

Title of the study: PRO/CNMC/002/16 SOBRE LA PROPUESTA DE REGULACIÓN DEL MERCADO DE DISTRIBUCIÓN DE CARBURANTES A TRAVÉS DE ESTACIONES DESATENDIDAS.

Year of publication: 2016

Related acts: E/CNMC/005/19: ESTUDIO SOBRE LOS EFECTOS DE LA ENTRADA DE GASOLINERAS AUTOMÁTICAS EN EL MERCADO DE DISTRIBUCIÓN MINORISTA DE CARBURANTES

Year of publication: 2019

NACE CODE of the relevant sector: G.4671.- Comercio al por mayor de combustibles sólidos, líquidos y gaseosos, y productos similares; G.473.- Comercio al por menor de combustible para la automoción en establecimientos especializados

Impact Assessment of CNMC

Position or Proposal report/PRO

1 Intro

1.1 Key features of the assessment

1.1.1 Short description of the type of report to be assessed

El sector de los carburantes de automoción en España ha sido objeto frecuente de atención desde la óptica de la competencia y la regulación económica eficiente, por la importancia de los carburantes en el gasto de los consumidores y por su valor estratégico para la competitividad nacional y para los sectores de transporte.

Por ello, la CNMC, en el ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 5 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, publicó en 2016 el Informe PRO analizado, referente a la regulación del mercado de distribución de carburantes de automoción a través de estaciones de servicio ("EE.SS.") denominadas "desatendidas".

Asimismo, la CNMC publicó en 2019 el Estudio de Mercado E/CNMC/005/19, sobre el potencial de las EE.SS. automáticas para introducir más competencia en el mercado, en beneficio de los consumidores.

1.1.2 Short description of the market

La distribución minorista de carburantes de automoción a través de EE.SS. es una actividad de gran importancia para la economía española, tanto por su peso económico como por sus efectos sobre la movilidad de la población, el transporte de mercancías por carretera y la competitividad de nuestras exportaciones. En concreto, se trata de un mercado con una oferta altamente concentrada, horizontal y verticalmente, y una demanda atomizada.

Atendiendo al número de operadores, la mayor parte de las EE.SS. están integradas en las redes de operadores verticalmente integrados con actividad de refino en España (Repsol, Cepsa y BP). El resto lo componen EE.SS. que están vinculadas a operadores mayoristas, pero sin capacidad de refino (también llamadas "otras abanderadas") o que, alternativamente, son independientes.

Atendiendo al tipo de servicio, las EE.SS. pueden ser "atendidas" (las que disponen de personal propio que realiza el repostaje y el cobro a los clientes), "de autoservicio" (el suministro al vehículo lo realiza el cliente, si bien el surtidor es activado por un operario) y "desatendidas" o "automáticas" (el usuario realiza tanto el repostaje físico como el pago por el carburante, por lo que no cuentan con personal en la estación). Este último formato, que incluye aquellos puntos de suministro desatendidos en las cooperativas agrarias, está principalmente vinculado con operadores independientes o no integrados con actividades de refino, destacando Ballenoi, Petroprix y Plenoil.

Por último, atendiendo a la concentración geográfica de las estaciones desatendidas, según la Asociación Nacional de EE.SS. Automáticas (AESAE), en 2021, más de 2/3 de las EE.SS. automáticas en España se sitúan en Cataluña, Valencia, Andalucía, Madrid y La Rioja, mientras que muestran baja penetración en las CC.AA. del norte peninsular, Extremadura y Baleares.¹

¹ https://www.abc.es/motor/economia/abci-gasolineras-automaticas-suman-125-por-ciento-estaciones-servicio-espana-202107050132_noticia.html

1.1.3 Short description of the regulatory framework

Existen cuatro tipos de normativas que regulan el funcionamiento de las EE.SS. automáticas:

(1) Normativa de metrología: El artículo 9.1 del Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, establece unos requisitos esenciales comunes y específicos que deben cumplir tanto los instrumentos de medida para venta directa como los surtidores de combustible, sometidos al control metroológico del Estado.

(2) Normativa del sector industrial: Las EE.SS. deben cumplir con los actos de control preceptivos, de acuerdo con las instrucciones técnicas complementarias (ITC) que establecen las condiciones técnicas y de seguridad de las instalaciones. Jurídicamente, estas revisiones e inspecciones periódicas estarían de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12.2 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria sobre cumplimiento reglamentario, así como con el artículo 9 del Reglamento de Instalaciones Petrolíferas, aprobado por el Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre, sobre conservación e inspección.

(3) Normativa de Defensa de los Consumidores y Usuarios: El Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, de Defensa de Consumidores y Usuarios, establece obligaciones específicas para la protección de la salud y la seguridad de los consumidores y usuarios.

(4) Normativa de las CC.AA.: Más allá de la regulación estatal, en la mayoría de las CC.AA. existían disposiciones que obligaban, directa o indirectamente, a la presencia de una persona física en las unidades de suministro. Entre ellas se encontraban:

- La obligación de servicio atendido (en particular, para garantizar la protección de usuarios especialmente vulnerables).
- La supervisión de la maniobra de aprovisionamiento.
- El mantenimiento continuo del surtidor o del aparato medidor de presión y del dispositivo de suministro de agua.
- La exigencia de disponer de hojas de reclamación para los usuarios o la obligación de disponer de guantes y papel de un solo uso en las unidades de suministro de carburantes.

1.1.4 Short description of the rationale behind the PRO report

El objetivo del Informe PRO es, en primer lugar, mediante un análisis exhaustivo de la regulación española aplicable a las gasolineras desatendidas, la detección de diversas barreras a la entrada y al ejercicio en esta actividad que, de forma innecesaria o desproporcional, cercenan la libertad de empresa y la libre elección de los consumidores. Así, se constata que las EE.SS. desatendidas aumentan la competencia efectiva en el mercado y presionan a la baja los precios de los carburantes, aumentando con ello el bienestar general.

En segundo lugar, la CNMC propone adoptar una serie de medidas, entre las que considera conveniente la eliminación o modificación de las disposiciones incluidas en la normativa analizada que obligan a un servicio atendido, así como aquellas que limitan la competencia en el mercado minorista de carburantes de automoción, bien sea dificultando el acceso y el ejercicio de la actividad minorista de EE.SS. desatendidas, bien sea incrementando los costes de dicha actividad.

El Estudio de Mercado publicado con posterioridad por la CNMC, en el año 2019, encontraba que, aunque las prohibiciones más directas a la implantación de EE.SS. automáticas que la CNMC identificó en su Informe PRO de 2016 fueron suprimidas, habrían aparecido nuevas restricciones que seguirían dificultando la apertura del mercado. De esta forma, la CNMC buscaba con dicho Estudio que se revisase la regulación estatal y autonómica para eliminar todos aquellos requisitos o

limitaciones sobre las gasolineras automáticas que no fueran verdaderamente necesarios para lograr una mayor homogeneidad de la normativa y conseguir así una mayor transparencia sobre este tipo de instalaciones.

2 Evaluation of the PRO report

2.1 Relevance

2.1.1 Relevance of the sector

The sector analysed in the PRO report and in the subsequent Market Study is the market of the filling stations in Spain, and specifically, the unattended filling stations. One possible way to measure the relevance of the sector would be to use the NACE codes considered by the CNMC (G.4671.- Comercio al por mayor de combustibles sólidos, líquidos y gaseosos, y productos similares y G.473.- Comercio al por menor de combustible para la automoción en establecimientos especializados) and obtain the economic figures of the sector as a whole, for instance, through a database such as SABI.

Nonetheless, the Evaluator shall be aware that the figures that are presented below under the mentioned NACEs could not appropriately capture the retail sector dimension given that it might include other activities beyond the ones from the filling stations. For that reason, as it will be detailed in the section 3.2, the impact analysis addressed in this document will not rely on the figures reported in the SABI database. In this document the analysis will be based on the real turnover from the sales of the main products - gasoline 95 and diesel A – by the retail dealers.

Additionally, other sources could be resorted in order to obtain the dimension of the unattended filling stations. In order to implement a precise assessment of the specific case, the Evaluator should request the necessary information to the individual economic agents under evaluation.

