obtiene por el ejercicio de su actividad. Esta Comisión no dispone de información precisa acerca de la magnitud de esta partida del margen bruto. Así mismo desconoce los valores de esta variable a nivel europeo.

Evolución de los componentes que conforman el margen bruto

Esta Comisión ha analizado la evolución desde el año 2007 (año final abordado en el estudio de la extinta CNE al que se ha hecho referencia anteriormente) de los distintos componentes que conforman el margen bruto, y a los cuales se acaban de dedicar los párrafos anteriores: desviación del coste de aprovisionamiento vs. cotización internacional (CMP vs. Ci), logística primaria, logística secundaria, costes asociados al punto de venta, costes derivados de obligaciones normativas (existencias mínimas de seguridad, biocarburantes, FNEE, tasa CNMC y obligaciones de información/documentales) y beneficio empresarial.

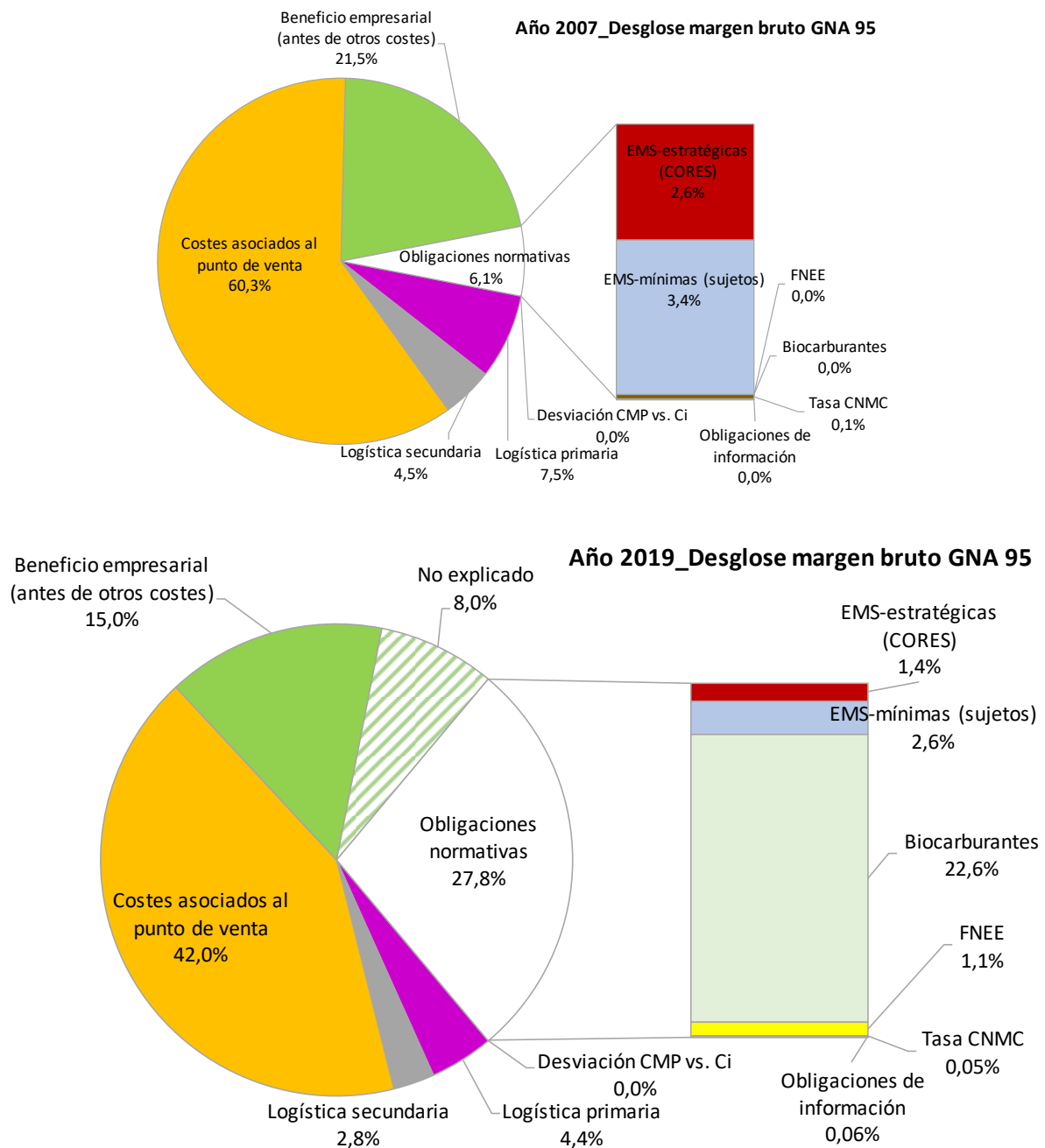
Para este análisis, se ha determinado la magnitud (en c€/lt), de los distintos componentes del margen bruto, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A, siguiendo las siguientes líneas metodológicas:

