**Título del acto: E/CNMC/002/15 ESTUDIO SOBRE EL MERCADO MAYORISTA DE CARBURANTES DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA**

**Año de publicación: 2015**

**Código CNAE del sector relevante: G.4671.- Comercio al por mayor de combustibles sólidos, líquidos y gaseosos, y productos similares**

# Evaluación del impacto de la CNMC

## Estudios de Mercado

Valdani Vicari & Associati
ECONOMICS & POLICY

KPMG

# 1 Introducción

## 1.1 Características clave de la evaluación

### 1.1.1 Breve descripción del mercado evaluado

*El mercado de carburantes de automoción forma parte de un sector económico más amplio, el del petróleo, que incluye todas las actividades económicas relacionadas con los procesos y productos obtenidos a partir del petróleo. Existen diversas fases en el proceso productivo de los productos derivados del petróleo: (1) Prospección y extracción de petróleo; (2) Refino del crudo; (3) Aprovisionamiento; (4) Logística; y (5) Distribución de los productos refinados. El sector ha pasado, en poco menos de veinte años, de una estructura monopolística con una fuerte presencia de capital público a ser un mercado prácticamente liberalizado.*

*Los operadores del mercado de carburantes de automoción en España suelen desarrollar sus actividades en diversas fases de negocio, estando normalmente presentes en más de dos fases de forma simultánea. Los grandes grupos, tales como Cepsa, BP y, sobre todo, Repsol, se encuentran presentes en todas las fases. El mercado de carburantes de automoción en España se encuentra, en consecuencia, fuertemente integrado verticalmente. Los operadores de refino (Repsol, Cepsa y BP) disfrutan de ventajas respecto al resto de operadores, derivado de su integración vertical, sus vínculos estructurales con un monopolista de la red de transporte (CLH) y por la capilaridad y estabilidad de sus redes minoristas de EESS. Por el contrario, los operadores de EESS sin capacidad de refino necesitan del acceso al mercado mayorista. Por tanto, las condiciones competitivas del mercado mayorista incidirán sobre la competencia en el aprovisionamiento a los clientes finales.*

### 1.1.2 Breve descripción del marco regulatorio

*La regulación esencial del sector se encuentra en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, estando su artículo 42 dedicado a los operadores al por mayor de productos petrolíferos, que los define como "aquellos sujetos que comercialicen productos petrolíferos para su posterior distribución al por menor". El acceso y ejercicio de la actividad está plenamente adaptado a los principios de la Directiva de Servicios. Se requiere el cumplimiento de ciertas condiciones y su comunicación al Ministerio de Industria, Turismo y Energía, que mantiene el correspondiente registro público.*

*Los requisitos exigidos para que una empresa pueda realizar la actividad de operador al por mayor de productos petrolíferos giran en torno a la suficiente capacidad legal, técnica y financiera, la seguridad de los suministros, los medios de recepción, almacenamiento y transporte y al cumplimiento de la normativa sobre existencias mínimas de seguridad.*

### 1.1.3 Breve descripción de la justificación del acto

*La mejora de la competencia y el funcionamiento del mercado de distribución de carburantes ha sido una preocupación constante de las autoridades de competencia, que han venido emitiendo diversos informes. Asimismo, el Gobierno ha venido impulsando varias reformas para mejorar su funcionamiento. Entre ellas, el Real Decreto Ley 4/2013, de 22 de febrero, posteriormente tramitado*

*y aprobado por el Parlamento como Ley 11/2013, introduce varios cambios en la Ley 34/98, orientados al impulso de la competencia en el mercado de carburantes de automoción.*

*La mayor parte de las medidas adoptadas por el Real Decreto afectaban al segmento de distribución minorista de carburantes de automoción a través de estaciones de servicio. No obstante, la Ley 11/2013 también incluía algunas medidas para favorecer la competencia en el segmento mayorista del mercado*

*Según reconoce el propio Informe «A pesar de las recientes medidas introducidas, la competencia efectiva en el mercado mayorista de carburantes no parece haber mejorado sustancialmente en el último período. Estas nuevas medidas parecen no haber sido suficientes, hasta la fecha, para favorecer la entrada de nuevos operadores y dinamizar el mercado. De hecho, los indicadores apuntan a un posible deterioro de la competencia efectiva en el segmento».*

*Por tanto, el estudio considera necesario, realizar un análisis en profundidad de las potenciales barreras de entrada que existen en el mercado de carburantes y determinar las causas subyacentes a la falta de competencia efectiva para, finalmente, establecer una serie de recomendaciones dirigidas a fomentar una mayor competencia efectiva en el sector y una regulación económica más eficiente.*

### 1.1.4 Objetivos específicos del acto

*El objetivo del presente estudio es profundizar en los factores apuntados en anteriores estudios de la CNMC, que contribuyen a limitar la competencia efectiva en el mercado de carburantes de automoción en España. En particular, el estudio se centra en el análisis del mercado mayorista, el cual no ha sido objeto de un análisis en profundidad desde el ámbito de la competencia, y donde la falta de dinamismo podría limitar tanto la competencia de los operadores minoristas aguas abajo, como el efecto de las medidas introducidas por la Ley 11/2013 en el mercado minorista.*

*El estudio realiza una serie de recomendaciones para tratar de favorecer la entrada de nuevos operadores y mitigar, con ello, el poder significativo de mercado que ostentan los operadores con refino en España a lo largo de la cadena de valor del mercado de carburantes. Considera fundamental favorecer la existencia de alternativas efectivas a los competidores incumbentes para dinamizar verdaderamente el mercado. Para ello es necesario garantizar que los operadores mayoristas no integrados verticalmente dispongan de suministro de carburante en condiciones competitivas, así como una red de distribución de carburantes técnica y económicamente eficiente.*