Table 1: Relevance of the sector

Theme	Indicators	Possible sources	Shortcuts / comments
Economic weight and structure of the market	Number of operators	SABI	<i>The number of operators in the retail fuel market in Spain registered under NACE G.473, is 4,378 companies in 2019.</i>
	Number of filling stations	Asociación de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP)	<i>The number of filling stations in Spain in 2019 was 11,602 facilities.</i>
	Number of unattended filling stations	Asociación Nacional de EE.SS. Automáticas (AESAE)	<i>The number of unattended filling stations in Spain in 2019 was 1,033 facilities. (10% del total de EE.SS.)</i>
	Sector turnover	SABI	<i>Total turnover in the retail fuel market in Spain, registered under NACE G.473, is 20.043 million euros (1,61% National GDP) in 2019. Total turnover in unattended filling stations, it is estimated in 2,004.3 million euros, which would correspond to 0.16% in terms of GDP,</i>
	Geographic concentration	Asociación Nacional de EE.SS. Automáticas (AESAE)	<i>In Cataluña, Valencia, Andalucía and Madrid are located 72% of the automatic filling stations in Spain. In the opposite side, there is a low penetration of automatic filling stations in the north of the country</i>

			<i>(Galicia, Cantabria, Asturias, Navarra, La Rioja, Aragón), in Extremadura and in Baleares.</i>
Labour and employment	Number of employees	SABI	<i>Total number of employees in the retail fuel sector, registered under NACE G.473, is estimated in 41,434 employees in 2019.</i>
	Average wage	SEPE	<i>The average wage of a filling station employee is around 14,000€ and 22,000€ per year..</i>

2.1.2 Relevance of the act

Table 2: Relevance of the act

OECD Competition Issues	Specific question	Comments from the act and supporting documents (Deliverable 3)
A. Limits the number or diversity of operators	A3. Límite a la capacidad de ofrecer un bien o servicio.	<p>Informe PRO (2016):</p> <p>Existe normativa autonómica aprobada en relación con las EE.SS. desatendidas en las que se establece la obligación de tener personal afecto a la instalación, lo que encarece los costes y no garantiza necesariamente un mayor nivel de seguridad.</p> <p>La evidencia pone de manifiesto que no se tiene constancia de incidentes significativos que hubieran podido evitarse con la presencia de una persona física en el punto de suministro de una cooperativa agraria.</p> <p>Existe una restricción injustificada a la actividad de cooperativas agroalimentarias en la distribución minorista de carburantes consistente en un límite del 50% del volumen de operaciones con terceros no socios.</p> <p>Estudio de Mercado (2019):</p> <p>Desde 2016, se han registrado reformas en la normativa nacional y de algunas CC.AA. que han reducido algunas barreras a la competencia, pero han introducido otras.</p> <p>La nueva normativa nacional ha establecido límites al repostaje de camiones, furgonetas y otros turismos grandes en las EESS automáticas, ha dificultado el suministro de combustible a maquinaria agrícola en las EESS de cooperativas agro-alimentarias y ha endurecido los requisitos ante contingencias de seguridad.</p> <p>La Guía Técnica de Aplicación Práctica de la Instrucción Técnica Complementaria MI-IP de Instalaciones para el Suministro de Vehículos establece requisitos de actuación ante contingencias de seguridad que pueden dificultar la operación de EESS automáticas de forma innecesaria o desproporcionada.</p>
	A4. Incremento significativo de los costes de entrada y salida	<p>Informe PRO (2016):</p> <p>En las normas autonómicas se establece un coste administrativo desproporcionado para las EE.SS. desatendidas derivado de la obligación de disponer, en todo momento, de hojas de reclamación o de guantes y papel de un solo uso en las unidades de suministro de carburantes.</p>
(*) Additional Competition issues	E1. Desarrollo normativo insuficiente para garantizar la seguridad y la protección de los consumidores y usuarios.	<p>Informe PRO (2016):</p> <p>En las normas autonómicas se establece otra restricción relativa a la necesidad de poner a disposición de los usuarios un recipiente de medición calibrado y certificado conforme a las</p>

identified by the CNMC in this type of act		normas de metrología, lo que no garantiza el correcto funcionamiento de las instalaciones dado que los usuarios no saben utilizarlo.
	E.2 Desarrollo normativo insuficiente para garantizar un correcto proceso de liberalización o una regulación económica eficiente.	<p>Informe PRO (2016):</p> <p>La técnica de calificación urbanística en España limita injustificadamente la oferta en actividades económicas como la distribución de carburantes a través de EE.SS.</p> <p>Un mercado impermeable puede dar lugar a: (i) estructuras de precios ineficientemente elevadas y poco competitivas, (ii) puede restringir la libre competencia, y (iii) es susceptible de debilitar a los competidores, obstaculizando la entrada y desarrollo de operadores alternativos.</p> <p>Estudio de Mercado (2019):</p> <p>Existe la necesidad de que se informe al MITECO del carácter atendido o automático de las EE.SS.</p>

2.2 Effectiveness

2.2.1 Outreach: qualitative assessment

In the Annex 1 we have included some suggested questions that the Evaluator could make to both the policymakers to whom this report is referred and to the academics with expertise in this practice.

2.2.2 Outreach: quantitative assessment

Given the available data it can be concluded that the report publication had a significant outreach in terms of the general press, in comparison with other studies made by the CNMC. It cannot be claimed the same in terms of downloads.

Theme	Indicators	Source
Outreach to the general public	928 downloads from the CNMC (PRO/CNMC/002/16) 1.183 downloads from the CNMC (E/CNMC/005/19)	CNMC database
Outreach to the general press	<p>PRO's publication had a significant outreach in the general press.</p> <p>Below it can be found some articles published in the principal media in Spain</p> <ul style="list-style-type: none"> — https://elpais.com/economia/2016/08/25/actualidad/1472120095_919916.html — https://www.rtve.es/noticias/20160825/competencia-pide-acabar-normativas-impidan-gasolineras-sin-trabajadores/1390820.shtml — https://www.lespanol.com/invertia/mercados/20160825/150485168_0.html — https://www.eleconomista.es/economia/noticias/7784788/08/16/Ocupo-apoya-la-peticion-de-la-cnmc-de-poner-fin-a-los-vetos-a-las-gasolineras-sin-trabajadores.html <p>En cuanto al estudio de mercado publicado en 2019, también ha sido objeto de repercusión en la prensa:</p> <p>In terms of the market study published in 2019, it a significant outreach in the general press:</p> <ul style="list-style-type: none"> — https://www.eldiario.es/economia/competencia-apertura-gasolineras-automaticas-impacto_1_1434469.html — https://www.abc.es/economia/abci-competencia-pide-eliminar-barreras-gasolineras-automaticas-201907191231_noticia.html — https://www.eleconomista.es/energia/noticias/10002521/07/19/La-CNMC-pide-mas-gasolineras-desatendidas-para-que-bajen-los-precios.html 	Web research

2.3 Efficiency

2.3.1 Efficiency for the CNMC

This section will be completed by the CNMC depending on the availability of data on production costs of the act.

2.4 Coherence

Checklist	Yes	No
Does the PRO clearly define the regulatory framework?	X	
Are the PRO recommendations aligned with the existing measures of the sector?	X	
Is it possible to identify other CNMC acts which are consistent with the key findings of the PRO report?	X	

The CNMC has confirmed on several occasions the existence of anticompetitive practices of the operators, structural problems, and the absence of competition in the fuels market. In the different reports and studies elaborated in the practice of competition advocacy (for instance, E-2009-01, E-2011-03 y E/CNMC/002/15) several barriers to competition have been identified in all market segments. In those reports the authority has emphasized that in the retail sector there are, among others, high concentration levels and vertical integration, difficulties in terms of the urban scope for the opening of filling stations and long-term relations within the existing filling stations and the vertically integrated operators.

Diving into the unattended filling stations, the CNMC has also confirmed in other Competition Advocacy reports that, these stations have the potential to introduce more competition in the market. However, in those same reports it is expressed the concerns related to the presence of numerous regulatory restrictions in the opening and development of the filling stations (for example, IPN/CNMC/026/18 y E/CNMC/005/19).