- Se ha considerado una desviación del coste de la materia prima vs. cotización internacional equivalente al promedio existente en el periodo 2003-2007 abordado en el estudio de la extinta CNE, dado que las cotizaciones registradas en los mercados internacionales en ese periodo se posicionaron en cotas similares a las de los últimos ejercicios.
- Los costes de la logística primaria se corresponden con el valor de la tarifa media efectiva de CLH.
- Los costes de la logística secundaria se han obtenido mediante una proyección de los valores determinados en el año 2007. En dicha proyección se ha tenido en cuenta la evolución del precio del gasóleo de automoción, al cual se indexa la parte variable del coste.
- Los costes asociados a las obligaciones normativas se han cuantificado a partir de los importes ciertos y conocidos de estas obligaciones (cuota CORES, coste del almacenamiento de existencias mínimas de seguridad, tasa CNMC, millones de euros aportados al FNNE y número de certificados de biocarburantes y precio unitario de los mismos para cumplir en cada momento con los objetivos mínimos de comercialización de estos productos). Solamente se han estimado los costes asociados a las obligaciones de información/documentales.
- Los costes asociados al punto de venta y el beneficio empresarial (antes de otros costes) se han estimado a partir de una evolución razonable de los valores contrastados en el año 2007.

Como resultado de este ejercicio metodológico, se obtiene una parte “no explicada” del margen bruto (que es la diferencia entre el margen bruto real y la suma de todos sus componentes calculados/estimados) con un valor discreto, lo que apoya la solidez del ejercicio.

Las siguientes figuras muestran la evolución del peso de cada componente en el margen bruto total para los años 2007 y 2019. No se tiene en cuenta para esta comparativa temporal el año 2020 (pese a ser el último disponible), dada la particularidad de este ejercicio afectado por la pandemia del Covid-19, con una caída drástica de las ventas y, en consecuencia, unos costes fijos por unidad de volumen anormalmente elevados.

Figura 672: Evolución de los componentes que conforman el margen bruto de la gasolina 95. Comparativa 2007-2019