# 2 Evaluación del acto

## 2.1 Relevancia

### 2.1.1 Relevancia del sector

**Tabla 1: Relevancia del sector**

| Categoría | Indicadores | Fuentes posibles | Resultados / Comentarios[1] |
|---|---|---|---|
| Peso económico y estructura del mercado | Facturación total del sector | Base de datos de SABI | *La facturación total en el sector de la distribución mayorista en 2019 se estima en* ***70.167 millones de euros (5,6% PIB)***[2]. *No obstante, el evaluador deberá tener en cuenta que, en el marco del código CNAE de distribución al por mayor, los mayoristas pueden registrar el volumen de negocios derivado de otras actividades distintas de las analizadas por el estudio de mercado. En consecuencia, como se explicará en el apartado 3, estimaremos el impacto económico de las recomendaciones incluidas en el Estudio de Mercado en base a la facturación de los distribuidores minoristas, que se estima en* ***20.043 millones de euros en 2019***. |
| | Número de empresas | CNMC https://cnmc.es/file/301050/download | Según la lista de distribuidores mayoristas activos publicada por la CNMC en 2021, el número de mayoristas en el mercado español se estima en **87**[3]. |
| | Facturación media por empresa | Estimado por KPMG a partir de datos de SABI y CNMC | *Sobre la base de los datos señalados anteriormente, la facturación media por distribuidor mayorista activo en el mercado se estima en* ***1.037 millones de euros***[4]. |
| Mercado laboral y empleo | Número total de empleados | Base de datos de SABI | *El número total de empleados en el sector de la distribución mayorista en 2019 se estima en* ***9.442***[2]. |
| Percepción de los consumidores y los responsables políticos | ¿Existe la percepción de que el sector necesita reformas? | Encuestas/Entrevistas | *Véase Anexo 1* |

*Nota: (1) Para la elaboración de esta tabla, sólo se consideraron aquellas empresas registradas bajo el código CNAE G.4671.- Comercio al por mayor de combustibles sólidos, líquidos y gaseosos, y productos similares; (2) Dada la situación excepcional vivida en 2020 por el Covid-19, consideramos que las cuentas financieras de las empresas reportadas a la base de datos SABI en 2019 reflejan un escenario más adecuado para el análisis propuesto; (3) Esta cifra sólo incluye a los operadores autorizados como distribuidores mayoristas que están «activos» en el mercado según la CNMC (véase: https://www.cnmc.es/file/301050/download); (4) Dado que la lista de distribuidores mayoristas activos en 2019 no está disponible, la facturación media por empresa se calcula suponiendo que los mayoristas actuales se mantuvieran estables desde 2019.*

### 2.1.2 Relevancia del acto

**Fallos de mercado**

Bajo la definición proporcionada por la OCDE, los fallos de mercado identificados en el Estudio de Mercado serían los siguientes:

— A3. Límite a la capacidad de ofrecer un bien o servicio;

— B4. Incremento significativo de los costes de producción para algunos oferentes en relación con otros (especialmente por dar a los incumbentes un trato diferente de los nuevos entrantes);

— C1. Creación de un régimen de autorregulación o corregulación;

— C2. Requerimiento o incentivo a la publicación de información en la producción, precios, ventas o costes del oferente; and

— E2. Desarrollo normativo insuficiente para garantizar un correcto proceso de liberalización o una regulación económica eficiente.

Las **principales conclusiones** del Estudio de Mercado en relación con los problemas de competencia en el mercado analizado serían los siguientes:

— El mercado de carburantes de automoción español está caracterizado por una elevada concentración y por la existencia de tres operadores con capacidad de refino (Repsol, Cepsa y BP) con poder de mercado para poder alcanzar conjuntamente beneficios supra competitivos sin necesidad de concluir un acuerdo o recurrir a una práctica concertada incluida en el artículo 101 del Tratado de la UE.

— Existe una barrera de entrada para los operadores mayoristas de carburantes en España sin capacidad de refino derivada de los costes asociados al servicio de almacenamiento y transporte de carburantes por tubería a través de CLH y de la dificultad para beneficiarse de las bonificaciones de los contratos a largo plazo.

— La transparencia interna de CORES (Corporación De Reservas Estratégicas De Productos Petrolíferos) podría crear incentivos a los operadores con capacidad de refino (Repsol, Cepsa y BP) para controlar el cumplimiento de las condiciones de coordinación y poder determinar cuándo y cómo han de tomarse represalias contra operadores del mercado mayorista.

— El acceso a la actividad de refino presenta barreras de entrada asociadas con el exceso de capacidad del sistema y otras de tipo administrativo y legal para la construcción de refinerías (emplazamientos y permisos).

**Beneficios para el consumidor**

Si bien el Estudio de Mercado no cuantifica los beneficios específicos para el consumidor, sí se pronuncia sobre diversos beneficios en términos cualitativos:

— *Un mercado de carburantes de automoción que funcione en beneficio de los consumidores requiere prestar una atención especial a las relaciones verticales entre las refinerías, los operadores mayoristas y las estaciones de servicio.*

— *Pese a haber crecido el número de EESS independientes, incluyendo un nuevo modelo de negocio low cost, los precios antes de impuestos (PAI) de España siguen siendo más elevados que en los países del entorno, lo cual podría deberse al poder de mercado que siguen ejerciendo los operadores de refino, y especialmente, Repsol.*

— La evolución en las cuotas de mercado de los operadores integrados verticalmente en distintas provincias y el precio antes de impuestos (PAI) pagado en las mismas permite afirmar que *la posición de los operadores integrados aguas arriba determina los precios aplicados en las EESS*. Así pues, en aquellas provincias con PAI más elevados, los operadores integrados, y especialmente Repsol, cuentan con gran poder de mercado. Por el contrario, en aquellas provincias con PAI más bajos, la presencia de operadores no integrados aguas arriba es muy significativa.

— Por tanto, *para resolver el problema de los elevados precios antes de impuestos y márgenes brutos de distribución en el mercado español de carburantes de automoción,* en beneficio del consumidor, *es requisito indispensable la introducción de mayor competencia efectiva en todos los tramos del mercado.*

*De lo anterior se desprende que no solo es importante reducir o eliminar las barreras de entrada en el mercado minorista de carburantes de automoción, sino que es necesario reducir o eliminar barreras de entrada en el mercado mayorista de carburantes, con objeto de dinamizar el mercado, y lograr un mercado minorista más competitivo. Dicho de otro modo, si solo se resuelven los problemas de competencia del sector minorista sin abordar los problemas derivados de la verticalidad del mercado refino-mayorista-minorista, no se alcanzará el objetivo principal de introducir mayor competencia en el mercado, en beneficio de los consumidores finales.*