In all of those studies, the CNMC recommends and concludes that it would be convenient to make an in-depth review regarding the filling stations. More specifically, it recommends the review for the automatic filling stations, under the principles of need and proportionality in order to favour the effective level of competition in the market to benefit consumers and users.

3 Impact assessment

3.1 Direct impact of the PRO report

Action sought by the CNMC	Actions	Status of implementation
<u>General considerations:</u> <ul style="list-style-type: none"> — Recommendations 1 and 2 are aimed towards the State (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico). — Recommendations 1, 3, 4, 5 and 6 are aimed towards the autonomic governments. Below we have grouped the Communities depending on their compliance degree — Recommendation 7 is aimed towards the local entities. 		
1) Eliminar toda disposición que incluya la obligación de servicio atendido, ya sea de forma directa mediante la obligación de tener personal afecto a la instalación, o de forma indirecta, a través de obligaciones relativas al mantenimiento continuo del surtidor y/o del aparato medidor de presión y del dispositivo de suministro de agua, o a la supervisión física de la maniobra de aprovisionamiento o repostaje.	<u>Partially implemented</u> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica al Estado — Acto con el que se cumple: Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 "Instalaciones para suministro a vehículos" y se regulan determinados aspectos de la reglamentación de instalaciones petrolíferas 	<u>Partially implemented</u> <p>El Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, aprobó la nueva instrucción técnica complementaria MI-IP 04 de "Instalaciones para suministro a vehículos", actualizando la regulación de las instalaciones para suministro de carburantes de automoción e incluyendo una serie de obligaciones: la necesidad de implantar un interruptor de paro de emergencia que permita el corte de corriente, la supervisión con cámaras de seguridad y la conexión a una central receptora de alarma. Todo ello se completa con revisiones periódicas de detección de fugas y requisitos adicionales para las instalaciones de servicio que suministran biocombustibles. Estas obligaciones, en términos generales, están en línea con las propuestas incluidas en el informe de la CNMC sobre la regulación de las EE.SS. automáticas. Tal y como indicaba el propio informe, existen medios alternativos a la presencia física de un operador para poder controlar la existencia de fugas y riesgos asociados a las instalaciones, al correcto despacho del suministro de carburante y al mantenimiento continuado de las instalaciones y sus equipos.</p> <p>Pese a este éxito parcial, el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio introducía nuevas restricciones al ejercicio de las EE.SS. automáticas en relación con su suministro. En concreto, el Real Decreto limita (i) el suministro al por menor de gasolina y gasóleo a envases o embalajes a un máximo de 60 litros para gasolina y 240 litros para gasóleo, y (ii) a las instalaciones automáticas limita</p>

		<p>el suministro a 75 litros y 3 minutos de repostaje. Ello limitaba el repostaje de camiones, furgonetas y otros turismos grandes en las EE.SS. automáticas. Asimismo, dificultaba el suministro de combustible a maquinaria agrícola en las EE.SS. de cooperativas agroalimentarias (el 83% del gasóleo B suministrado en EE.SS. de cooperativas agro-alimentarias consiste en suministros superiores a 75 litros).</p> <p>Asimismo, en enero de 2019 se publicó la Guía Técnica de Aplicación Práctica de la Instrucción Técnica Complementaria MI-IP de Instalaciones para el Suministro de Vehículos. La Guía obliga al personal del titular de la instalación automática a presentarse en la estación de servicio rápidamente ante cualquier contingencia de seguridad. Es decir, prácticamente obliga a un servicio presencial.</p>
	<p><u>Implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para: Cataluña, Galicia, Ceuta y Melilla — Acto con el que se cumple: No regulado 	<p><u>Implemented</u></p> <p>Al no existir legislación específica sobre EE.SS. desatendidas no se aplica esta restricción. En Cataluña y en Galicia existen un gran número de estaciones desatendidas porque no se ha aprobado ninguna normativa.</p>
	<p><u>Implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Asturias — Acto con el que se cumple: No regulado 	<p><u>Implemented</u></p> <p>El Proyecto de Ley del Principado de Asturias de segunda modificación de la Ley del Principado de Asturias 11/2002, de 2 de diciembre, de los Consumidores y Usuarios, para garantizar la accesibilidad de las EE.SS. que operen como instalaciones en autoservicio o desatendidas no ha sido aprobado todavía, por lo que esta obligación no se ha incorporado a este ordenamiento autonómico, ni otro intento posterior durante 2018.</p> <p>La modificación propuesta sólo exige contar con personal en caso de que no se consigan adaptar las instalaciones. EE.SS.</p>
	<p><u>Implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Valencia — Acto con el que se cumple: Decreto-ley 1/2018, de 2 de febrero 	<p><u>Implemented</u></p> <p>La disposición adicional segunda, sobre el personal en los establecimientos de distribución al por menor y venta al público de carburantes y combustibles, de la Ley 1/2011, de 22 de marzo fue derogada por el artículo único del Decreto-ley 1/2018, de 2 de febrero, del Consell.</p>

		<p>Posteriormente, con la aprobación del Decreto Legislativo 1/2019, de 13 de diciembre se incluyó una disposición adicional segunda que establece lo siguiente:</p> <p>"Como obligación específica de protección y tutela de los derechos de las personas consumidoras y usuarias con diversidad funcional, cuando estas instalaciones de suministro al por menor de combustibles y carburantes de venta al público no reúnan las condiciones de accesibilidad universal referidas en el apartado anterior, o aun reuniéndolas, no quedara plenamente garantizado el repostaje en régimen de autoservicio por parte de estas personas, estas estaciones deben inexcusablemente disponer en la propia instalación, mientras permanezcan abiertas y en servicio en horario diurno, al menos de una persona responsable de los servicios que se prestan, con objeto de asegurar los derechos de esta categoría de personas consumidoras y usuarias pertenecientes a colectivos necesitados de especial protección reconocidos en la presente norma".</p>
	<p><u>Implemented</u></p> <p>— Aplica para Madrid</p> <p>— Acto con el que se cumple: No regulado</p>	<p><u>Implemented</u></p> <p>No se contempla esta obligación en el Decreto 147/1998, de 27 de agosto, de protección de los derechos de los consumidores y usuarios en el servicio de suministro de gasolinas y gasóleos de automoción en instalaciones de venta al público.</p>
	<p><u>Implemented</u></p> <p>— Aplica para Canarias</p> <p>— Acto con el que se cumple: No regulado</p>	<p><u>Implemented</u></p> <p>No se contempla esta obligación en el Decreto 173/1994, de 29 de julio, sobre protección de los derechos del consumidor en el servicio de suministro de gasolinas y gasóleos de automoción de instalaciones de venta al público.</p>
	<p><u>Implemented</u></p> <p>— Aplica para La Rioja</p> <p>— Acto con el que se cumple: No regulado</p>	<p><u>Implemented</u></p> <p>No se contempla esta obligación en el Decreto 46/1996, de 30 de agosto, por el que se regula el derecho a la información de los consumidores y usuarios en la prestación del servicio de suministro de gasolina y gasóleos de automoción en instalaciones de venta al público.</p>
	<p><u>Implemented</u></p> <p>— Aplica para Castilla-La Mancha</p> <p>— Acto con el que se cumple: Decreto 280/2019, de 23 de diciembre, de los derechos de las personas consumidoras en instalaciones de suministro a vehículos de carburantes y</p>	<p><u>Implemented</u></p> <p>No se recoge esta obligación en la nueva normativa.</p> <p>La CNMC considera que es muy positivo que en su preámbulo se cite el informe PRO/CNMC/002/16. Además, en este caso concreto</p>