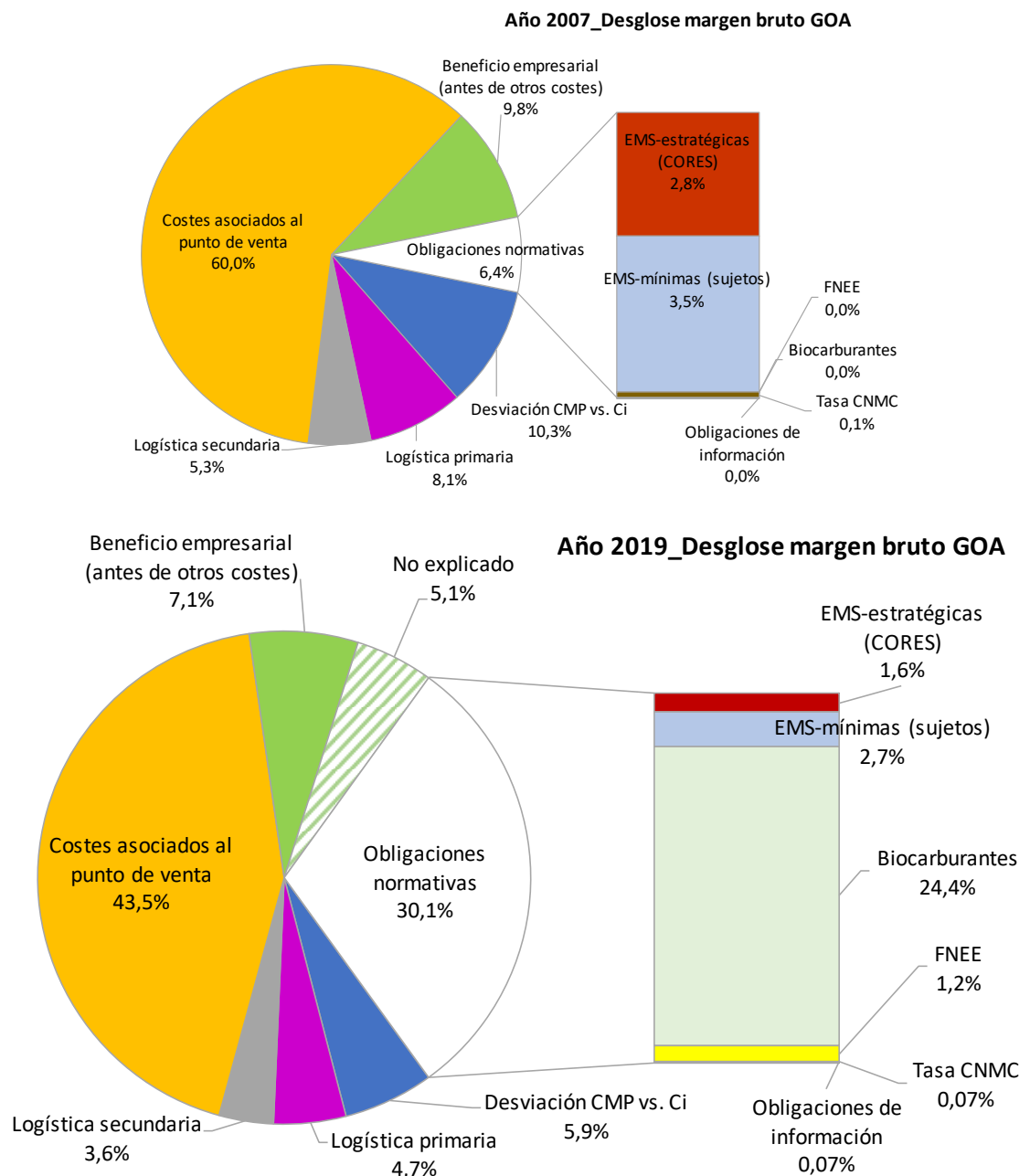


PAI-Ci gasolina 95 año 2007 = **11,5 c€/lt**

PAI-Ci gasolina 95 año 2019 = **19,7 c€/lt**

Fuente: Dirección de Energía CNMC

Figura 683: Evolución de los componentes que conforman el margen bruto del gasóleo A. Comparativa 2007-2019



PAI-Ci gasóleo A año 2007 = **11,1 c€/lt**

PAI-Ci gasóleo A año 2019 = **18,2 c€/lt**

Fuente: Dirección de Energía CNMC

De las figuras anteriores se extraen las siguientes conclusiones:

- En el año 2007 el componente de mayor peso en el margen bruto eran los costes asociados al punto de venta, los cuales explicaban aproximadamente el 60% del margen bruto de ambos carburantes. Le seguía, en orden de magnitud, el beneficio empresarial, junto con la desviación CMP vs. Ci tan sólo en el caso del gasóleo A.

- **En el año 2007 los costes derivados de las obligaciones normativas suponían aproximadamente el 6% del margen bruto.** Estas obligaciones se limitaban a la obligación de mantenimiento de existencias mínimas de seguridad, al pago de la tasa CNMC y a las obligaciones de información existentes en el momento, pues aún no habían entrado en vigor la obligación de comercialización de biocarburantes ni la de realizar aportaciones al Fondo Nacional de Eficiencia Energética.
- **El componente que más ha incrementado su participación en el margen bruto en estos últimos años es el de costes asociados a las obligaciones normativas,** dada la incorporación progresiva de nuevas obligaciones que recaen sobre el sector y, en concreto, sobre los operadores mayoristas. Estas nuevas obligaciones son, como se ha visto, la comercialización de biocarburantes, que se inició en el año 2008 con objetivos obligatorios de penetración crecientes en el tiempo, y la de realizar aportaciones al FNEE iniciada en el año 2014. Así, el peso en el margen bruto de las obligaciones normativas se ha incrementado desde el 6% registrado en 2007 hasta el aproximadamente **30% en 2019.**
- El significativo aumento del coste asociado a las obligaciones normativas ha provocado una disminución de la participación de los **restantes componentes** del margen bruto, a pesar de **no haber variado sustancialmente en valor absoluto a lo largo del periodo analizado. Los costes asociados al punto de venta continúan siendo el componente de mayor peso** en el margen bruto, por encima del coste de las obligaciones normativas.
- Tras los cálculos y estimaciones realizadas, la parte “no explicada” del margen bruto asciende en 2019 a 1,58 c€/lt para la gasolina 95 y a 0,93 c€/lt para el gasóleo A, lo cual representa el 8% y 5%, respectivamente, del margen bruto. Atendiendo a su magnitud en valor absoluto se puede considerar que el ajuste del ejercicio realizado es razonable.

Por tanto, el **coste asociado a las obligaciones normativas** parece configurarse como el **principal factor que explica la evolución creciente del margen bruto en los últimos años.** Las obligaciones que fundamentalmente han motivado esta tendencia creciente es la de introducción de biocarburantes en el mercado, con objetivos de penetración más exigentes cada año, y la obligación de aportaciones al FNEE.

La siguiente figura muestra la evolución en valor absoluto (c€/lt) de los costes asociados a cada una de las obligaciones normativas, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A, en el periodo 2014-2020 y su comparación con el 2007. Cabe señalar que en el año 2020 se observa un ascenso del coste de biocarburantes superior al de ejercicios precedentes, motivado por el incremento del objetivo obligatorio en 1,5 puntos porcentuales (el mayor incremento interanual de la obligación hasta el momento)⁴⁴, así como un ascenso del coste de existencias estratégicas, consecuencia de la aprobación de las cuotas extraordinarias a abonar a CORES que se han mencionado anteriormente.