**Tabla 2: Relevancia del acto**

| Fallos de mercado OCDE | Cuestión específica | Comentarios del acto / Entregable 3 |
|---|---|---|
| **A. Limita el número o rango de proveedores** | A3. Límite a la capacidad de ofrecer un bien o servicio | El acceso a la actividad de refino presenta barreras de entrada asociadas con el exceso de capacidad del sistema y otras de tipo administrativo y legal para la construcción de refinerías (emplazamientos y permisos). |
| **B. Limita la capacidad de los proveedores para competir** | B4. Incremento significativo de los costes de producción para algunos oferentes en relación con otros (especialmente por dar a los incumbentes un trato diferente de los nuevos entrantes). | Existe una barrera de entrada para los operadores mayoristas de carburantes en España sin capacidad de refino derivada de los costes asociados al servicio de almacenamiento y transporte de carburantes por tubería a través de CLH y de la dificultad para beneficiarse de las bonificaciones de los contratos a largo plazo.<br><br>También existe una barrera de entrada para los operadores mayoristas de carburantes en España que no se encuentren integrados verticalmente derivada de las obligaciones de mantenimiento de reservas mínimas al no tener la opción de almacenamiento en sus propias instalaciones. |
| **C. Reduce los incentivos de los proveedores a competir** | C1. Creación de un régimen de autorregulación o corregulación | La mera participación de los tres operadores con capacidad de refino (Repsol, Cepsa y BP) en el accionariado y en la toma de decisiones de CLH podría desincentivar la mayor participación de operadores en el mercado mayorista, al percibir éstos últimos una posible falta de imparcialidad en sus órganos de gobierno, independientemente de si existe un control de iure o de facto sobre CLH por parte de estos accionistas.<br><br>El mercado de carburantes de automoción español está caracterizado por una elevada concentración y por la existencia de tres operadores con capacidad de refino (Repsol, Cepsa y BP) con poder de mercado para poder alcanzar conjuntamente beneficios supra competitivos sin necesidad de concluir un acuerdo o recurrir a una práctica concertada incluida en el artículo 101 del Tratado de la UE. |
| | C2. Requerimiento o incentivo a la publicación de información en la producción, precios, ventas o costes del oferente | La transparencia interna de CORES podría crear incentivos a los operadores con capacidad de refino (Repsol, Cepsa y BP) para controlar el cumplimiento de las condiciones de coordinación y poder determinar cuándo y cómo han de tomarse represalias contra operadores del mercado mayorista. |
| **E. Fallos de mercado adicionales identificados por la CNMC en este tipo de actos** | E2 Desarrollo normativo insuficiente para garantizar un correcto proceso de liberalización o una regulación económica eficiente. | La transparencia interna de CORES podría crear incentivos a los operadores con capacidad de refino (Repsol, Cepsa y BP) para controlar el cumplimiento de las condiciones de coordinación y poder determinar cuándo y cómo han de tomarse represalias contra operadores del mercado mayorista.<br><br>El mercado de carburantes de automoción español está caracterizado por una elevada concentración y por la existencia de tres operadores con capacidad de refino (Repsol, Cepsa y BP) con poder de mercado para poder alcanzar conjuntamente beneficios supra competitivos sin necesidad de concluir un acuerdo o recurrir a una práctica concertada incluida en el artículo 101 del Tratado de la UE.<br><br>El acceso a la actividad de refino presenta barreras de entrada asociadas con el exceso de capacidad del sistema y otras de tipo administrativo y legal para la construcción de refinerías (emplazamientos y permisos). |

## 2.2 Efectividad

### 2.2.1 Alcance: evaluación cualitativa

En el Anexo 1 se presenta una serie de preguntas que el Evaluador podrá realizar a los responsables políticos a los que se dirige el Estudio de Mercado y a los académicos expertos en el área de práctica.

### 2.2.2 Alcance: evaluación cuantitativa

| Tipo de repercusión | Indicadores | Fuente de información |
|---|---|---|
| Sobre el público en general | 657 descargas de la web de la CNMC | Registro interno de la CNMC |

## 2.3 Eficiencia

### 2.3.1 Eficiencia para CNMC

| |
|---|
| *Este apartado será completado por la CNMC en función de la disponibilidad de datos de costes de producción del acto.* |

## 2.4 Coherencia

| ***Checklist*** | ***Sí*** | ***No*** |
|---|---|---|
| *¿Define claramente el Estudio de Mercado el marco reglamentario?* | *X* | |
| *¿Se encuentran las recomendaciones del Estudio de Mercado alineadas con las medidas existentes en el sector?* | *X* | |
| *¿Es posible identificar otros actos de la CNMC (especialmente Estudios de Mercado anteriores) que sean consistentes con las recomendaciones y los argumentos clave del Estudio de Mercado?* | *X* | |
| *¿Menciona el Estudio de Mercado los principios de competencia que son relevantes para el mercado específico?* | *X* | |
| *¿Existen claras incoherencias con actos anteriores de la CNMC, especialmente con Informes de Unidad de Mercado?* | | *X* |
| *¿Están claramente identificados los órganos de toma de decisiones? ¿Son ellos los encargados de implementar posibles recomendaciones?* | *X* | |

Aunque existen otros actos relacionados con este mercado que llegan a conclusiones similares, cabe destacar que este Estudio de Mercado fue acompañado de dos votos particulares, algo que no suele ocurrir en este tipo de actos. La razón principal de estos votos particulares fue la falta de un análisis cuantitativo detallado que respaldara los hallazgos clave del Estudio de Mercado y las recomendaciones propuestas. Más concretamente, los votos particulares indicaban que el Estudio de Mercado debería haber analizado en detalle la dinámica competitiva en el sector de la distribución minorista antes de evaluar las deficiencias del mercado en el sector de la distribución

mayorista, el efecto específico de la legislación reciente sobre las principales variables consideradas, y la evolución de los márgenes mayoristas y la estructura de costes de las empresas en el mercado.

