



N-06035 SARAS ENERGÍA / ESTACIONES SERVICIO CAPRABO

Con fecha 3 de abril de 2006 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición del control exclusivo de ESTACIONES DE SERVICIO CAPRABO, S.A.U. por SARAS ENERGÍA S.A.U. (SARAS ENERGÍA), perteneciente al grupo SARAS SPA (SARAS)

Dicha notificación ha sido realizada por SARAS ENERGÍA, según lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, por superar los umbrales establecidos en el artículo 14.1.b. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, en lo referente al control de las concentraciones económicas.

El artículo 15 bis de la Ley 16/1989 establece que: "El Ministro de Economía, a propuesta del Servicio de Defensa de la Competencia, remitirá al Tribunal de Defensa de la Competencia los expedientes de aquellos proyectos u operaciones de concentración notificados por los interesados que considere pueden obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado, para que aquél, previa audiencia, en su caso, de los interesados dictamine al respecto".

Asimismo, se añade: "Se entenderá que la Administración no se opone a la operación si transcurrido un mes desde la notificación al Servicio, no se hubiera remitido la misma al Tribunal".

De conformidad con lo estipulado en el artículo 51.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, con fecha 10 de abril de 2006 se solicitó informe sobre el particular a la Comisión Nacional de Energía. Dicho informe tuvo entrada en este Servicio con fecha 21 de abril.

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 15.2 de la Ley 16/1989, la notificante solicita que, en el caso de que el Ministro de Economía resuelva remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia, se levante la suspensión de la ejecución de la operación.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **3 de mayo de 2006**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición del control de ESTACIONES DE SERVICIO CAPRABO, S.A.U. por SARAS ENERGÍA S.A.U. (SARAS ENERGÍA), perteneciente al grupo SARAS SPA (SARAS).

La operación se instrumenta mediante un contrato de compraventa del 100% del capital social de ESTACIONES DE SERVICIO CAPRABO, S.A.U., (ESC), firmado el 24 de marzo de 2006 entre SARAS ENERGÍA y CAPRABO. La sociedad transmitida, ESC, es en la actualidad titular de 30 estaciones de

servicio y, previamente a la ejecución del contrato, se integrarán en la misma otras 7 estaciones de servicio del grupo CAPRABO.

La operación está sujeta a la correspondiente autorización por parte de las autoridades de competencia españolas.

II. RESTRICCIONES ACCESORIAS

Las partes de la concentración han celebrado otros acuerdos en el marco del contrato de compraventa que limitan su libertad de actuación en el mercado.

Así, en el contrato de compraventa CAPRABO otorga un derecho preferente y de duración indefinida a SARAS ENERGÍA para la explotación de estaciones de servicio que CAPRABO pueda desarrollar en el área de influencia de sus centros comerciales.

A su vez, SARAS se compromete a dar a CAPRABO un derecho preferente y de duración indefinida de implantación de centros comerciales en los proyectos de estaciones de servicio que pueda realizar SARAS en los que exista espacio suficiente para la implantación de un centro comercial.

Como señala la comunicación de la Comisión sobre restricciones accesorias, para que se considere que una restricción está directamente vinculada a la realización de la concentración, tienen que estar estrechamente relacionada con la misma. No basta con que un acuerdo se haya concluido en el mismo contexto o al mismo tiempo que la concentración. Las restricciones directamente vinculadas a la concentración están vinculadas, desde el punto de vista económico, a la operación principal y su objeto es permitir una transición suave hacia la nueva estructura de la empresa una vez realizada la concentración.

Por otra parte, los acuerdos han de ser necesarios para la realización de la concentración, lo que significa que, en su ausencia, no se podría llevar a efecto la concentración o sólo podría realizarse en condiciones más inciertas, con costes considerablemente superiores, en un período de tiempo bastante más largo o con mucha más dificultad.

En el presente caso, los acuerdos relativos a los derechos preferentes de implantación y explotación parecen responder, más que a asegurar el valor del negocio transferido, a establecer un marco de colaboración entre las partes para el desarrollo de nuevos negocios. Tales acuerdos no parecen destinados a permitir una transición suave hacia la nueva estructura de la empresa ni parecen necesarios para la ejecución de la operación.