	combustibles líquidos o gaseosos o cualquier otro tipo de energía en Castilla-La Mancha	se valora que la normativa de CLM pone fin a la prohibición que existía sobre las EE.SS. desatendidas.
	<p><u>Implemented</u></p> <p>— Aplica para Murcia</p> <p>— Acto con el que se cumple: Decreto-ley 4/2020, de 30 de abril</p>	<p><u>Implemented</u></p> <p>Se suprime la disposición adicional única introducida por la Ley 7/2015, de 24 de marzo, sobre el personal en las instalaciones de venta al público de gasolinas y gasóleo de automoción por la disposición derogatoria única del Decreto-ley 4/2020, de 30 de abril.</p>
	<p><u>Implemented</u></p> <p>— Aplica para Navarra.</p> <p>— Acto con el que se cumple: Decreto Foral 217/2019, de 11 de septiembre</p>	<p><u>Implemented</u></p> <p>Se derogó el Decreto Foral 182/1997, de 30 de junio, por el artículo único del Decreto Foral 217/2019, de 11 de septiembre.</p>
	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>— Aplica para Aragón</p> <p>— Acto con el que se cumple: Ley 2/2016, de 28 de enero, de medidas fiscales y administrativas de la Comunidad Autónoma de Aragón</p>	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>Con el artículo 39 de la Ley 2/2016, de 28 de enero, de medidas fiscales y administrativas de la Comunidad Autónoma de Aragón, se modificó la disposición adicional segunda de Ley 16/2006, de 28 de diciembre, de protección y defensa de los consumidores y usuarios en Aragón, la cual establecía que: "en todas las instalaciones de venta al público de gasolinas y gasóleo de automoción deberán disponer en la propia instalación, mientras permanezcan abiertas y en servicio, al menos una persona responsable de los servicios que en ellas se prestan, al objeto de garantizar el ejercicio de los derechos reconocidos en esta ley".</p> <p>Con la nueva redacción, " El Gobierno de Aragón establecerá reglamentariamente las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de los derechos de los consumidores y usuarios, así como la información y atención a las personas con capacidades diferentes".</p>
	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>— Aplica para Cantabria</p> <p>— Ningún acto con el que se cumple</p>	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>A través del artículo 8 de la Ley 9/2017, de 26 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas, se introduce una disposición adicional segunda en la Ley de Cantabria 1/2006, de 7 de marzo, de defensa de los consumidores y usuarios, que permitía la existencia de este tipo de gasolineras siempre que se cumpliera con una serie de requisitos (no vender más de 400.000 litros/año, debe</p>

		<p>estar en un ámbito rural y en un municipio cuyo padrón no exceda de 1.200 habitantes, etc.).</p> <p><u>Subsequent amendments: Implemented</u></p> <p><i>Esta reforma fue analizada por la Comisión Europea en el marco de procedimiento EU Pilot (2017) 9146 «EE.SS. automáticas en España. Libertad de establecimiento», al amparo del cual se dictaminó la oportunidad de modificar esa nueva regulación bajo amenaza de sanción, y justificó también que con fecha 28 de septiembre de 2018 la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de Cantabria firmara un acuerdo en virtud del cual, entre otras cuestiones, se acordaba la supresión de aquellos aspectos de la nueva regulación que entraran en conflicto con la normativa estatal y el ordenamiento de la Unión Europea.</i></p> <p><i>Por ello, se procedió a la derogación de la disposición adicional segunda de la Ley de Cantabria 1/2006, de 7 de marzo, de Defensa de los Consumidores y Usuarios, pasando la disposición adicional primera a ser la disposición adicional única, a través de la disposición derogatoria 2.2 de la Ley 5/2019, de 23 de diciembre.</i></p>
	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>— Aplica para País Vasco</p> <p>— Acto con el que se cumple: No regulado</p>	<p><u>Partially implemented</u></p> <p><i>No se regula esta obligación en el Decreto 165/2018, de 20 de noviembre, sobre requisitos que deben cumplir las instalaciones desatendidas para suministro al por menor de combustibles y carburantes a vehículos.</i></p> <p><i>No obstante, cabe destacar que:</i></p> <p><i>- Se exige la presencia inmediata de una persona a requerimiento de los servicios de emergencia u otra autoridad competente en materia de protección civil, que deberá figurar en el Plan de Autoprotección (artículos 13.2 y 17.1).</i></p> <p><i>- El artículo 25 del Decreto 165/2018 del País Vasco, de 20 de noviembre de 2018, obliga al cese temporal de la actividad en régimen automático en caso de temperaturas inferiores a -10 °C o superiores a 50 °C, o velocidades medias de viento a intervalos de un minuto superiores a 18,9 km/h, para garantizar que los</i></p>

		<p>extintores automáticos que hay colocados en la estación puedan funcionar en condiciones óptimas en caso de incendio. En caso de incidencia meteorológica, las EE.SS. automáticas deberán pasar al régimen atendido. El decreto no justifica desde los principios de necesidad y proporcionalidad la elección de las temperaturas o vientos mencionados, por lo que su elección parece arbitraria y podría ser injustificada. En relación con el viento, hay ubicaciones en las que las instalaciones desatendidas hubieran superado, como promedio anual, el límite de viento establecido 1 día de cada 6, lo cual pone en peligro su viabilidad.</p>
	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>— Aplica para Andalucía</p> <p>— Ningún acto con el que se cumple</p>	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>No se ha modificado el artículo 7.7 del Decreto 537/2004, de 23 de noviembre, por el que se regulan los derechos de los consumidores y usuarios en las actividades de distribución al por menor y suministro a vehículos de combustibles y carburantes en instalaciones de venta directa al público y las obligaciones de sus titulares, para recoger esta recomendación de la CNMC.</p>
	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>— Aplica para Castilla y León</p> <p>— Ningún acto con el que se cumple</p>	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>Después de la publicación de este informe se introdujo esta obligación en la normativa de consumo de Castilla y León mediante la introducción de la disposición adicional segunda y el apartado k en el apartado 42 de la ley 2/2015, de 4 de marzo, por la ley 1/2016, de 13 de octubre, por la que se modifica dicha ley.</p> <p><u>Subsequent amendments: Implemented</u></p> <p>Posteriormente, se derogó la disposición adicional segunda y el apartado K) del artículo 42.2 por el artículo único de la ley 1/2018, de 20 de abril.</p> <p>En la Exposición de motivos se señala que:</p> <p>"Tras la entrada en vigor de la Disposición adicional segunda de la Ley 2/2015 de 4 de marzo, se han regulado con carácter de normativa básica los requisitos de seguridad de las instalaciones desatendidas en el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 «Instalaciones para suministro a vehículos»; además desde el día 4 de diciembre de 2017, son exigibles las condiciones de accesibilidad previstas en la Disposición adicional tercera del Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de</p>

		<p>su inclusión social en el caso de bienes y servicios de titularidad privada existentes y susceptibles de ajustes razonables.</p> <p>Es por ello que ha dejado de ser necesaria la medida establecida en la Disposición adicional segunda de la Ley 2/2015, de 4 de marzo".</p>
	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>— Aplica para Extremadura</p> <p>— Ningún acto con el que se cumple</p>	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>Después de la publicación del informe de la CNMC se aprobó la Ley 5/2017, de 16 de mayo, por la que se modifica la Ley 6/2001, de 24 de mayo, del Estatuto de los Consumidores de Extremadura, que exige tener al menos una persona (disposición adicional segunda).</p> <p><u>Subsequent amendments: Implemented</u></p> <p>La disposición derogatoria única de la Ley 6/2019, de 20 de febrero, derogó la Ley 6/2001, de 24 de mayo. Con la Disposición adicional primera de la nueva ley se elimina además esta obligación.</p>
	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>— Aplica para Islas Baleares</p> <p>— Ningún acto con el que se cumple</p>	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>Si bien no se modificó el Decreto 31/2015, de 8 de mayo, por el que se regulan los derechos de las personas consumidoras y usuarias ante la actividad de venta al público al por menor de gasolinas y gasóleos de automoción en el territorio de las Islas Baleares después de la publicación de este informe, el Tribunal Superior de Justicia de las Islas Baleares declaró nulo el artículo 7 en el que se recogía dicha restricción.</p> <p><u>Subsequent amendments: Implemented</u></p> <p>El fallo se confirmó por el Tribunal Supremo mediante Sentencia de 13 de febrero de 2019.</p>
2) Modificar el artículo 93 de la Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas, eliminando las restricciones impuestas al volumen realizado con terceros no socios de las cooperativas en la distribución minorista de carburantes de automoción.	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>— Aplica al Estado</p> <p>— Ningún acto con el que se cumple</p>	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>No se ha modificado el artículo 93 de la ley 27/1999, de 16 de julio, de cooperativas.</p>
3) Aplicar, de forma no discriminatoria, esta normativa en materia de prestación del servicio aplicable a las cooperativas a todo tipo de EE.SS. desatendidas	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>— Aplica para las CC.AA.</p>	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>Teniendo en cuenta el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, y todas las normas autonómicas aprobadas cabe concluir que no se aplica, de forma no discriminatoria, esta normativa en materia de</p>