# 3 Análisis de impacto

## 3.1 Impacto directo

| Fallo de mercado OCDE | Recomendación de la CNMC | Acción / Acto con el que se cumple | Resultado | Estado de la implementación |
|---|---|---|---|---|
| *C1. Creación de un régimen de autorregulación o corregulación* | *1) Limitar al 4,99% del capital social la participación directa o indirecta en el accionariado de CLH de cualquier persona física o jurídica que realice actividades en el mercado de refino en España. En ningún caso los accionistas con un capital social menor al 5% podrán proponer puntos a tratar en la agenda del día de las Juntas de Accionistas, ni tendrán derecho a voto sobre las cuestiones planteadas* | | | No implementado(1) |
| *C1. Creación de un régimen de autorregulación o corregulación* | *2) Prohibir la presencia de operadores con capacidad de refino en España en el Consejo de Administración de CLH. Ni Repsol, ni Cepsa, ni BP, ni ningún operador futuro en el mercado de refino español podrá tener representación alguna en el Consejo de Administración, ni en ningún otro órgano de poder, o Comité, dependiente del Consejo de Administración.* | | | No implementado(2) |
| *B4. Incremento significativo de los costes de producción para algunos oferentes en relación con otros (especialmente por dar a los incumbentes un trato diferente de los nuevos entrantes).* | *3) Establecer una regulación en la que las tarifas por el uso de la red de transporte de CLH:*<br>*a. Deben estar sujetas a autorización previa por parte de la CNMC, autorización que debe comprender tanto su fijación como actualizaciones ulteriores de las tarifas;* | | | No implementado |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | *b. Deben estar fijadas en base a costes de prestación del servicio y a la mejora de la eficiencia en el servicio de transporte;*<br><br>*c. Deben incluir el cálculo (y aplicación) de bonificaciones por volúmenes garantizados en los contratos entre los operadores al por mayor y CLH, incluyendo tanto los contratos a corto plazo, como los contratos a largo plazo (aquéllos que presentan más de un año de duración).*<br><br>*d. Deben comprender, como mínimo, los servicios logísticos básicos de recepción, almacenamiento, transporte y expedición;*<br><br>*e. Debe establecerse y publicar, previo análisis en profundidad de la misma por parte de la CNMC, una metodología objetiva, transparente y no discriminatoria que guíe el establecimiento de las tarifas;*<br><br>*f. Deben desglosarse en base a los costes de los servicios realizados (almacenamiento, transporte por oleoductos, así como otras actividades necesarias para realizar el servicio). Este desglose debe incluirse en las facturas expedidas por CLH a sus clientes finales.* | | | |
| *B4. Incremento significativo de los costes de producción para algunos oferentes en relación con otros (especialmente por dar a los incumbentes un trato diferente de los nuevos entrantes).* | *4) El acceso a servicios, tales como los servicios logísticos de bombeo, retirada de producto, aditivación, y de cuantos servicios logísticos que sean necesarios para garantizar la provisión de su servicio básico de recepción, almacenamiento, transporte y expedición de producto, también deberán regirse por tarifas orientadas a costes que deberán ser remitidas a la CNMC con carácter anual para su supervisión.*<br><br>*Asimismo, CLH deberá justificar los cambios, retrasos o cancelaciones en la provisión de estos servicios* | | | No implementado |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | *logísticos y, en su caso, asumir el coste de dicha cancelación o retraso.* | | | |
| *B4. Incremento significativo de los costes de producción para algunos oferentes en relación con otros (especialmente por dar a los incumbentes un trato diferente de los nuevos entrantes).* | *5) CLH debe tener la obligación, no sólo de publicar y mantener actualizada en todo momento la información sobre la capacidad de transporte disponible en sus instalaciones de almacenamiento y tramos de oleoducto, sino que deberá proponer alternativas a las congestiones puntuales (si ello fuera posible) y detallar bajo qué circunstancias la capacidad de almacenamiento de sus terminales puede ampliarse de acuerdo con la demanda.* | | | No implementado |
| *B4. Incremento significativo de los costes de producción para algunos oferentes en relación con otros (especialmente por dar a los incumbentes un trato diferente de los nuevos entrantes).* | *6) La autoridad competente debe facilitar, ante la posible existencia de congestiones en terminales de almacenamientos o en emplazamientos donde no existen alternativas a las terminales de CLH, que la iniciativa privada pueda instalar nuevos depósitos de almacenamiento, previendo la existencia de suelo disponible sobre el que sea posible la construcción de depósitos de almacenamiento.* | No tenemos suficiente información para evaluar esta recomendación. | No tenemos suficiente información para evaluar esta recomendación. | No evaluable |
| *B4. Incremento significativo de los costes de producción para algunos oferentes en relación con otros (especialmente por dar a los incumbentes un trato diferente de los nuevos entrantes).* | *7) CLH debe tener la obligación de justificar la imposibilidad de descargar carburantes de automoción en sus infraestructuras portuarias, así como ofrecer servicios alternativos (si existieran) y determinar el período durante el cual la descarga de carburante no es posible en cada una de las infraestructuras portuarias que presenten limitaciones de descarga.* | | | No implementado |
| *B4. Incremento significativo de los costes de producción para algunos oferentes en relación con otros* | *8) CLH debe promover la conexión física de las redes de oleoductos en España con otros países.* | | | No implementado |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *(especialmente por dar a los incumbentes un trato diferente de los nuevos entrantes).* | | | | |
| *E2. Desarrollo normativo insuficiente para garantizar un correcto proceso de liberalización o una regulación económica eficiente.* | *9) Constituir una nueva entidad de gestión de las existencias mínimas de seguridad totalmente independiente de los operadores de la industria petrolífera. En los órganos de poder de esta entidad no podrían estar representados miembros relacionados, directa o indirectamente, con la industria del petróleo, ya sea mediante posesión de acciones, representación de compañías del sector en sus órganos de poder, o desempeño de puestos de responsabilidad directiva en una empresa relacionada con el mercado petrolífero o de productos derivados.* | | | No implementado |
| *C2. Requerimiento o incentive a la publicación de información en la producción, precios, ventas o costes del oferente* | *10) En caso de no constituir una nueva entidad independiente, es necesario limitar la capacidad de influencia de los operadores con capacidad de refino en España en los órganos de poder de CORES. Para ello:*<br>*a. Se debe cambiar el sistema de votación en la Asamblea General de CORES. Los derechos de voto no deben calcularse en base a la cuota de reservas mínimas de seguridad que mantiene cada uno de los operadores mayoristas, favoreciendo con ello a Repsol, Cepsa y BP. Cada uno de los miembros de CORES deberá tener un único voto, de modo que todos los operadores mayoristas tengan la misma capacidad de influencia sobre CORES.*<br>*b. Se debe introducir un sistema rotatorio entre los miembros de CORES para nombrar a los miembros de su Junta Directiva. Se asegura así que ningún* | | | No implementado |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | *operador mayorista posea un control sobre la Junta Directiva de forma permanente.* | | | |
| *B4. Incremento significativo de los costes de producción para algunos oferentes en relación con otros (especialmente por dar a los incumbentes un trato diferente de los nuevos entrantes).* | *11) Se debe mejorar decididamente el modelo español de reservas mínimas de seguridad. La obligación de mantener las reservas mínimas de seguridad deberá recaer sobre los operadores con capacidad de refino y los importadores de carburantes de automoción. Se libera, con ello, de dicha obligación a los operadores mayoristas del mercado de carburantes de automoción en España.* | | | No implementado |
| *B4. Incremento significativo de los costes de producción para algunos oferentes en relación con otros (especialmente por dar a los incumbentes un trato diferente de los nuevos entrantes).* | *12) Flexibilizar los contratos de CORES en términos de duración del contrato y terminación anticipada. CORES deberá ofrecer la posibilidad de suscribir contratos a corto y largo plazo (es decir, 1 año de duración) con los sujetos obligados a mantener reservas mínimas de seguridad, ofreciendo la posibilidad de almacenar menos de 35 días de reservas adicionales. Para ello se deberán modificar las condiciones incluidas en el Real Decreto 1716/2004, de 23 de julio, que se regula la obligación de mantenimiento de existencias mínimas de seguridad, la diversificación de abastecimiento de gas natural y la corporación de reservas estratégicas de productos petrolíferos. Los contratos de CORES con los operadores mayoristas deberán incluir una cláusula de terminación anticipada voluntaria en el caso de que dichos contratos tengan una duración superior a un año. La cláusula de terminación incluirá un período de preaviso no superior a los tres meses.* | Disposición final segunda, apartado 8, del Real Decreto 984/2015, de 30 de octubre, por el que se regula el mercado organizado de gas y el acceso de terceros a las instalaciones del sistema de gas natural. | Con la disposición final segunda, apartado 8 del Real Decreto indicado se modifica el artículo 14 del Real Decreto 1716/2004 eliminando las limitaciones relativas a la posibilidad de no poder almacenar menos de 35 días adicionales, ni contratos de duración menor a tres años. | Implementado |
| *B4. Incremento significativo de los costes de producción para algunos oferentes* | *13) CORES deberá revisar las tarifas que aplica por la provisión de sus servicios de almacenamientos de reservas mínimas de seguridad. Las tarifas CORES: a. deberán ser remitidas a la CNMC, para su* | | | No implementado |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *en relación con otros (especialmente por dar a los incumbentes un trato diferente de los nuevos entrantes).* | *información, así como las actualizaciones posteriores; b. deberán revisarse las tarifas de la actividad logística de CORES, y establecerlas de acuerdo con precios de mercado; c. Se deberá desarrollar una metodología para la fijación de tarifas de manera objetiva, transparente y no discriminatoria. Esta metodología deberá publicarse;* | | | |
| *C2. Requerimiento o incentive a la publicación de información en la producción, precios, ventas o costes del oferente* | *14) Se deberá limitar la información recibida por CORES por parte de los operadores mayoristas a la estrictamente necesaria para el cálculo y supervisión de las reservas mínimas de seguridad. La información de carácter estadístico que sea necesaria deberá desarrollarse por una autoridad independiente con capacidad de supervisión y regulación.* | | | No implementado |
| *C1. Creación de un régimen de autorregulación o co-regulación* | *15) Promover la independencia de la actividad mayorista mediante una separación en materia de gestión, control administrativo y económico, cuentas, patrimonio y presupuesto de la matriz.* | Artículo único, punto 53 de la Ley 12/2007, de 2 de julio. | En la disposición adicional vigésima novena de la Ley 34/1998, se recoge la separación contable para: "Aquellas sociedades mercantiles o grupos de sociedades que realicen actividades de exploración, producción, refino, transporte, almacenamiento, distribución mayorista, y distribución minorista de productos petrolíferos, y distribución mayorista, y distribución minorista de gases licuados del petróleo, deberán llevar cuentas | Parcialmente implementado |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | separadas para cada una de dichas actividades".<br><br>No obstante, no se recoge en la normativa de aplicación a los hidrocarburos que las sociedades que se dediquen a estas actividades deban tener como objeto social exclusivo el desarrollo de las mismas, sin que puedan realizar otras actividades, por lo que se entiende que no se ha promovido a nivel regulatorio lo suficiente la independencia de la actividad mayorista. | |
| *E2 Desarrollo normativo insuficiente para garantizar un correcto proceso de liberalización o una regulación económica eficiente.* | *16) Desarrollar un régimen de incompatibilidades para el personal empleado por operadores con capacidad de refino en España que desarrolle su actividad en puestos directivos relacionados con la actividad mayorista de carburantes de automoción. Este personal directivo a cargo de la actividad mayorista no podrá ostentar puestos de responsabilidad en otras áreas de la compañía no relacionadas directamente con la actividad mayorista.* | | | No implementado |
| *E2 Desarrollo normativo insuficiente para garantizar un correcto proceso de liberalización o una regulación económica eficiente.* | *17) Se promoverá la separación jurídica organizativa de la matriz. La actividad mayorista podrá deslindarse de la matriz y constituirse como una filial independiente, con sus propios recursos, gestión independiente, cuentas separadas y personal directivo propio.* | | | No implementado |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *E2 Desarrollo normativo insuficiente para garantizar un correcto proceso de liberalización o una regulación económica eficiente.* | *18) Debe establecerse un periodo máximo para la tramitación de todas las autorizaciones necesarias para la construcción de instalaciones de refino previstas en el artículo 39 de la Ley 34/1998, del Sector de Hidrocarburos.* | | | No implementado |
| *A3. Límite a la capacidad de ofrecer un bien o servicio* | *19) Deben establecerse opciones de utilización alternativa de refinerías que no estén en uso o tengan capacidad excedentaria, por ejemplo, para almacenamiento, regulando con cláusulas FRAND el acceso a terceros.* | | | No implementado |