⁴⁴ 4,1% en 2014 y 2015; 4,3% en 2016; 5,0% en 2017; 6,0% en 2018; 7,0% en 2019 y 8,5% en 2020.

**Figura 694: Evolución de los costes derivados de las obligaciones normativas. Comparativa
Periodo 2014-2020 vs. 2007**

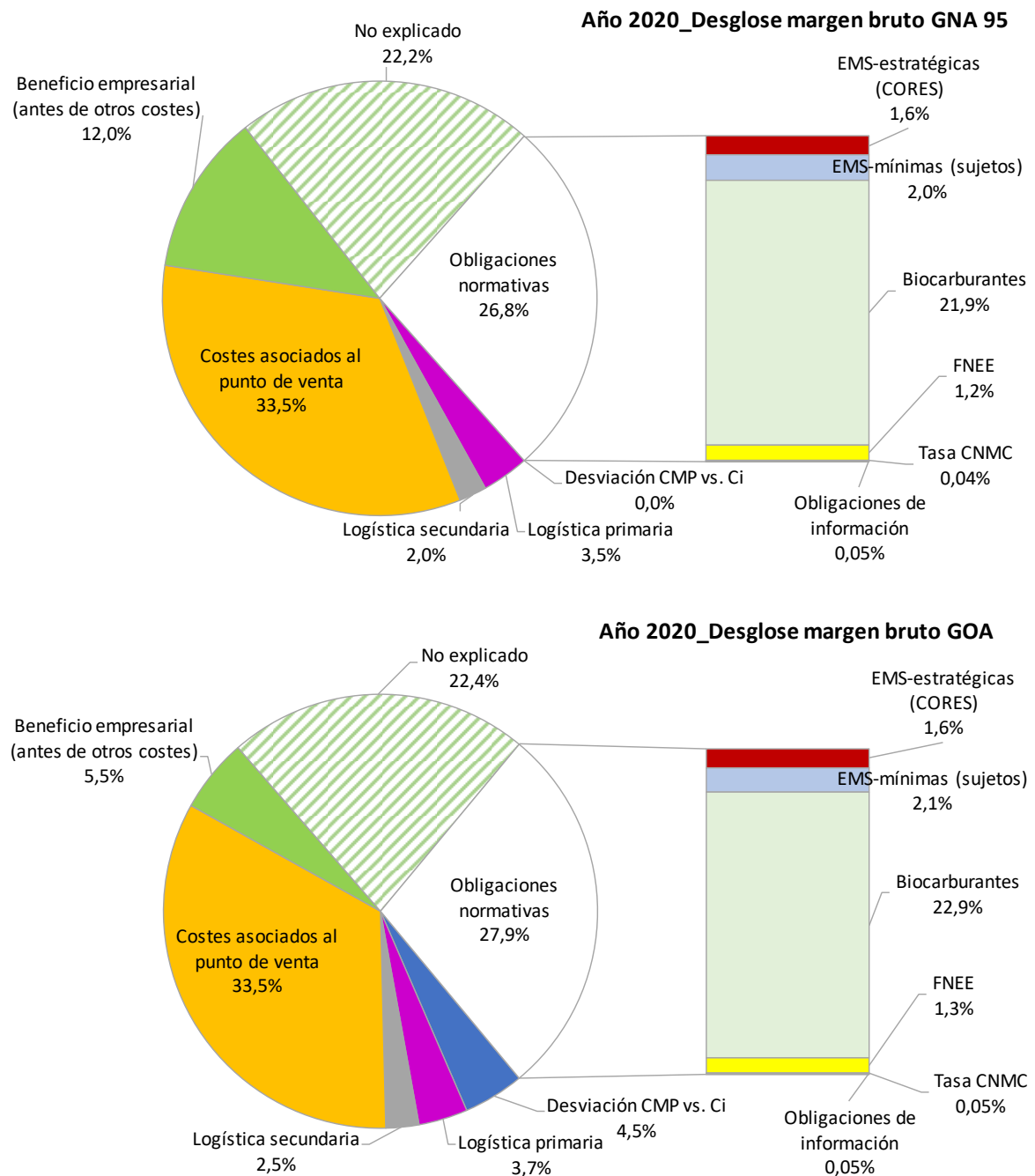
GASOLINA 95 (c€/lt)	2007	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
EMS (CORES+sujetos)	0,69	0,89	0,85	0,84	0,80	0,80	0,79	0,92
Biocarburantes	--	2,61	2,62	2,75	3,19	3,82	4,45	5,46
FNEE	--	0,13	0,33	0,28	0,23	0,21	0,22	0,30
Tasa CNMC	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Obligaciones de información	--	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Total obligaciones normativas	0,70	3,65	3,82	3,88	4,24	4,85	5,48	6,70