Adicionalmente, tales acuerdos suponen, de facto, que CAPRABO no competirá con SARAS en la distribución minorista de combustibles mediante la explotación de nuevas estaciones de servicio que se puedan implantar en sus centros comerciales y, de igual forma, que SARAS no podrá competir con CAPRABO mediante la instalación de centros comerciales en los proyectos de estaciones de servicio que cuenten con espacio suficiente durante un plazo indefinido.

Teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios, así como la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03), este Servicio estima que la duración y contenido de los pactos de cesión de derechos preferentes para implantación de centros comerciales y explotación de estaciones de servicio entre SARAS ENERGÍA y CAPRABO entrañan restricciones a la competencia que van más allá de lo que razonablemente exige la operación notificada, por lo que no se consideran como parte de la misma estando, en su caso, sujetas a la normativa de acuerdos entre empresas.

III. APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

De acuerdo con la notificante, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas (DOUE L-24/1, de 29.1.2004), dado que no se alcanzan los umbrales previstos en su artículo 1, por lo que carece de dimensión comunitaria.

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 16/1989 para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 14.1.b de la misma.

IV. EMPRESAS PARTICIPES

IV.1 "SARAS S.P.A." (SARAS)

SARAS es una sociedad italiana, matriz del grupo del mismo nombre propiedad de la familia Moratti. Opera principalmente en el arco mediterráneo occidental en el ámbito de la producción, distribución y comercialización de productos energéticos, en particular de productos petrolíferos. Su principal activo es una refinería en Sarroch (Cerdeña, Italia).

En España cuenta con una filial, SARAS ENERGÍA, S.A.U, producto de la fusión entre SAROIL y CONTINENTAL OIL¹. Su principal activo es una terminal de almacenamiento de hidrocarburos situada en Cartagena y su principal actividad es la distribución extra-red de hidrocarburos, aunque cuenta con 2 estaciones de servicio propias y 5 abanderadas.

La facturación de SARAS en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al art. 3 del Real Decreto 1443/2001 es, según la notificante, la siguiente:

Volumen de ventas de SARAS (en millones euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	3.498,8	3.525,5	5.192,1
UE	2.675,9	2.630,7	3.973,7
España	461,2	601,3	855,5

Fuente: Notificación

¹ Ver Expediente N-155 SARINT / CONTINENTAL OIL.

IV.2 “ESTACIONES DE SERVICIO CAPRABO, S.A.U.” (ESC)

ESC es una filial del grupo CAPRABO, que en la actualidad es titular de 30 estaciones de servicio.

Adicionalmente, con carácter previo a la ejecución de la operación, el Grupo CAPRABO procederá a integrar en ESC otras 7 estaciones de servicio que actualmente son propiedad de otra sociedad del grupo CAPRABO, ENACO, S.A.

Según la notificante, las 37 estaciones de servicio que se transmiten se encuentran en la zona de influencia de establecimientos de alimentación del Grupo CAPRABO.

La facturación de los activos transmitidos por CAPRABO, en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al art. 3 del Real Decreto 1443/2001, según la notificante, es la siguiente:

Volumen de ventas de activos CAPRABO transmitidos (en millones euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	92,1	104,2	121,3
UE	92,1	104,2	121,3
España	92,1	104,2	121,3

Fuente: Notificación.

V. MERCADOS RELEVANTES

V.1. Mercado de producto

La operación de concentración objeto del presente análisis afecta con carácter general al mercado de hidrocarburos líquidos.

En la cadena de valor del sector de los hidrocarburos se pueden distinguir básicamente los siguientes segmentos: prospección y extracción de petróleo, refino, transporte, almacenamiento y distribución de productos refinados.