*Notas: (1) El Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en los Mercados de Bienes y Servicios, estableció que la participación individual de cada uno de los accionistas de CLH no debía superar el 25%, y que la participación conjunta de los accionistas con capacidad de refino instalada en España no debía superar el 45%. Aunque el Real Decreto-ley 6/2020, de 23 de junio, no fue modificado, contrariamente a la recomendación de la CNMC, a día de hoy, la mayor parte del capital social está en manos de inversores extranjeros. (2) Aunque esta prohibición no se aplicó tras la publicación del Estudio, en la actualidad, los miembros del Consejo de Administración han sido nombrados por los nuevos accionistas, por lo que el Consejo de Administración no está controlado por los principales operadores con capacidad de refino en España.*

## 3.2 Impacto sobre el mercado específico

Atendiendo a las características, la complejidad del mercado y el alcance de las recomendaciones, consideramos que los precios son la única variable sobre la que éstas tendrían el mayor efecto. Dado que el objetivo general de las recomendaciones es eliminar las barreras de entrada en el mercado de la distribución mayorista, consideramos oportuno aplicar una serie de parámetros relacionados con este fallo del mercado, extraídos de la literatura, y utilizados previamente por la CNMC. Estos parámetros se han aplicado a las principales cifras del mercado aguas abajo (sector de la distribución minorista) tras considerar un factor de corrección. Para más detalles, véase el Anexo 3.