GASÓLEO A (c€/lt)	2007	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
EMS (CORES+sujetos)	0,69	0,87	0,83	0,82	0,78	0,79	0,79	0,89
Biocarburantes	--	2,61	2,62	2,75	3,19	3,82	4,45	5,46
FNEE	--	0,13	0,32	0,28	0,23	0,21	0,22	0,30
Tasa CNMC	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Obligaciones de información	--	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Total obligaciones normativas	0,70	3,64	3,79	3,86	4,23	4,84	5,48	6,67

Fuente: Dirección de Energía CNMC

La configuración del reparto del margen bruto entre sus distintos componentes es diferente en 2020, ejercicio en el que aumenta de forma considerable la parte “no explicada”, hasta el 22% (aproximadamente 5 c€/lt, cifra coincidente con el incremento del margen bruto en 2020 vs. 2019). Este hecho es indicativo de que, para este ejercicio, podrían no ser válidas las líneas metodológicas empleadas para los ejercicios precedentes. El hecho de que los costes fijos se hayan repartido entre ventas sensiblemente inferiores a las de otros periodos es, sin duda, uno de los factores que introduce nuevas variables a tener en cuenta en el cálculo del margen en 2020. Se considera necesario seguir con las labores de supervisión del mercado y analizar de nuevo en detalle los componentes que conforman el PAI-Ci una vez que el mercado haya alcanzado una estabilidad razonable tras el impacto de la pandemia del Covid-19. No se considera prudente, con la información disponible, sacar conclusiones a partir de los resultados de un ejercicio totalmente atípico.

**Figura 705: Componentes que conforman el margen bruto de la gasolina 95 y el gasóleo A.
Año 2020**



PAI-Ci gasolina 95 año 2020 = **25,0 c€/lt**

PAI-Ci gasóleo A año 2020 = **23,9 c€/lt**

Fuente: Dirección de Energía CNMC

El margen bruto es el componente del PVP que explica mayoritariamente la posición relativa de los precios antes de impuestos en España frente a Europa.

*El margen bruto, además del beneficio del operador mayorista y/o distribuidor minorista, incluye gran variedad de costes. Entre todos ellos, los **costes asociados al punto de venta** son los que tienen mayor peso y explican, en parte, el nivel del margen bruto en España. La contribución al margen bruto de estos costes puede ser mayor en España que en otros países de nuestro entorno que han optado por otros modelos de instalaciones de suministro más sencillos (instalaciones con menor prestación de servicios o de régimen sin personal in situ).*

*Por su parte, los **costes derivados de las obligaciones normativas** son los que explican la evolución creciente del margen bruto en los últimos años, dada la aprobación de nuevas obligaciones y la progresión de las existentes hacia esquemas más exigentes. De entre todas ellas, la obligación de comercialización de biocarburantes es la que ha trasladado mayores aumentos. Futuras obligaciones normativas podrían engrosar más el margen bruto. La contribución al margen bruto de los costes asociados a las obligaciones normativas puede ser mayor en España que en otros países de nuestro entorno que hayan optado por otros esquemas normativos más laxos o en los que, teniendo las obligaciones el mismo nivel de exigencia, los costes inherentes a las mismas son más reducidos.*

*Los costes de la **logística primaria** no parecen ser los responsables, ni del nivel, ni de la evolución creciente del margen bruto en los últimos años. Por su parte, los costes de la **logística capilar** aumentan en momentos alcistas del mercado por estar su parte variable indexada al precio del gasóleo, engrosando el margen bruto en estos periodos.*

*Las **desviaciones entre el coste real de aprovisionamiento y la Ci** forman parte del margen bruto. Parece razonable pensar que estas desviaciones sean **superiores en España** que en otros países europeos más próximos a los hubs de productos.*

*La **traslación de los costes fijos** que integran el margen bruto a los precios finales está muy condicionada por la evolución de las ventas. En periodos como el año 2020 en los que las ventas disminuyeron drásticamente, los costes fijos variabilizados por unidad de volumen aumentaron de forma notable, pudiendo explicar gran parte del incremento registrado por el margen en este ejercicio.*

Escenarios futuros de ventas contenidas, o en descenso, y evolución creciente del número de estaciones de servicio, provocarán un aumento de los costes fijos que conforman el margen bruto, tanto en valor absoluto como variabilizados por unidad de volumen.

*En conclusión, **factores estructurales** propios del mercado de la distribución minorista de carburantes, como el modelo de estaciones de servicio que prima en España con **mayores costes asociados a los puntos de venta** o las numerosas obligaciones **normativas** que recaen sobre este sector, podrían explicar que los costes que conforman el margen bruto en **España sean superiores a los europeos** y, por ende, que los precios antes de impuestos de nuestro país se posicionen por encima de los de las medias ponderadas europeas.*

*Por otra parte, no se aprecia una variación significativa del **beneficio empresarial**, lo que apoya la idea desarrollada en capítulos anteriores de que las medidas aprobadas en 2013 para fomentar la competencia en la distribución minorista de carburantes han tenido un efecto limitado.*

12 Recomendaciones

Según lo expuesto en los epígrafes anteriores, se concluye que la situación de los precios antes de impuestos de los carburantes en España es el resultado de la combinación de factores estructurales propios del mercado y del mejorable nivel de competencia existente en el mismo, pese a la progresión observada desde el año 2013.