En la distribución de productos refinados, la Comisión Europea, el Tribunal de Defensa de la Competencia (TDC) y el Servicio de Defensa de la Competencia (SDC)² han considerado que deben diferenciarse las ventas minoristas o distribución en red -a través de estaciones de servicio- de las ventas mayoristas directas, o distribución extra-red de combustibles. La principal razón de esta distinción reside en que, en cada caso, los carburantes son adquiridos para distintos usos y por distinto tipo de consumidores. En el primer caso los clientes son consumidores finales, mientras que en el segundo

² Decisiones de la Comisión Europea correspondientes, entre otros, a los Asuntos IV/M.1383 - EXXON/MOBIL; IV/M.1628 TOTALFINA/ELF AQUITAINE; M.2389 Shell/DEA; M.3291 . Preem/ Skandinaviska raffinaderi; M.4002 OMV /ARAL CR, expedientes del SDC N-155 SARINT/CONTINENTAL OIL, N-276 AGIP/PETROGAL/TFE, N-03002 AGIP/SARAS (Activos), N-04073 DISA/SHELL, y expediente del TDC C86/04 DISA/SHELL.

los clientes son entidades comerciales o industriales y revendedores minoristas independientes, mucho más sensibles al precio y a la fiabilidad del suministro.

Dadas las actividades en las que operan las partes, la operación notificada da lugar a adición de cuotas en los mercados de distribución minorista de combustibles y distribución minorista de lubricantes.

Adicionalmente, la adquirente opera en mercados verticalmente relacionados como los de servicios de almacenamiento y refinado de productos petrolíferos. No obstante, dado que la cuota de mercado de la entidad resultante aguas abajo es muy reducida, a efectos de la presente operación no se considera relevante el análisis de estos mercados puesto que los efectos sobre los mismos son marginales.

En lo que respecta al mercado de distribución minorista de combustibles el SDC, el TDC y la Comisión Europea han definido el mercado de distribución minorista de combustibles para la automoción como la venta al por menor de carburantes de automoción (gasolinas y gasóleos) a los automovilistas en estaciones de servicio, gasolineras y surtidores, integrados o no en la red de venta al por menor de la compañía petrolera suministradora.

Dentro de este mercado, ni la Comisión ni las autoridades nacionales han definido mercados distintos para cada tipo de combustible comercializado.

Desde el punto de vista de la demanda no existe sustituibilidad entre los distintos carburantes, puesto que cada consumidor emplea un determinado combustible para su vehículo. Sin embargo, por el lado de la oferta el grado de sustituibilidad es muy elevado puesto que la distribución de esta gama de productos se hace en general en el mismo punto de venta al objeto de atender al mayor número de clientes, siendo el resultado de esta práctica el que las cuotas de mercado agregadas coincidan aproximadamente con las cuotas parciales de cada oferente para los distintos tipos de combustibles.

Por otra parte, en el mercado de distribución de carburantes existen distintos tipos de vínculos contractuales para el suministro de dichos productos entre los operadores al por mayor y los distribuidores minoristas.

Atendiendo a estos vínculos, tanto el SDC como el TDC entienden que forman parte de la red de distribución de un operador las instalaciones vinculadas mediante un contrato de exclusiva de suministro o gestionadas directamente por aquél. En todo caso, dada la escasa presencia de SARAS en la distribución minorista de carburantes para automoción esta cuestión no afecta a la valoración de la presente operación.

En lo que respecta al mercado de distribución minorista de lubricantes, éste abarca a la venta a los automovilistas de lubricantes de automoción necesarios para el mantenimiento y funcionamiento de los vehículos. A diferencia de la distribución minorista de carburantes de automoción, los lubricantes se venden no sólo en estaciones de servicio sino también a través de otros canales, como talleres de reparación, tiendas de repuesto especializadas, hipermercados y grandes superficies y servicios oficiales de marcas de automóviles. En este caso, la cuota de la entidad resultante es

marginal, por lo que este mercado no se considera relevante a los efectos del análisis de la operación.

A la luz de las consideraciones anteriores, y en línea con el informe de la CNE, se considerará como mercado de producto relevante a los efectos del análisis de la operación notificada el **de la distribución minorista de combustibles para automoción.**

V. 2. Mercado geográfico

De acuerdo con los precedentes anteriormente citados, el mercado de distribución minorista de carburantes para la automoción está caracterizado por un importante componente local, en la medida en que la demanda está constituida por usuarios finales (automovilistas) que normalmente son atendidos por gasolineras en las proximidades de su centro de actividad. Como consecuencia de este hecho, la sustituibilidad entre estaciones estaría geográficamente limitada.