	— Acto con el que se cumple: Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, y todas las normas autonómicas analizadas	prestación del servicio aplicable a las cooperativas a todo tipo de EE.SS. desatendidas.
<p>4) Eliminar esta restricción y encargárselo a las administraciones responsables con carácter ex ante o ex post.</p> <p><i>Restricción: En las normas autonómicas se establece otra restricción relativa a la necesidad de poner a disposición de los usuarios un recipiente de medición calibrado y certificado conforme a las normas de metrología, lo que no garantiza el correcto funcionamiento de las instalaciones dado que los usuarios no saben utilizarlo.</i></p>	<p><u>Implemented</u></p> <p>— Aplica para Asturias, Cantabria, Castilla y León, Cataluña, Extremadura, Galicia, Navarra, Ceuta y Melilla</p> <p>— Acto con el que se cumple: No regulado</p>	<p><u>Implemented</u></p> <p>Al no existir legislación específica sobre EE.SS. desatendidas no se aplica esta restricción.</p>
	<p><u>Implemented</u></p> <p>— Aplica para Murcia</p> <p>— Acto con el que se cumple: No regulado</p>	<p><u>Implemented</u></p> <p>En la Ley 4/1996, de 14 de junio, del Estatuto de los Consumidores y Usuarios de la Región de Murcia no se regula esta obligación.</p>
	<p><u>Implemented</u></p> <p>— Aplica para Valencia</p> <p>— Acto con el que se cumple: No regulado</p>	<p><u>Implemented</u></p> <p>Esta obligación no está regulada en la normativa de aplicación.</p>
	<p><u>Implemented</u></p> <p>— Aplica para Madrid</p> <p>— Acto con el que se cumple: No regulado</p>	<p><u>Implemented</u></p> <p>No se contempla esta obligación en el Decreto 147/1998, de 27 de agosto, de protección de los derechos de los consumidores y usuarios en el servicio de suministro de gasolinas y gasóleos de automoción en instalaciones de venta al público.</p>
	<p><u>Implemented</u></p> <p>— Aplica para Aragón</p> <p>— Acto con el que se cumple: No regulado</p>	<p><u>Implemented</u></p> <p>No se regula en la Ley 16/2006, de 28 de diciembre, de protección y defensa de los consumidores y usuarios en Aragón.</p>
	<p><u>Implemented</u></p> <p>— Aplica para País Vasco</p> <p>— Acto con el que se cumple: No regulado</p>	<p><u>Implemented</u></p> <p>No se regula esta obligación en el Decreto 165/2018, de 20 de noviembre, sobre requisitos que deben cumplir las instalaciones desatendidas para suministro al por menor de combustibles y carburantes a vehículos.</p>
	<p><u>Implemented</u></p> <p>— Aplica para Castilla-La Mancha</p> <p>— Acto con el que se cumple: Decreto 280/2019, de 23 de diciembre, de los derechos de las personas consumidoras en</p>	<p><u>Implemented</u></p> <p>No se recoge esta obligación en el Decreto 280/2019, de 23 de diciembre, de los derechos de las personas consumidoras en instalaciones de suministro a vehículos de carburantes y</p>

	instalaciones de suministro a vehículos de carburantes y combustibles líquidos o gaseosos o cualquier otro tipo de energía en Castilla-La Mancha	combustibles líquidos o gaseosos o cualquier otro tipo de energía en Castilla-La Mancha. La CNMC considera que es muy positivo que en su preámbulo se cite el informe PRO/CNMC/002/16.
	<u>Non- implemented</u> — Aplica para Andalucía — Acto con el que se cumple: No regulado	<u>Non- implemented</u> No se ha modificado el artículo 5 del Decreto 537/2004, de 23 de noviembre, por el que se regulan los derechos de los consumidores y usuarios en las actividades de distribución al por menor y suministro a vehículos de combustibles y carburantes en instalaciones de venta, en contra de lo recomendado por la CNMC.
	<u>Non- implemented</u> — Aplica para Islas Baleares — Acto con el que se cumple: No regulado	<u>Non- implemented</u> No se ha modificado el artículo 6 del Decreto 31/2015, de 8 de mayo.
	<u>Non- implemented</u> — Aplica para Islas Canarias — Acto con el que se cumple: No regulado	<u>Non- implemented</u> No se ha modificado el artículo 6 del Decreto 173/1994, de 29 de julio, sobre protección de los derechos del consumidor en el servicio de suministro de gasolinas y gasóleos de automoción de instalaciones de venta al público.
	<u>Non- implemented</u> — Aplica para La Rioja. — Acto con el que se cumple: No regulado	<u>Non- implemented</u> No se ha modificado el artículo 6 del Decreto 46/1996, de 30 de agosto.
5) Eliminar esta restricción y establecer una redacción alternativa, por ejemplo, sería suficiente con lo siguiente: "garantizar que los usuarios de las EE.SS. puedan presentar una queja formal", sin indicar el medio que debe utilizarse para las hojas de reclamaciones; y "realizarán los esfuerzos necesarios para proporcionar guantes y dispositivos de papel para sus usuarios", para la obligación relativa a los guantes y papel de un solo uso.	<u>Non-evaluable</u> — Aplica para Ceuta y Melilla — Acto con el que se cumple: No regulado	<u>Non-evaluable</u> Al no existir legislación específica sobre EE.SS. desatendidas, entendemos que no cabe pronunciarse sobre este aspecto.
	<u>Partially implemented</u> — Aplica para Aragón — Acto con el que se cumple: Decreto 150/2016, de 11 de octubre, del Gobierno de Aragón	<u>Partially implemented</u> Si bien no existe legislación específica sobre EE.SS. desatendidas no se aplica esta restricción, entendemos que aplica el Decreto 150/2016, de 11 de octubre, del Gobierno de Aragón., lo cual exigiría disponer de hoja de reclamaciones.

<p><i>Restricción: En las normas autonómicas se establece un coste administrativo desproporcionado para las EE.SS. desatendidas derivado de la obligación de disponer, en todo momento, de hojas de reclamación o de guantes y papel de un solo uso en las unidades de suministro de carburantes.</i></p>		
	<p><u>Partially implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Asturias — Acto con el que se cumple: Decreto 6/2005, de 19 de enero 	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>Si bien no existe legislación específica sobre EE.SS. desatendidas no se aplica esta restricción, entendemos que aplica el Decreto 6/2005, de 19 de enero, por el que se regulan las hojas de reclamaciones a disposición de los consumidores y usuarios, lo cual exigiría disponer de hoja de reclamaciones.</p>
	<p><u>Partially implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Cantabria — Acto con el que se cumple: Ley de Cantabria 1/2006, de 7 de marzo, de Defensa de los Consumidores y Usuarios 	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>Si bien no se regula la obligación de disponer de guantes y papel de un solo uso, entendemos que aplica lo establecido en el artículo 40.1 de la Ley 1/2006, de 7 de marzo, lo cual exigiría disponer de hojas de reclamaciones.</p>
	<p><u>Partially implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Castilla y León — Acto con el que se cumple: Decreto 109/2004 	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>Si bien no se regula la obligación de contar con guantes y papel de un solo uso, entendemos que aplica el Decreto 109/2004, de 14 de octubre, por el que se regulan las Hojas de Reclamaciones de los Consumidores y Usuarios, lo cual exigiría disponer de hojas de reclamaciones.</p>
	<p><u>Partially implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Cataluña — Acto con el que se cumple: Código de Consumo de Cataluña 	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>Si bien no se regula la obligación de contar con guantes y papel de un solo uso, entendemos que aplica el artículo 146 del Código de Consumo, lo cual exigiría disponer de hojas de reclamaciones.</p>
	<p><u>Partially implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Extremadura — Acto con el que se cumple: Ley 6/2019, de 20 de febrero, del Estatuto de las personas consumidoras de Extremadura 	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>Si bien no se regula la obligación de contar con guantes y papel de un solo uso, entendemos que aplica el artículo 34 de la Ley 6/2019, lo cual exigiría disponer de hojas de reclamaciones.</p>
	<p><u>Partially implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Galicia — Acto con el que se cumple: Ley 2/2012, de 28 de marzo, gallega de protección general de las personas consumidoras y usuarias 	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>Si bien no se regula la obligación de contar con guantes y papel de un solo uso, entendemos que aplica el artículo 32.2 de la Ley 2/2012, de 28 de marzo, lo cual exigiría disponer de hojas de reclamaciones.</p>