La CNMC ha venido realizando numerosas recomendaciones para **intensificar la competencia** en el mercado de la distribución de carburantes de automoción en España, dirigidas a facilitar la apertura de nuevas estaciones de servicio, de formatos más flexibles y más eficientes, a reducir los problemas derivados de integración vertical de los principales agentes del sector y a incrementar la supervisión en todos los segmentos de la cadena. La gran mayoría de ellas se han puesto en marcha a través de las correspondientes disposiciones normativas, fundamentalmente a través de la Ley 11/2013, lográndose, como se ha visto, avances, si bien aún existe recorrido para seguir mejorando el nivel de competencia y, por ende, el comportamiento de los precios de cara a los consumidores, salvaguardando siempre los legítimos intereses empresariales del sector.

Por otro lado, existen **factores estructurales** propios de la configuración del mercado de la distribución minorista de carburantes a través de estaciones de servicio en España que explican, en mayor o menor medida, la posición relativa de los precios antes de impuestos de nuestro país frente a Europa y, en consecuencia, la superioridad de nuestro margen bruto.

Entre estos factores destacan, como se ha visto, el modelo de estaciones de servicio que prima en España (instalaciones en las que además del suministro de carburantes se prestan otros servicios) que conlleva costes asociados a los puntos de venta más elevados, así como las obligaciones normativas que recaen sobre este sector, que podrían engrosar el margen bruto en España en mayor medida que en otros países europeos con obligaciones más laxas o con otros modelos de suministro de carburantes.

A pesar de estar identificados estos factores, solo un análisis complejo y en profundidad podría cuantificar cada una de las partidas de coste que conforman el margen bruto en España y en Europa e, igualmente, determinar el nivel de participación del beneficio empresarial en el margen bruto de sendos ámbitos geográficos.

En consecuencia, en este epígrafe se vierten dos paquetes de recomendaciones. En primer lugar, recomendaciones orientadas a reforzar la efectividad de las medidas ya implantadas en 2013 para fomentar la competencia. En segundo lugar, recomendaciones orientadas a la mejora de la supervisión del mercado con las que, sin duda, se podrá realizar un seguimiento más profundo de la efectividad de las

medidas implantadas en 2013, así como ahondar de forma más precisa en la estructura del PAI-Ci, fundamentalmente en el componente de costes asociados al punto de venta que son, como se ha visto, los de mayor peso en el margen bruto.

Recomendaciones para mejorar el nivel de competencia

- Reducir la concentración de estaciones de servicio de la misma bandera situadas en autopistas y autovías, potenciando los criterios de competencia en los procesos de concesión o autorización.
- Salvo que esté justificado por razones de interés general, evitar, en la medida de lo posible, disposiciones normativas (desde el ámbito nacional hasta el ámbito local) que puedan desincentivar o dificultar la proliferación de modelos de instalaciones de suministro más sencillos que los que priman actualmente en España y, por tanto, con menores costes asociados. Es un hecho contrastado que modelos más eficientes en costes, promueven la competencia en el mercado al poder ofrecer precios comparativamente más bajos.
- Continuar asegurando la simplificación de los trámites administrativos asociados a la apertura de estaciones de servicio y la reducción de los plazos de tramitación, así como promover planeamientos urbanísticos que no impongan limitaciones urbanísticas a la apertura de estaciones de servicio (distancias mínimas, restricciones estéticas, etc.).
- Aumentar la transparencia en los contratos de exclusividad de suministro suscritos entre los operadores al por mayor y los minoristas bajo un régimen de suministro de venta en firme (DODOs y CODOs venta en firme). El desglose detallado de la prima que se adiciona a las referencias internacionales para construir el precio de transferencia del producto conferiría al minorista mayor poder de negociación, pudiendo ajustar los precios de transferencia y, por ende, los precios finales aplicados en el punto de venta.
- Evaluar un posible replanteamiento de la limitación establecida por la DA 4ª de la Ley 8/2015 (limitación 30%).
 - Por un lado, mejorar el procedimiento por el que anualmente se establecen las limitaciones por zona afectada, haciendo coincidir lo más posible en el tiempo la emisión de la Resolución general con las Resoluciones individuales correspondientes a cada uno de los operadores afectados. Así mismo, establecer criterios concretos para el tratamiento de las instalaciones que se encuentran en baja temporal, las cuales, aunque son instalaciones permitidas para el operador, no forman parte del cómputo COCO/DOCO+CODO máximo permitido por estar indeterminado su vínculo a la fecha de la Resolución.
 - Por otro, evaluar la necesidad de revisión del umbral del 30% actualmente establecido, en atención a las conclusiones vertidas en este informe.
- Promover o regular, previo estudio de ventajas e inconvenientes, que las instalaciones independientes publiquen el origen del combustible que comercializan, al objeto de trasladar ventas de instalaciones abanderadas a instalaciones independientes que, como se ha visto, aplican precios inferiores.