Sin embargo, existe cierto solapamiento entre las áreas de influencia de estaciones de servicio, que no solamente determina interacciones competitivas entre estaciones vecinas sino que además provoca un encadenamiento con áreas de influencia de gasolineras más alejadas. Por otro lado, muchos parámetros relevantes de la oferta, como la gama de productos ofrecida, la calidad de los productos, el nivel de servicio (horas de apertura, etc.), los impuestos indirectos, etc., suelen decidirse sobre una base nacional. Por ello, hasta el momento se ha optado por definir como nacional la dimensión geográfica del mercado de la venta al por menor de combustibles a través de gasolineras.

En España, no obstante, se aprecian matices regionales debido a las competencias asumidas por las comunidades autónomas, entre otras, en materia de defensa de los derechos de los consumidores y usuarios en el servicio de suministros de carburantes de automoción en instalaciones de venta al público, así como sobre la aplicación del Impuesto sobre la Venta Minorista de Determinados Hidrocarburos (IVMDH), lo que puede influir en la determinación del precio final del producto. Esto podría justificar una definición del mercado geográfico más estrecha, ya sea la Península o la Comunidad Autónoma.

En este sentido, en su informe la CNE ha definido como mercado geográfico relevante la Península.

No obstante, en el presente caso se puede dejar abierto cuál es la dimensión geográfica de este mercado, dado que los efectos sobre la competencia con una u otra definición son mínimos.

VI. ANÁLISIS DEL MERCADO

VI.1. Características y evolución

La distribución minorista de carburantes para la automoción de hidrocarburos en España ha experimentado grandes cambios, fundamentalmente, derivados del paso de un sistema monopolístico controlado por el Estado a un mercado libre.

Este proceso de liberalización se culminó con la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos establece en su artículo 37 que las actividades de refino, transporte, almacenamiento, distribución y venta de productos derivados del petróleo podrán ser realizadas libremente en los términos previstos en dicha Ley, sin perjuicio de las obligaciones que puedan derivarse de otras disposiciones. Dicha Ley define el papel de los distintos operadores y sus derechos y obligaciones.

En lo que respecta a la actividad de distribución al por menor de combustibles petrolíferos, el artículo 43.2 establece que puede ser ejercida libremente por cualquier persona física o jurídica. Las instalaciones utilizadas para el ejercicio de esta actividad deberán contar con las autorizaciones preceptivas para cada tipo de instalación, de acuerdo con las instrucciones técnicas complementarias que establezcan las condiciones técnicas y de seguridad de dichas instalaciones.

Por otra parte, es habitual la firma de contratos de comisión y de compra en exclusiva o reventa de combustible entre distintos operadores. En la actualidad, los acuerdos de suministro de las estaciones de servicio, desde el punto de vista de la competencia, están regulados por el Reglamento (CE) nº 2790/1999 de la Comisión, de 22 de diciembre, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas.

Aproximadamente el 50% de las gasolineras en España son propiedad de los operadores petrolíferos, una cifra bastante mayor que en el resto de países europeos. De los contratos suscritos con estaciones que no son propiedad de los operadores, en torno al 80% adoptan la forma de comisión o agencia (y por tanto, con fijación de precio por el operador mayorista), mientras que tan sólo el 20% restante corresponde a contratos de reventa de los combustibles, en los que el gasolinero tiene teóricamente algún margen de maniobra sobre el precio final fijado al consumidor.

VI.2. Estructura de la oferta

En el mercado de distribución minorista de carburantes para automoción, existen alrededor de 8.800 estaciones de servicio en España, de las que según la notificante 8.060 se encontraban en la Península. En España se vendieron 23 millones de toneladas de carburante en el año 2005. El líder en este sector es Repsol-YPF, con una cuota en puntos de venta del 41,7%, seguido por Cepsa (17,5%), BP (7,1%) y otros³. Por otra parte, cabe destacar la progresiva implantación de estaciones de servicio en hipermercados y grandes superficies, cuya cuota asciende al 3,5% del total nacional.