	<p><u>Partially implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Islas Canarias — Acto con el que se cumple: Decreto 173/1994, de 29 de julio 	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>No se ha modificado el artículo 7, relativo a la exigencia de disponer de hojas de reclamaciones. Por su parte, no se regula la obligación de contar con guantes y papel de un solo uso.</p>
	<p><u>Partially implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para La Rioja — Acto con el que se cumple: Decreto 46/1996, de 30 de agosto 	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>No se ha modificado el artículo 7, relativo a la exigencia de disponer de hojas de reclamaciones. Por su parte, no se regula la obligación de contar con guantes y papel de un solo uso.</p>
	<p><u>Partially implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Murcia — Acto con el que se cumple: Ley 4/1996, de 14 de junio, del Estatuto de consumidores y usuarios de la Región de Murcia 	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>Si bien no se regula la obligación de contar con guantes y papel de un solo uso, entendemos que aplica el artículo 8 de la Ley 2/2012, de 28 de marzo, lo cual exigiría disponer de hojas de reclamaciones.</p>
	<p><u>Partially implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Navarra — Acto con el que se cumple: Ley Foral 7/2006, de 20 de junio, de defensa de los consumidores y usuarios 	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>Si bien no se regula la obligación de contar con guantes y papel de un solo uso, entendemos que aplica el artículo 11 de la Ley Foral 7/2006, de 20 de junio, lo cual exigiría disponer de hojas de reclamaciones.</p>
	<p><u>Partially implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para País Vasco — Acto con el que se cumple: Decreto 165/2018, de 20 de noviembre, sobre requisitos que deben cumplir las instalaciones desatendidas para suministro al por menor de combustibles y carburantes a vehículos 	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>Si bien deberán contar con hojas de reclamaciones, se indica en el artículo 19.7 del Decreto 165/2018, de 20 de noviembre que "existirá a disposición de las personas usuarias guantes o productos de naturaleza análoga, de un solo uso, para evitar el contacto directo con los medios de distribución y de recipientes de recogida de los guantes y productos usados por las personas usuarias con el fin de que sean desechados una vez utilizados".</p>
	<p><u>Partially implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Valencia — Acto con el que se cumple: Decreto Legislativo 1/2019, de 13 de diciembre, del Consell, de aprobación del texto refundido de la Ley del Estatuto de las personas consumidoras y usuarias de la Comunidad Valenciana. 	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>Si bien no se regula la obligación de contar con guantes y papel de un solo uso, entendemos que aplica el artículo 58 del Decreto Legislativo 1/2019, lo cual exigiría disponer de hojas de reclamaciones.</p>

	<p><u>Non- implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Andalucía — Acto con el que se cumple: Ninguno 	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>Se recogen ambas obligaciones en el Decreto 537/2004, de 23 de noviembre.</p>
	<p><u>Non- implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Castilla-La Mancha — Acto con el que se cumple: Decreto 280/2019, de 23 de diciembre, de los derechos de las personas consumidoras en instalaciones de suministro a vehículos de carburantes y combustibles líquidos o gaseosos o cualquier otro tipo de energía en Castilla-La Mancha. 	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>Si bien la CNMC considera que es muy positivo que en su preámbulo se cite el informe PRO/CNMC/002/16, no se tiene en cuenta las recomendaciones relativas a los guantes y hojas de reclamaciones.</p>
	<p><u>Non- implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Islas Baleares — Acto con el que se cumple: Ninguno 	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>El Decreto 31/2015, de 8 de mayo, exige ambas obligaciones en su artículo 3.</p>
	<p><u>Non- implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para Madrid — Acto con el que se cumple: Ninguno 	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>No se siguen las recomendaciones de la CNMC, debiendo disponerse de hoja de reclamaciones (artículo 13 del Decreto 147/1998, de 27 de agosto) y guantes o dispositivos suministradores de papel especialmente adaptados a este tipo de instalaciones, o productos de naturaleza análoga, de un solo uso, para evitar el contacto directo de los usuarios con los medios de distribución, disponiendo de recipientes de recogida para que sean desechados una vez utilizados (artículo 5.2 del Decreto 147/1998, de 27 de agosto).</p>
<p>6) <i>Remover cualquier disposición, presente o futura, que pueda restringir el desarrollo del mercado minorista de suministro de carburantes de automoción a través de EE.SS. y/o limite la competencia efectiva en este mercado. En particular, se debe eliminar toda disposición que restrinja la aparición de nuevos formatos de EE.SS., por ejemplo, en aparcamientos de supermercados, talleres de vehículos de motor o comunidades de vecinos con instalaciones aptas para el</i></p>	<p><u>Partially implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica a las CC.AA. — Ver todos los casos anteriores 	<p><u>Partially implemented</u></p> <p>Por lo general, se están haciendo esfuerzos por parte de las Comunidades Autónomas para remover los obstáculos existentes. No obstante, no puede concluirse a día de hoy que el cumplimiento en pleno por parte de todas ellas.</p>

almacenamiento de carburantes. Se debe favorecer la innovación y el dinamismo en este mercado de forma beneficiosa para la competencia efectiva y el bienestar de los consumidores y usuarios.		
7) Promover un planeamiento urbanístico en el que los usos delimitados por la calificación no sean innecesariamente detallados, con el objetivo de incrementar la flexibilidad, reducir la segmentación y favorecer la asignación del suelo. Asimismo, se debe evitar que la técnica de calificación limite injustificadamente la oferta en la distribución de carburantes a través de EE.SS. con el establecimiento de restricciones a la apertura de nuevas EE.SS. (restricciones en términos de distancias, restricciones estéticas, etc.).	<p><u>Non- implemented</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Aplica para entidades locales (PGOU locales y normas complementarias de Urbanismo y Medio Ambiente) — Acto con el que se cumple: Ninguno 	<p><u>Non- implemented</u></p> <p>La configuración del derecho urbanístico español no permite que exista, a día de hoy, la flexibilidad que requiere la CNMC.</p>

3.2 Impact on the specific market

Given the market characteristics and the outreach of the PRO report, we consider that the prices and the number of unattended filling stations will be the main variables over which the CNMC's recommendations could have a bigger effect.

OECD Competition issues	Relevant recommendation	Impact	Indicator	Parameters proposed for the impact assessment		Data
				Found in the Literature	Recommended Value	
A3. Límite a la capacidad de ofrecer un bien o servicio	Recommendation 1); 2); & 3)	Market structure	Potential increase in the number of unattended filling stations	From its literature review, the CNMC found that the number of operators could be increased at 12% if entry barriers are reduced. ⁽¹⁾ .	We recommend applying a potential increase in the number of operators -in this case, of unattended filling stations- of 12% derived from the reduction of entry barriers.	Considering that the implementation of the CNMC recommendations and that the subsequent reduction of entry barriers in the retail fuel market that could have supposed an estimated increase in the number of unattended filling stations of 12%, the consumer welfare gain derived from implementing the CNMC's recommendations is estimated, at the very least, at 67 additional unattended filling stations per year.
A4. Incremento significativo de los costes de entrada y salida	Recommendation 5)			The specific sources of these parameters are presented in Annex 2.		The methodology used to quantify the potential impact is shown in Annex 3.
E1. Desarrollo normativo insuficiente para garantizar la seguridad y la protección de los consumidores y usuarios.	Recommendation 4)	Prices	Retail sale price for consumers	From its literature review, the CNMC found that the price level could be decreased between 3% and 35% if entry barriers are reduced.	To be conservative, we recommend applying a potential decrease in prices of 5% derived from the reduction of entry barriers.	Considering a 5% potential decrease in prices, the consumers' welfare gain derived from the implementation of the CNMC's recommendations and subsequent reduction of entry barriers in the retail fuel market, is estimated at 607.3 million euros.
E2. Desarrollo normativo insuficiente para garantizar un correcto proceso de liberalización o una regulación económica eficiente.	Recommendation 6) & 7)			The specific sources of these parameters are presented in Annex 2.		The methodology used to quantify the potential impact is shown in Annex 3.