Recomendaciones para mejorar la supervisión del mercado

Como se ha mencionado en el epígrafe 1, los datos empleados para la elaboración de este informe, así como los que en general emplea la CNMC en su labor de supervisión del mercado de la distribución de carburantes en estaciones de servicio, emanan de la Orden ITC/2308/2007.

Las recomendaciones que se exponen a continuación, orientadas a la mejora de la supervisión del mercado, se focalizan en perfeccionar la información disponible a través de la referida Orden, fundamentalmente la de carácter censal y la asociada a los contratos de exclusividad, las cuales han de ser declaradas por los titulares de la explotación de los puntos de venta y no por los operadores mayoristas.

- Asegurar la **corrección del Censo** de estaciones de servicio que gestiona el Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, contrastando con los censos de las Comunidades Autónomas las altas, bajas y modificaciones de las instalaciones de suministro, al menos con periodicidad anual. Asimismo, establecer los mecanismos y procedimientos necesarios para que el referido Ministerio pueda, tras este contraste de información, dar de baja instalaciones de oficio en su Censo⁴⁵, así como para que inste a las instalaciones no censadas a que ejecuten su alta.
- Habilitar otro procedimiento más sencillo, o de mayor difusión, que el actual para que los nuevos operadores con redes de distribución se puedan dar de alta en el referido Censo y, así, asegurar la **corrección del campo “operador”** declarado por los titulares de la explotación de sus puntos de venta⁴⁶.
- Asegurar el **correcto contenido** de la información que los titulares de la explotación de las estaciones de servicio abanderadas declaran en relación al **vínculo contractual** que mantienen con el operador mayorista, así como en relación a los datos asociados a los **contratos de exclusividad** de suministro (duración principalmente). Para ello, se plantean dos alternativas ya propuestas por esta Comisión en anteriores ocasiones, dada la importancia que tiene disponer de una información veraz del campo “vínculo”, para analizar correctamente la competencia intra-marca; así como disponer de las fechas correctas de inicio y fin de los contratos de exclusividad, al objeto de supervisar

⁴⁵ Es una casuística muy frecuente que instalaciones que forman parte del Censo y que han procedido al cierre definitivo no declaren su baja. Permanecen, por tanto, como instalaciones operativas en el Censo, desvirtuando los datos reales de número de instalaciones existentes en el mercado.

⁴⁶ El titular de la explotación de la instalación es el sujeto obligado a dar de alta la instalación en el Censo del Ministerio y aportar todos los datos censales. Entre ellos, se halla el campo “operador”, que ha de cumplimentar en caso de que su instalación sea abanderada. A la hora de la cumplimentación, aparece un desplegable con la lista de operadores disponibles para que elija el que le corresponde. Si el operador a cuya red pertenece no se encuentra en la lista, el titular de la explotación no seleccionará ninguno y se le asignará por defecto la categoría de instalación independiente cuando realmente no lo es. El operador al por mayor es el responsable de darse de alta en la referida lista, si bien no existen unas instrucciones explícitas para ello, ni en el marco de la Orden ITC/2308/2009 ni en ningún otro. Esta casuística se ha identificado en el caso de pequeñas redes de nuevos operadores.

el adecuado cumplimiento del artículo 43 bis de la Ley de Hidrocarburos. Estas alternativas son las siguientes:

- a) Declarar al operador al por mayor como sujeto obligado a facilitar la información del vínculo contractual y restantes datos asociados sus contratos de exclusividad de suministro.
 - b) Mantener al titular de la explotación de las instalaciones abanderadas como sujeto obligado al aporte de esta información e instar a los operadores al por mayor a que, con periodicidad al menos semestral, realicen una revisión íntegra de la información declarada por sus abanderados, asegurándose que las disconformidades detectadas son finalmente subsanadas en la base de datos del Ministerio.
- En relación con la supervisión de la limitación de cuota de los operadores mayoristas y las observaciones vertidas en este informe, reconsiderar la propuesta de auditorías⁴⁷ de las ventas anuales declaradas por las estaciones de servicio u otros mecanismos alternativos orientados a asegurar la **corrección de los datos de ventas anuales** y su envío (aproximadamente el 10% de la red no reporta las ventas anuales), manteniendo el objetivo de intentar simplificar las obligaciones que puedan introducir complejidad al sector o incrementar costes de gestión y administrativos. Con ventas completas y correctas, el análisis de cuotas de mercado, así como el cálculo de la limitación impuesta por la DA 4ª de la Ley 8/2015, podrán ser más precisos.
 - Establecer, en el marco de la Orden ITC/2308/2007, la obligación, por parte de los titulares de la explotación de las redes abanderadas, así como por parte de los titulares de las instalaciones independientes, de informar acerca de la identidad del operador al por mayor o distribuidor minorista del que se aprovisionan y de los precios de adquisición del producto. Por otro lado, establecer la obligación por parte de los operadores al por mayor de informar acerca de las comisiones de sus instalaciones CODO comisionistas. Esta medida, sin duda, además de facilitar la supervisión del mercado, contribuiría a la detección de actuaciones ilícitas, como el **fraude fiscal** que viene registrándose en el sector aguas arriba en los últimos años.