La presencia de las partes de la operación en el mercado de distribución minorista de carburantes para la automoción en el conjunto de España es marginal. En concreto, SARAS ENERGÍA sólo cuenta con 7 estaciones de

³ Fuente: CNE. Información básica de los sectores de energía. 2005. Datos de 2004.

servicio, situadas en Andalucía (2), Valencia (2), Madrid (1), Castilla León (1) y Castilla La Mancha (1) y que vendieron [...] ⁴ toneladas de carburante en 2005.

Por su parte, las estaciones de servicio de CAPRABO adquiridas son 37, de las que 21 se encuentran situadas en Cataluña, 8 en Valencia, 4 en Castilla La Mancha y 4 en Castilla León, y que vendieron [...] toneladas de carburante.

Por ello, la cuota de la entidad resultante no supera el 1% a nivel nacional o de la Península, ni el 3% en ninguna Comunidad Autónoma, ya sea en número de gasolineras o en volumen de carburante vendido. Adicionalmente, según el informe de la CNE, la cuota provincial más alta de la entidad resultante se da en Barcelona (3,3% en términos de carburante vendido correspondiente a CAPRABO).

VI.3. Estructura de la demanda

La demanda del mercado de distribución minorista de carburantes para la automoción está altamente fragmentada. Se compone de un número indeterminado de automovilistas y conductores que se abastecen periódicamente de carburantes para el uso de sus vehículos. En los últimos años viene experimentando un crecimiento moderado y constante como consecuencia del crecimiento del parque automovilístico español. No obstante, las gasolineras son una excepción, dado que su demanda está cayendo y siendo sustituida por el gasóleo A.

VI.4. Proveedores y fijación de precios

El grupo SARAS está verticalmente integrado, por lo que el [...] % de los carburantes que distribuye (ya sea extra-red o a través de sus estaciones de servicio) son adquiridos al propio grupo.

En lo que respecta a la fijación de precios, de acuerdo con el artículo 38 de la Ley 34/1998 del Sector de Hidrocarburos (LSH), "*los precios de los productos derivados del petróleo serán libres*". Se forman a partir de diversas variables, como la cotización internacional del crudo, los costes de refino, transporte y distribución, el impuesto sobre hidrocarburos y el margen bruto de beneficio.

VI.5. Competencia potencial - barreras a la entrada

La posibilidad de entrada de nuevos operadores en el mercado de distribución minorista de carburantes para la automoción viene determinada por la existencia de diversas barreras de entrada legales y económicas.

En cuanto a las barreras legales, la distribución en red a través de estaciones de servicio requiere determinados permisos y licencias administrativas que deben reunirse para comenzar a operar una estación de servicio (artículo 43.2 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos) ⁵.

⁴ Se insertan en corchetes las partes del informe cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

⁵ Parte de los requisitos para obtener dichas autorizaciones administrativas se regulan en el Real Decreto 2487/1994, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto regulador de

Las barreras económicas varían en función del tipo de estrategia comercial que desee desarrollar el nuevo competidor:

- Si es mediante una red en propiedad, el nuevo operador deberá realizar una fuerte inversión puesto que necesitará adquirir terrenos y construir las instalaciones oportunas, por lo general relativamente costosas.

Además, es probable que ya esté cubierta la demanda en las zonas geográficas más atractivas como las vías de gran circulación o las salidas de grandes ciudades, debiendo recurrir los nuevos competidores a zonas rurales o carreteras comarcales y locales cuyo atractivo y rentabilidad serán inferiores.

- Si el nuevo operador busca una red abanderada, necesitará encontrar aquellas estaciones sin contrato con otro operador y proponer al propietario de la estación una oferta atractiva. Es menos difícil la entrada en el mercado a través de las estaciones blancas (sin marca) e hipermercados. En este caso, el nuevo entrante se vería confrontado a barreras como los contratos en exclusiva o la integración vertical de los operadores.