Notes: (1) in the case under evaluation, it is considered appropriate to apply the potential increase in the number of operators to the number of unattended filling stations..

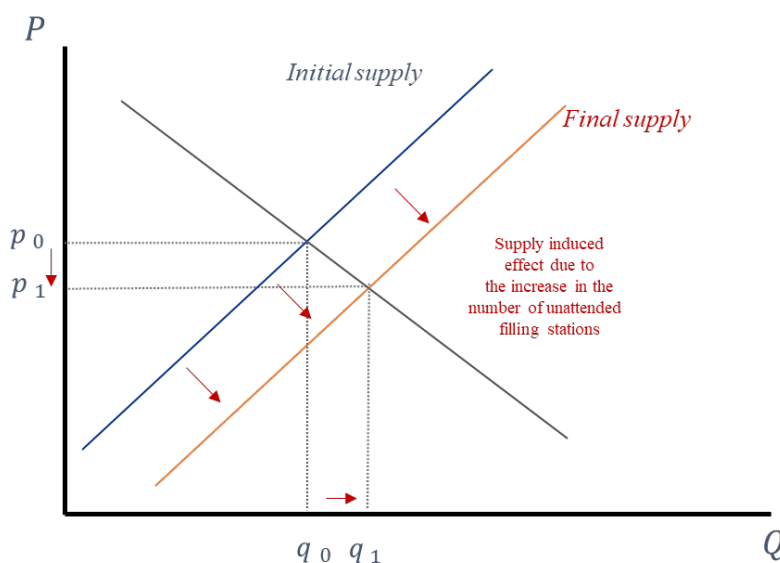
3.3 Impact on the wider economy

	Yes	No
<i>The recommendations were fully or partially implemented?</i>	X	
<i>Recommendations had an impact on the specific market?</i>	X	
<i>The specific market has a relevant weight in the wider economy?</i>	X	

In the case under evaluation, most of the CNMC's recommendations were implemented, at least partially, in most of the CC.AA. Thus, as a whole, it can be argued that the PRO's report had a degree of compliance that could be considered to be significant, with 75% of the recommendations being implemented, partially at least.

Even though the economic impact derived from the reduction of entry barriers would imply only 0.05% of Spanish GDP in 2019² (taking into consideration the potential impact of the price reduction analysed in isolation) a positive supply shock could be expected. The shock would be caused by an increase in the number of unattended filling stations and, a potential price reduction. A theoretical example of the shock is presented below.³

Theoretical example of a shift in the supply curve



Likewise, from a more qualitative viewpoint, the particular relevance of the sector for the economy as a whole needs to be borne in mind since the traded good (fuel) is an essential input for a number of economic activities. This way, the Evaluator should not ignore this interrelationship and, therefore, the likelihood that the effects derived in the retail distribution market impact other economy sectors.

Finally, the subsequent recommendations included in the Market Study E/CNMC/005/19 regarding the effects of the entry of automatic filling stations in the fuel retail market might have contributed

² Computed as the ratio between the estimated impact derived from the potential reduction in prices (€607,269,495) and the Spanish national GDP in 2019.

³ Actually, the CNMC Market Study published in 2019 (E/CNMC/005/2019) shows that the entry of unattended filling stations in the Madrid region market would have reduced prices in nearby petrol stations by 0.5% in the case of Gasoline 95, and by 0.21% in the case of Diesel A.

to mitigate the market failures that had been identified in the sector. These effects might have benefit consumers through a greater degree of competition and a better customized offer.

4 Conclusions

The main conclusions extracted from the PRO report are presented below:

- The fuel market in Spain is highly concentrated in the upstream level. There are only 3 companies that operate in the refining market (Repsol, Cepsa and BP), which are vertically integrated in the supply chain.
- According to SABI database, there are 4,378 active firms in the retail fuel distribution market through filling stations⁴, in which operate the 3 mentioned companies given the high degree of vertical integration in the market.
- In this sense, in 2020 there were 11,650 gas stations in Spain, out of which a 53% were associated to one of the main operators in the market (Repsol, Cepsa, BP and Galp), while the remaining 47% belonged to other brands, supermarkets or cooperatives.⁵ Unattended filling stations belong to this latter segment.
- In spite of the high degree of concentration in the market, there has been a significant increase in the number of independent filling stations (stations who are not related to oil operators) in the last years. These gas stations, which represented a 37% of the total in 2010 and a 42% in 2015, amounted to a 47% of the total in 2020, as stated above.
- Despite this is a considerably regulated sector which has been object of multiple studies by the CNMC at different levels of the supply chain, to the date of elaboration of the PRO report there was no evidence of a sufficient degree of competition in the retail sector. Some of the argued reasons that explain the lack of competition were the requisite of having employees in the station and an insufficient regulatory framework that led to an inefficient and not very competitive price structure and, to obstruct the entry and development of alternative operators.
- Consequently, the CNMC issued 62 recommendations. 75% of those recommendations have been implemented, at least partially, which implied a considerable compliance of the PRO report objectives. It also led to a potential positive economic impact on consumers.
- Even though the most restrictive prohibitions to competition were eliminated after the PRO report publication, in 2019 the CNMC published a Market Study. The MS introduced a review of the new regulation in terms of the one dated in 2016, with the objective to identify the limitations that were obstructing the entry of new operators. Among them, it could be mentioned: fixing refilling limits in the automatic filling stations to trucks, vans and other big vehicles or also, tightening the security contingencies requirements. The review led to issuing 5 new recommendations by the CNMC, where only 2 have been partially applied until today.
- In this impact evaluation we have considered the potential effect of the recommendations made in the PRO report. In order to estimate the consumer welfare gain that could have resulted given the implementation of the recommendations, we have taken into account as relevant indicators the retail fuel selling price and the number of unattended filling stations, even though there might be other indirect effects which has not been quantified and which might have resulted from a better customized offer for consumers. The methodology used to quantify the consumer welfare gain is shown in Annex 3

⁴ This 2019 figure corresponds to the number of firms who report financial data to SABI database under the NACE code «G.473.- Comercio al por menor de combustible para la automoción en establecimientos especializados».

⁵ https://www.aop.es/wp-content/uploads/2021/07/memoria-aop2020_red_links.pdf

- The result of our estimation is a **benefit of 607.3 million euros** derived from the potential decline in prices, and **as a minimum, 67 new unattended filling stations annually**.⁶
- Despite the fact that (i) this sector has a non-negligible weight in the Spanish GDP, (ii) most of the CC.AA. and the bodies towards who the PRO report was aimed, implemented some measures, resulting in a partial or fully compliance with the recommendations in the report, and (iii) its impact might well be identifiable and relevant, it is quite difficult to quantify. In any case, the implementation of the recommendations would have resulted in a positive supply shock because of the increase in the number of filling stations. This would have led to boost competition with the subsequent decrease of prices.

⁶ Taking into consideration the observed evolution of the number of unattended gas stations in Spain in the period 2017-2020, this estimation might seem conservative. However, it should be borne in mind that (i) the implementation of the proposed methodology requires keeping the assumptions made consistent throughout the variety of evaluated acts, on the one hand, and, (ii) other factors different from the ones resulting from the PRO published by the CNMC might have influenced the observed market dynamics, on the other.