| Fallo de mercado OCDE | Recomendaciones relevantes | Variable de impacto | Indicador | Parámetros propuestos para el análisis de impacto | | Impacto económico potencial bajo el enfoque propuesto |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Encontrado en la literatura | Valor recomendado | |
| *A3. Límite a la capacidad de ofrecer un bien o servicio* | *Recomendación 19).* | **Precios** | Precios antes de impuestos de los distribuidores minoristas | *A partir de su revisión bibliográfica, la CNMC constató que las subidas de precios en los casos de barreras de entrada oscilaban entre el **3% y el 35%**.*<br><br>*Las fuentes específicas de estos parámetros se presentan en el Anexo 2.* | *Para ser conservadores, recomendamos aplicar una posible disminución de los precios del **5%** derivada de la reducción de las barreras de entrada.* | *Considerando un descenso potencial del 5% de los precios debido a la reducción de las barreras de entrada, la pérdida de bienestar provocada por la no aplicación de las recomendaciones de la CNMC se estima en **75,1 millones de euros**, asumiendo que el margen mayorista sobre el precio minorista es del 1,5%. Si, alternativamente, se consideran márgenes del 4% y 6%, entonces el impacto estimado sería de **200,1 millones de euros y 300,2 millones de euros**, respectivamente.* [(1)]<br><br>- *Fuente de datos: Boletín de la CNMC (datos de consumo y precios) y varias publicaciones de AOP (margen del distribuidor mayorista sobre precio minorista).*<br><br>- *La metodología propuesta para la cuantificación del impacto potencial se presenta en el Anexo 3.* |
| *B4. Incremento significativo de los costes de producción para algunos oferentes en relación* | *Recomendaciones3); 4); 5); 6); 7); 8); 11); 12); and 13).* | | | | | |

| | | |
|---|---|---|
| *con otros (especialmente por dar a los incumbentes un trato diferente de los nuevos entrantes).* | | No se espera ningún impacto económico de estas recomendaciones. |
| *C1. Creación de un régimen de autorregulación o co-regulación* | *Recomendaciones 1); 2); and 15).* | |
| *C2. Requerimiento o incentivo a la publicación de información en la producción, precios, ventas o costes del oferente* | *Recomendaciones 10); and 14).* | |
| *E2. Desarrollo normativo insuficiente para garantizar un correcto proceso de liberalización o una regulación económica eficiente.* | *Recomendaciones 9); 16; 17; and 18.* | |

*Nota: (1) La estimación supone una reducción en la facturación derivada de la disminución potencial de los precios, manteniendo la demanda constante.*

## 3.3 Impacto sobre la economía general

| | *SÍ* | *NO* |
|---|---|---|
| ***¿Fueron las recomendaciones total o parcialmente implementadas?*** | | ***X*** |
| ***¿Tuvieron las recomendaciones un impacto sobre el mercado específico?*** | | ***X*** |
| ***¿El mercado específico tiene un peso relevante en la economía en general?*** | ***X*** | |

En el caso que nos ocupa, hay dos puntos que deben tenerse en cuenta. En primer lugar, sólo se implementó íntegramente una de las recomendaciones contenidas en el Estudio de Mercado de la CNMC, y sólo otra se implementó parcialmente. Por lo tanto, en principio, no cabría esperar un efecto indirecto significativo en la economía en general.

Además, el impacto económico potencial derivado de la eliminación de las barreras de entrada solo representaría un 0,0014% del PIB español en 2019 (considerando el impacto potencial de la disminución de los precios individualmente y el potencial aumento de la demanda en ese año). Por lo tanto, incluso teniendo en cuenta el peso del sector de la distribución al por mayor reportado por la base de datos SABI, sería difícil determinar un impacto relevante identificable en la economía en general.

No obstante, a nivel más cualitativo, puede afirmarse que una menor incidencia de las barreras de entrada en el mercado de distribución mayorista podría tener un reflejo en otros sectores de la economía ligados al consumo de carburantes, que se beneficiarían de posibles reducciones en los precios.

# 4 Conclusiones

A continuación, se presentan las principales conclusiones extraídas del Estudio de Mercado:

- El mercado de carburantes está altamente concentrado aguas arriba. Sólo 3 empresas operan en el mercado de refino, que están integradas verticalmente a lo largo de toda la cadena de suministro.
- Según la información publicada por la CNMC, existen 87 operadores activos en el mercado mayorista de distribución de combustibles, entre los que se encuentran los 3 operadores del mercado de refino.
- Por otro lado, hay más de 11.000 gasolineras en España. Una vez más, una gran proporción de ellas son propiedad de los 3 principales operadores de refino, aunque ha habido un aumento considerable en el número de EE.SS. independientes en los últimos años.
- A pesar de que estamos ante un sector altamente regulado y que ha sido objeto de múltiples estudios por parte de la CNMC en diferentes niveles de la cadena de suministro, a la fecha de elaboración del Estudio de Mercado analizado, se comprobó que no existía un grado suficiente de competencia en el mercado de la distribución minorista. Algunas de las razones encontradas para esta falta de competencia fueron los elevados costes de acceso a alternativas en la red de distribución mayorista para los operadores independientes, el poder de mercado de los operadores de refino en toda la cadena de suministro y su influencia en la toma de decisiones en CLH.
- En consecuencia, la CNMC emitió **18 recomendaciones** en su Estudio de Mercado[1], pero **solo una de ellas se implementó íntegramente**, y solo **otra se aplicó parcialmente**. Por lo tanto, no puede considerarse que las recomendaciones de la CNMC hayan tenido el impacto económico esperado.
- Para aproximar la **pérdida de bienestar del consumidor** que hubiera resultado de la no implementación de las recomendaciones, hemos considerado el **precio minorista antes de impuestos** como el indicador relevante ya que, dadas las características y estructura del mercado y su amplia regulación, no esperamos que las recomendaciones puedan influir mucho en otras variables como el empleo o el número de operadores. La metodología aplicada para estimar la pérdida de bienestar se presenta en el Anexo 3. **El resultado de nuestra estimación es una pérdida de bienestar de entre 75,1 y 300,2 millones de euros entre 2016 y 2020**, dependiendo del margen mayorista sobre el precio minorista que se asuma, **relacionada con la posible disminución de los precios, manteniendo constantes todos los demás factores**.
- Por último, dado que no puede considerarse que las recomendaciones de la CNMC hayan sido implementadas como resultado del Estudio de Mercado, resulta difícil determinar un impacto identificable y relevante en la economía española a pesar del peso global del sector sobre el PIB. Sin embargo, de forma más cualitativa o teórica, podría esperarse que una reducción en las barreras de entrada al mercado de distribución mayorista de carburantes tuviera un potencial efecto sobre otros sectores económicos ligados a su consumo, vía una reducción de precios que implique, por ejemplo, una traslación a los costes de producción de las empresas de dichos sectores.