Notifíquese este informe a la Secretaría de Estado de Energía del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

⁴⁷ Propuesta incluida en la disposición adicional primera del “Proyecto de Real Decreto por el que se establecen métodos de cálculo y requisitos de información en relación con la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles y la energía en el transporte, se modifica el Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos, el sistema nacional de verificación de la sostenibilidad y el doble valor de algunos biocarburantes a efectos de su cómputo y se establece un objetivo indicativo de venta o consumo de biocarburantes avanzados”, que devino en el Real Decreto 235/2018, de 27 de abril. Esta disposición adicional no quedó finalmente incluida en el Real Decreto.

13 Anexo: Glosario y notas aclaratorias

PVP: Precio de Venta al Público. Media aritmética de los precios (€/litro) de cada estación de servicio operativa. No se realizan ponderaciones por ventas ni se incluyen los precios correspondientes a ventas restringidas.

PAI: Precio Antes de Impuestos. Se calculan los PAI individuales por estación de servicio y producto. Para ello se detrae de los PVP los impuestos aplicados: IVA e impuesto sobre hidrocarburos (Tipo General y Tipo Especial⁴⁸) en el caso de Península y Baleares, IPSI y gravamen complementario en el caso de la Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla e IGIC, impuesto especial, arbitrio canario y exacción de los cabildos en el caso de la Comunidad Autónoma de Canarias. Una vez obtenidos estos valores se calcula el PAI de la zona correspondiente aplicando una media aritmética como con el PVP.

PVP y PAI de España para la comparativa europea: Se corresponden con los valores de Península y Baleares, no conteniendo en ningún caso referencias o promedios que incluyan Ceuta, Melilla y Canarias.

PVP y PAI de la UE: Los datos de PVP y PAI correspondientes al resto de la Unión Europea provienen de la publicación semanal de la Comisión Europea “Oil Bulletin”.

Ci: Cotización internacional. Se obtiene a partir de la media ponderada de los dos mercados de referencia en Europa, consistente en una combinación del 70% mercado MED (zona mediterránea) y 30% mercado NWE (zona noroeste europea), criterio habitual utilizado por esta Comisión como representativo del consumo promedio en España.

Margen Bruto de distribución (PAI-Ci): Diferencia entre el precio antes de impuestos (PAI) y la cotización internacional de referencia (Ci).

El PAI-Ci comprende todos los costes asociados a la distribución del carburante, desde su origen (refinería o puerto de importación) hasta su destino (estación de servicio), y la rentabilidad del operador mayorista y/o distribuidor minorista. Adicionalmente, incluye otros costes derivados del cumplimiento de diversas obligaciones, como son el mantenimiento de existencias mínimas de seguridad o la comercialización de biocarburantes con fines de transporte, entre otras.

Los tipos de vínculos contractuales entre los operadores al por mayor y los distribuidores minoristas de las instalaciones pertenecientes a sus redes de distribución son los siguientes:

⁴⁸ La Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, integra, con efectos 1 de enero de 2019, en el “tipo especial” del impuesto sobre hidrocarburos los dos tramos que conformaban el antiguo Impuesto de Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (el tramo estatal que mantiene su cuantía en 0,024 €/lt para gasolinas y gasóleo A y el tramo autonómico que se integra con su valor máximo de 0,048 €/lt para gasolinas y gasóleo A).

- ✓ **COCO** (Company Owned – Company Operated): Instalaciones de suministro propiedad del operador al por mayor.
- ✓ **DOCO** (Dealer Owned – Company Operated): Instalaciones propiedad de un particular quien cede a un operador al por mayor exclusivamente la gestión del punto de venta para explotarla por sí o a través de una sociedad filial especializada.
- ✓ **CODO** (Company Owned – Dealer Operated): Instalaciones en las que el operador al por mayor conserva la propiedad del punto de venta, pero tiene cedida la gestión a favor de un tercero en virtud de un contrato de arrendamiento con exclusividad de suministro de los productos del operador.
- ✓ **DODO** (Dealer Owned – Dealer Operated): Instalaciones de suministro titularidad de una persona física o jurídica vinculada al operador al por mayor mediante un contrato de suministro en exclusiva que incluye el abanderamiento de la instalación con los signos distintivos de la imagen de marca del suministrador.