Annex 1. Questionnaires

Policy makers

- *Was the market in need of reforms/updates? If yes, which were the main concern from a competition policy point of view?*
- *Were you aware by possible market operators concern over the functioning of the market addressed by the PRO report?*
- *Which were the needs the PRO report aimed to address?*
- *How urgent were the issues to be addressed by the PRO report?*

Qualitative assessment: effectiveness

Policy makers

- *Please describe your overall knowledge of the PRO report and your familiarity with it.*
- *What was the primary use of the PRO report during the policy-making process?*
- *Were the results of the PRO report a clear factor in your final decision making?*
- *Would have you carried out the same reforms/changes even without the PRO report?*

Experts

- *Do you consider that PRO report is consistent with overall competition law framework and principle?*
- *Do you think that the recommendations were sufficiently clear to be effectively implemented by relevant policy makers?*
- *Overall, how would you consider the potential utility of the PRO report?*

Annex 2. List of parameters applied by the CNMC in its economic studies

Indicator	Parameter			Source
	Found in the Literature	Average Value	Recommended Value	
Reduction in waiting time	2%-7%	5%	5%	OFT – Office of Fair Trading (2003): The regulation of licensed taxi and PHV services in the UK.
Reduction in prices	3%-35%	19%	5%	CNMC: UM/085/15
				Bekken, J. T. (2006): "Experiences with Regulatory Changes of the Taxi Industry", 9th Conference on Competition and Ownership in Land Transport, 2006.
				Canada Competition Bureau (2015): Modernizing Regulation in the Canadian Taxi Industry, White Paper.
				CEA – Council of Economic Advisers (2015): "Occupational Licensing: A Framework for Policymakers", Department of the Treasury Office of Economic Policy, the Council of Economic Advisers of the President of The United States and the Department of Labor of the Government of the United States.
				Kleiner, M. (2006): "Licensing Occupations: Ensuring Quality or Restriction Competition?" W.E. Upjohn Institute for Employment Research 1-15. Kalamazoo, MI: Upjohn Institute Press.
Increase in employment	1%-12%	7%	5%	Pilat, D. (1997), "Regulation and Performance in the Distribution Sector," OECD Economics Department Working Papers 180, OECD Publishing
				Burda, M. and P. Weil (2005), "Blue Laws", documento de trabajo, octubre.
				Goos, M. (2004), "Sinking the Blues: The Impact of Shop Closing Hours on Labour and Product Markets", Center for Economic Performance Discussion Paper Series.
				Skuterud, M. (2005), "The Impact of Sunday Shopping on Employment and Hours of Work in the Retail Industry: Evidence from Canada", European Economic Review, 49, 8, 1953– 1978.
				Genakos C. y S. Danchev (2015): "Evaluating the Impact of Sunday Trading Deregulation", Center for Economic Performance Discussion Paper N° 1336, marzo.
				FMI - Fondo Monetario Internacional: Spain: 2003 Article IV Consultation, Country Report.
				Bertrand M. y Kramarz F. (2001): "Does entry regulation hinder job creation? Evidence from the French retail industry". Nber working paper series.
Increase in sales and production	4%-11%	8%	5%	Viviano E. (2006): "Entry regulations and labour market outcomes: Evidence from the Italian retail trade sector". Banca d'Italia (Servizio Studi).
				Pilat, D. (1997), "Regulation and Performance in the Distribution Sector," OECD Economics Department Working Papers 180, OECD Publishing
Increase in the number of operators	12%	12%	12%	Goos, M. (2004), "Sinking the Blues: The Impact of Shop Closing Hours on Labour and Product Markets", Center for Economic Performance Discussion Paper Series.
				Kleiner, M. (2006): "Licensing Occupations: Ensuring Quality or Restriction Competition?" W.E. Upjohn Institute for Employment Research 1-15. Kalamazoo, MI: Upjohn Institute Press.

Annex 3. Impact Assessment Methodology

In order to quantify the potential economic impact of the PRO report on the consumer's welfare, we have applied several parameters based on the economic literature that has been frequently cited by the CNMC in entry barrier cases. These parameters have been implemented to the main indicators in the fuel retail market: (1) number of unattended filling stations; and (2) Selling prices to the consumer.

Number of unattended filling stations

According to the literature review, the number of operators increases potentially at 12% if entry barriers are reduced.

If we take as a reference the number unattended filling stations, that after the PRO report were 560 facilities (in 2017⁷) and applying the potential increase (12%) given that the CNMC's recommendations were fully or partially applied, the amount of potential new unattended filling stations could have total **67.2 annually**. It can be argued that this is a conservative perspective given the observed growth in the number of unattended filling stations which ended up with a total of **1,277 automatic facilities in 2020⁸**. Nonetheless, the Evaluator shall be aware that: (1) PRO report cannot be fully credited with the increase in the number of this type of filling stations; (2) it is not possible to give for granted that the potential effect of the PRO had lasted for a long period; (3) the CNMC has carried out another set of measures that could have influenced the opening of the sector, beyond the act that is subject of analysis.

Furthermore, and given the true nature of the unattended filling stations, which do not require to have personnel to fulfil the service, the implementation of the recommendations would not imply an effect on direct employment in the sector.

Retail sale prices

In order to quantify the impact that the reduction of entry barriers might have on the retail price, the Evaluator shall proceed as it is detailed below:

- Firstly, according to the economic literature, the price level could potentially be decreased by 5% if entry barriers are reduced. The reference parameter to be considered in our analysis would be the retail selling price. In other terms, it is argued that if CNMC recommendations had not been implemented, the retail price would have been a 5% higher than the one observed.
- This effect on prices could be estimated by relying on the retail market turnover and, specifically, on the turnover of filling stations. For that reason, the price⁹ and consume data extracted from the Oil Bulletin published by the CNMC can be used¹⁰.
 - To begin with, the observed monthly price is estimated as the average between the maximum and minimum price by province.
 - Secondly, we multiply this average monthly price by the monthly fuel consumption reported on the Bulletin with the aim to quantify the retail market turnover (Column 1 of Table 3, below).

⁷ <https://www.lainformacion.com/empresas/gasolineras-desatendidas-ofensiva-modelo-low-cost/6345570/?autoref=true>

⁸ https://www.abc.es/economia/abci-gasolineras-automaticas-unicas-crecen-y-alcanzan-125-por-ciento-sector-202106291159_noticia.html

⁹ More specifically, we have used Gasoline 95 and Diesel A prices.

¹⁰ Available at: <https://www.cnmc.es/estadistica/estadistica-de-productos-petroliferos-cnmc>

- Following, we calculate the quota of the turnover would have been generated by the unattended filling stations in the years following the PRO report publication (Columns 2 and 3 of Table 3, below).
- These prices, following the aforementioned assumptions, would be a 5% lower than the ones that could have been established if the CNMC's recommendations had not been implemented. In order to estimate this effect, the counterfactual price is estimated, which is a 5% higher than the total turnover generated by the unattended filling stations. Therefore, we obtain the counterfactual turnover that could be expected in case the recommendations were not implemented (Column 4 of Table 3, below).
- The consumers welfare in the unattended filling stations sector, or similarly, the volume that could have been saved given the implementation of the CNMC's recommendations is calculated as the difference between the real turnover and the counterfactual estimated turnover (Column 5 of Table 2, below).

Table 3: Consumers' gain derived from the potential reduction in the fuel selling Price.

	Retail market turnover €	Unattended filling station quota	Unattended filling station turnover	Counterfactual turnover in unattended filling stations, € (+5%)	Estimated consumer gain, €
	(1)	(2)	(3) = (1) * (2)	(4) = (3) * 1,05	(5) = (4) - (3)
2017	32,830,535,872	5.0%	1,641,526,794	1,723,603,133	82,076,340
2018	36,946,632,726	9.2%	3,399,090,211	3,569,044,721	169,954,511
2019	37,039,775,203	10.0%	3,703,977,520	3,889,176,396	185,198,876
2020	27,206,363,013	12.5%	3,400,795,377	3,570,835,145	170,039,769
TOTAL	134,023,306,814		12,145,389,901	12,752,659,396	607,269,495

Notes: The analysis considers Gasoline 95 and Diesel A as the most relevant products in the distributors activity.

Source: Prepared by the authors based on Oil products statistics published by CNMC.

In order to avoid duplications in the impact estimation, we have only considered the potential effect on the selling price to the final consumer. Assuming that the demand remains stable, and given the nature of the affected product, the potential estimated gain for the consumer would be equivalent to the turnover that the operators would have not perceived, keeping all other variables constant.

Hence, the potential estimated gain for the consumer between 2017 and 2020, caused by the implementation of the PRO report's recommendations would total **607.3 million euros**.