[1] En total, el Estudio de Mercado incluye 19 recomendaciones, si bien una de ellas se ha considerado como no evaluable a los efectos de este análisis. Véase la Sección 3.1 para un mayor detalle acerca de la clasificación de las recomendaciones en base a su grado de cumplimiento.

# Anexo 1. Cuestionarios

### *Cuestionario de evaluación de la relevancia*

**Responsables políticos**

- *¿El mercado necesitaba reformas? En caso afirmativo, ¿cuáles eran las principales preocupaciones desde el punto de vista de la política de competencia?*
- *¿Conocía usted la posible preocupación de los operadores por el funcionamiento del mercado al que se dirige el Estudio?*
- *¿Cuáles eran las necesidades que el Estudio de Mercado pretendía abordar?*
- *¿Qué tan urgentes eran las cuestiones que debía abordar el Estudio de Mercado?*

**Partes interesadas**

- *¿Alguna vez ha expresado su preocupación a los responsables políticos sobre posibles problemas de competencia en el mercado?*
- *¿Se le consultó en alguna etapa de la preparación del Estudio de Mercado? En caso afirmativo, ¿en cuál?*
- *¿Ha generado usted (o su organización) activamente el debate sobre el marco regulatorio?*
- *¿Ha utilizado el Estudio de Mercado para obtener una mejor comprensión del marco regulatorio?*

### *Evaluación cualitativa: efectividad*

**Responsables políticos**

- *Describa su conocimiento general del Estudio de Mercado y su familiaridad con él*
- *¿Se utilizó el Estudio de Mercado durante los comités/reuniones con el objetivo de actualizar o reformar el marco regulatorio?*
- *¿Cuál fue el uso principal del Estudio de Mercado durante el proceso de formulación de políticas?*
- *¿Cree que el Estudio de Mercado fue lo suficientemente claro? ¿Es coherente con las necesidades y los objetivos de las reformas regulatorias?*
- *¿Fueron los resultados del Estudio de Mercado un factor claro en su toma de decisiones final?*
- *¿Habría llevado a cabo las mismas reformas incluso sin el Estudio de Mercado?*

**Partes interesadas**

- *¿Considera que el Estudio de Mercado capta las cuestiones clave que afectan al mercado de referencia?*
- *¿Cree que las recomendaciones del Estudio de Mercado fueron claras y bien diseñadas?*
- *¿Estuvo involucrado en algún focal group? En caso afirmativo, ¿se tuvieron en cuenta sus consideraciones?*
- *¿Ha utilizado el Estudio de Mercado para obtener una mejor comprensión del marco regulatorio?*

**Expertos**

- *¿Considera que el Estudio de Mercado es coherente con el marco regulatorio y los principios generales del derecho de la competencia?*
- *¿Cree que las recomendaciones fueron lo suficientemente claras como para ser aplicadas eficazmente por los responsables políticos pertinentes?*
- *En general, ¿cómo juzgaría la utilidad potencial del Estudio de Mercado?*

***Cuestionario de eficiencia***

- *¿Es posible definir el tiempo que dedican los empleados de la CNMC a la elaboración del Estudio de Mercado? En caso afirmativo, ¿estuvo en línea con el esfuerzo promedio requerido para elaborar este tipo de acto?*
- *¿La preparación del Estudio de Mercado requirió el apoyo/asesoramiento de expertos externos? En caso de ser así, ¿cuál fue el coste de estos expertos externos y el tiempo que dedicaron a trabajar en el mismo?*
- *En comparación con otros Estudios de Mercado, ¿piensa que este acto tuvo unos mayores/menores resultados por el mismo coste?*

# Anexo 2. Lista de parámetros aplicados por la CNMC en sus estudios económicos

| Indicador | Parámetros | | | Fuentes |
|---|---|---|---|---|
| | Encontrado en la literatura | Valor medio | Valor recomendado | |
| **Reducción del tiempo de espera** | 2%-7% | 5% | 5% | OFT – Office of Fair Trading (2003): The regulation of licensed taxi and PHV services in the UK. |
| **Reducción de precios** | 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. |
| **Aumento del empleo** | 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 Nº 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. |
| | | | | Viviano E. (2006): "Entry regulations and labour market outcomes: Evidence from the Italian retail trade sector". Banca d'Italia (Servizio Studi). |
| **Aumento de las ventas y la producción** | 4%-11% | 8% | 5% | Pilat, D. (1997), "Regulation and Performance in the Distribution Sector," OECD Economics Department Working Papers 180, OECD Publishing |
| | | | | Goos, M. (2004), "Sinking the Blues: The Impact of Shop Closing Hours on Labour and Product Markets", Center for Economic Performance Discussion Paper Series. |
| **Aumento del número de operadores** | 12% | 12% | 12% | Kleiner, M. (2006): "Licensing Occupations: Ensuring Quality or Restriction Competition?" W.E. Upjohn Institute for Employment Research 1-15. Kalamazoo, MI: Upjohn Institute Press. |

# Anexo 3. Metodología de evaluación de impacto

Con el fin de cuantificar el impacto económico potencial del Estudio de Mercado en los consumidores, se ha seleccionado el precio minorista del carburante como el indicador relevante. Sin embargo, dado que las recomendaciones de la CNMC están dirigidas al mercado mayorista y no directamente al mercado minorista, es necesario realizar algunos ajustes.

A este respecto, para aproximar la medida en que el impacto de las recomendaciones en el mercado mayorista se habría trasladado al precio minorista, hemos aplicado un factor de corrección equivalente al margen de los distribuidores mayoristas sobre el precio minorista. Según AOP[2], este margen sería de aproximadamente el 1,5%.[3]

El impacto económico se estima suponiendo que la pérdida potencial debida a la no aplicación de las recomendaciones incluidas en el Estudio de Mercado hubiera resultado de un aumento en los precios derivado de la existencia de barreras de entrada; es decir, si se hubieran aplicado las recomendaciones de la CNMC y, en consecuencia, se hubieran reducido las barreras de entrada, los consumidores se habrían beneficiado de precios más bajos.