En efecto, el acceso al mercado de distribución en red a través de estaciones de servicio está condicionado por la existencia de contratos de suministro exclusivo de larga duración que vinculan a las compañías petroleras con los operadores de las estaciones de servicio. Estos contratos limitan la entrada de nuevos competidores en el segmento concreto de distribución en red hasta su vencimiento.

Ahora bien, el Reglamento nº 2790/1999 de la Comisión Europea sobre restricciones verticales ha introducido una limitación al plazo máximo de suministro exclusivo, pasando de los diez años de duración, que podían incluso superarse en caso de que la compañía petrolera adquiriera un derecho real sobre la estación de servicio, a un máximo de cinco años.

Por otra parte, la integración vertical de los principales operadores puede dificultar el acceso de agentes independientes. En este sentido, la entidad resultante se beneficiará de una mayor, si bien en escasa medida, integración vertical, dado que está presente en las actividades de refino⁶, almacenamiento⁷ y distribución extra-red de hidrocarburos⁸.

Existen asimismo otras barreras de tipo estratégico constituidas por la dificultad de replicar las redes ya existentes. Tales redes, además, están compuestas por estaciones de servicio que han pasado de ser meros puntos de adquisición de carburante a convertirse en centros de prestación de servicios de valor añadido para el automovilista. De esta manera, los

las actividades de distribución al por mayor y de distribución al por menor mediante suministros directos a instalaciones fijas, de carburantes y combustibles petrolíferos.

⁶ El Grupo SARAS refinó en 2004 cerca de 14.000 toneladas de petróleo crudo y semi-crudo, de las que el 45% se hizo por cuenta de terceros. Según la CNE, cuenta con una capacidad de refino de 15.000 toneladas. Según la notificante, el 22% del petróleo refinado por el Grupo SARAS se destinó al mercado español.

⁷ En 2005, SARAS ENERGÍA tenía 103 Km³ de capacidad de almacenamiento en España, habiendo en España una capacidad total de 9.918 Km³

⁸ [...].

operadores del mercado de distribución minorista incrementan el coste de entrada de competidores potenciales reduciendo la presión competitiva que éstos pueden ejercer.

En efecto, los nuevos entrantes deben invertir en la creación de una imagen de marca y en la prestación de servicios complementarios cuyo atractivo depende, en ciertos casos, de la amplitud de la red que los presta.

Todo ello explica que la principal forma de acceso y crecimiento en el mercado sea la compra de redes de gasolineras, aunque paulatinamente se está produciendo una progresiva implantación de estaciones de servicio en hipermercados y grandes superficies, que están bien posicionados para hacer frente a las barreras a la entrada.

VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición del control de ESTACIONES DE SERVICIO CAPRABO, S.A.U. por SARAS ENERGÍA S.A.U. (SARAS ENERGÍA), perteneciente al grupo SARAS SPA (SARAS).

La operación se enmarca en el ámbito de la distribución minorista de combustibles para automoción.

Como consecuencia de la operación, se produce una adición de cuotas marginal en el mercado de distribución minorista de carburantes para la automoción, y la entidad resultante no supera el 3,5% de cuota en ninguna Comunidad Autónoma ni en ninguna provincia.

Por ello, aunque existen barreras a la entrada en el mercado de distribución minorista de carburantes para la automoción y a pesar de la integración vertical de la entidad resultante, en todo caso limitada, desde la perspectiva del control de concentraciones no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en los mercados analizados.

Esta conclusión es consistente con la alcanzada por la CNE en su informe elaborado a petición de este Servicio en el que se señala que la operación de concentración “no incide de forma negativa en la competencia efectiva del mercado relevante peninsular de distribución minorista de carburantes a través de estaciones de servicio”.

VIII. PROPUESTA

En atención al análisis anterior, se propone **no remitir** el expediente de referencia al Tribunal de Defensa de la Competencia para su informe en aplicación del artículo 15 bis, 1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, por lo que la operación de concentración notificada quedaría tácitamente autorizada conforme al apartado 2 del mencionado artículo.

Todo ello sin perjuicio de la aplicación de la normativa sectorial vigente.