Para cuantificar el impacto de la eliminación de las barreras de entrada en el mercado mayorista sobre el precio minorista, el Evaluador puede proceder de la siguiente manera:

- En primer lugar, sobre la base de los indicadores propuestos para evaluar este tipo de impacto -a partir de los hallazgos de la literatura económica sobre esta materia- se podría aplicar una **disminución potencial del 5% en el precio minorista**. Esta reducción de precios se aplica automáticamente a la facturación del mercado minorista, que se ha estimado utilizando los datos de precios y consumo de carburantes del Boletín de la CNMC[4]. En particular, primero calculamos el precio mensual como el promedio del precio máximo y mínimo por provincia[5].
- A continuación, multiplicamos este precio medio mensual por el consumo mensual de carburante con el fin de cuantificar la facturación real en el mercado minorista (primera columna de la Tabla 3 a continuación). Una vez que la reducción asumida en los precios minoristas (5%) se aplica a la facturación real del mercado minorista, obtenemos la facturación contrafactual del mercado minorista (segunda columna de la Tabla 3 a continuación). La pérdida de bienestar de los consumidores en el mercado minorista se calcula como la diferencia entre la facturación real y la facturación contrafactual (tercera columna de la Tabla 3).

---

2 AOP (2014). Nota de prensa "Desglose del PVP medio nacional del gasóleo A, según datos del geoportal del Minetur de 5-12-2014". Disponible en: https://www.aop.es/comunicaciones/2014/12/05/el-margen-bruto-de-distribucion-no-es-el-margen-del-operador-operador-petrolifero-2/

3 Como escenario alternativo, se consideran magnitudes relativas al margen mayorista sobre el precio minorista del 4% y 6%, por ser cifras más acordes a las estipuladas por la CNMC.

4 Se han considerado únicamente las cifras relativas a gasolina 95 y gasóleo A.

5 Otra opción podría haber pasado porque el Evaluador calculara el precio mensual como la media de todos los precios provinciales en vez de considerar sólo el precio máximo y el mínimo por provincia. Bajo este enfoque, la pérdida de bienestar estimada relacionada con la reducción potencial de precios, asumiendo constantes todos los demás factores, ascendería a 66,6 millones de euros entre 2016 y 2020.

- Por último, el Evaluador debe estimar la proporción del impacto que se habría transferido desde el mercado de distribución mayorista, que equivale al 1,5% de esa magnitud (quinta columna de la Tabla 3).[6,7]

**Tabla 3. Impacto económico en la facturación del sector derivado de la posible disminución de precios basado en precios finales a los consumidores**

| | Facturación mercado minorista, € | Facturación contrafactual mercado minorista, € (-5%) | Pérdida de bienestar en mercado minorista, € | Margen mayorista / precio minorista | Pérdida de bienestar transferida desde mercado mayorista, € (1,5%) |
|---|---|---|---|---|---|
| 2015 | 32.073.915.968 | 30.546.586.636 | -1.527.329.332 | 1,50% | |
| 2016 | 29.445.135.655 | 28.042.986.338 | -1.402.149.317 | | -21.032.240 |
| 2017 | 32.830.535.872 | 31.267.177.021 | -1.563.358.851 | | -23.450.383 |
| 2018 | 36.946.632.726 | 35.187.269.263 | -1.759.363.463 | | -26.390.452 |
| 2019 | 37.039.775.203 | 35.275.976.384 | -1.763.798.819 | | -26.456.982 |
| 2020 | 27.206.363.013 | 25.910.821.917 | -1.295.541.096 | | -19.433.116 |
| **TOTAL** | | | | | **-116.763.173** |

Publicación Estudio de Mercado

*Notas: (1) El cuadro refleja los cálculos sobre la base de precios finales (PVP); (2) El análisis considera los productos más relevantes para los minoristas: gasolina 95 y gasóleo A.*
*Fuente: Los datos de precios y consumo del petróleo se han extraído del Boletín de la CNMC de 2021, disponible en https://www.cnmc.es/estadistica/estadistica-de-productos-petroliferos-cnmc.*

Sin embargo, el Evaluador debe tener en cuenta que una parte considerable del precio minorista de los productos petrolíferos se compone de impuestos (IVA, impuestos indirectos, impuestos especiales, etc.). En concreto, estos impuestos podrían representar más del 50% del precio minorista. Por esta razón, y con el fin de evitar una sobreestimación del impacto potencial sobre los consumidores de las recomendaciones en el mercado mayorista, el Evaluador podría considerar los precios antes de impuestos. La Tabla 4 muestra el impacto económico derivado de la posible disminución de los precios cuando se consideran los precios antes de impuestos en lugar de los precios finales a los consumidores.[8,9]

**Tabla 4. Impacto económico en la facturación del sector derivado de la posible disminución de precios basado en precios antes de impuestos:**

| | Facturación mercado minorista, € | Facturación contrafactual mercado minorista, € (-5%) | Pérdida de bienestar en mercado minorista, € | Margen mayorista / precio minorista | Pérdida de bienestar transferida desde mercado mayorista, € (1,5%) |
|---|---|---|---|---|---|
| 2015 | 20.263.008.297 | 19.298.103.140 | -964.905.157 | 1,50% | |
| 2016 | 18.346.951.212 | 17.473.286.868 | -873.664.343 | | -13.104.965 |
| 2017 | 21.120.687.103 | 20.114.940.098 | -1.005.747.005 | | -15.086.205 |
| 2018 | 24.478.569.468 | 23.312.923.303 | -1.165.646.165 | | -17.484.692 |
| 2019 | 24.292.141.884 | 23.135.373.223 | -1.156.768.661 | | -17.351.530 |
| 2020 | 16.833.385.074 | 16.031.795.309 | -801.589.765 | | -12.023.846 |
| **TOTAL** | | | | | **-75.051.239** |

Publicación Estudio de Mercado

*Notas: (1) El cuadro refleja los cálculos sobre la base de precios antes de impuestos (PAI); (2) El análisis considera los productos más relevantes para los minoristas: gasolina 95 y gasóleo A.*
*Fuente: Los datos de precios y consumo del petróleo se han extraído del Boletín de la CNMC de 2021, disponible en https://www.cnmc.es/estadistica/estadistica-de-productos-petroliferos-cnmc.*

6 Véase nota al pie 3.

7 Si, en lugar de un margen mayorista sobre el precio minorista equivalente al 1,5%, se asume que el mismo es del 4% o el 6%, entonces, el impacto estimado sería de 311.368.462€ y 467.052.693€, respectivamente.

8 Los cálculos son equivalentes a los presentados en la Tabla 3, pero, en lugar de cuantificar la facturación del mercado minorista utilizando los precios medios mensuales basados en precios finales (PVP), se hace uso de los precios antes de impuestos (PAI) para computar el precio medio mensual.

9 Si, en lugar de un margen mayorista sobre el precio minorista equivalente al 1,5%, se asume que el mismo es del 4% o el 6%, entonces, el impacto estimado sería de 200.136.638€ y 300.204.956€, respectivamente.