



**INF/DP/0005/14 INFORME DEL MERCADO
DE DISTRIBUCIÓN DE CARBURANTES A
TRAVÉS DE ESTACIONES DE SERVICIO
EN EL MUNICIPIO DE LEGANÉS Y
RECOMENDACIONES AL MUNICIPIO PARA
AUMENTAR LA COMPETENCIA Y EL
BENEFICIO DE LOS CONSUMIDORES**

27 de marzo de 2014

Índice

1.	Introducción	6
2.	Limitaciones a la competencia derivadas de la acción municipal	8
3.	Características del municipio de Leganés.....	10
4.	Análisis de las estaciones de servicio	11
	Ventas medias anuales	11
	Caracterización y vínculo contractual	12
4.1.	Cuotas de mercado de los operadores.....	14
4.2.	Localización de las estaciones de servicio	16
4.3.	Precios diarios por instalación	18
	Evolución de precios diarios por instalación	19
	Ranking de estaciones de servicio	21
	Diferencial de precios diarios entre estaciones de servicio	22
	Frecuencia y concentración de precios	23
	Principales resultados del análisis de precios diarios por instalación.....	24
4.4.	Ventas Medias Anuales por E.S. [CONF.]	26
5.	Competencia Intermarca e Intramarca.....	26
5.1.	Análisis de competencia intermarca	26
5.2.	Análisis de competencia intramarca	30
	Red de distribución de REPSOL	31
	Red de distribución de BP	32
	Red de distribución de CEPSA.....	32
5.3.	Conclusiones.....	33
6.	Marcas Independientes.....	33
7.	Análisis Comparativo de los Precios Aplicados en el Municipio de Leganés con el Mercado Nacional y los Mercados Internacionales	34
7.1.	Análisis comparativo con el mercado nacional	34
7.2.	Análisis comparativo con los mercados internacionales	38

8.	Conclusiones	40
	Anexo I: Tabla de Instalaciones	43
	Anexo II: Logística de Hidrocarburos Líquidos en la Comunidad de Madrid	45
	Anexo III: Fiscalidad Aplicable a los Carburantes en la Comunidad de Madrid	50
	Anexo IV: Características Diferenciales del Mercado de Distribución Minorista de Carburantes en Autopistas de Peaje	53

RESUMEN EJECUTIVO

**INFORME DEL MERCADO DE LA DISTRIBUCIÓN DE
CARBURANTES A TRAVÉS DE ESTACIONES DE SERVICIO
EN EL MUNICIPIO DE LEGANÉS Y RECOMENDACIONES
AL MUNICIPIO PARA AUMENTAR LA COMPETENCIA Y EL
BENEFICIO DE LOS CONSUMIDORES**

En el presente informe se analiza el mercado de la distribución de carburantes de automoción a través del canal de estaciones de servicio (E.S.) en el municipio madrileño de Leganés. Además, haciendo uso de sus facultades de promoción de la competencia, la CNMC realiza una serie de recomendaciones al Ayuntamiento de Leganés para que remueva diversas restricciones a la competencia que limitan la apertura de nuevas estaciones de servicio en el municipio.

En el municipio de Leganés hay 10 instalaciones de suministro a vehículos, todas ellas integradas en las redes de distribución de los tres principales operadores integrados verticalmente REPSOL, CEPSA y BP¹.

El elemento más destacado es la ausencia de estaciones de servicio independientes, a pesar de las características comerciales del municipio y su elevada densidad de población. Se trata de un hecho llamativo, no observado ni en otros municipios estudiados ni en los colindantes, en particular teniendo en cuenta que el municipio cuenta con 8 polígonos industriales y con 4 grandes centros comerciales.

Otro hecho destacado es que Leganés cuenta con un reducido grupo de E.S. que abastecen a un amplio mercado.

Las E.S. instaladas en el municipio de Leganés configuran un entorno singular respecto a otros analizados previamente por esta Comisión, al preponderar la venta en firme. Este hecho parece incidir notablemente sobre la competencia intramarca. A la luz de los resultados del informe se podría decir que el régimen de venta en firme dota de mayor autonomía a las estaciones fomentando la competencia entre las mismas.

En ausencia de instalaciones independientes más agresivas en precio, la competencia intermarca no resulta tan intensa como la de otros entornos. En consecuencia, las diferencias de precios son significativamente más estrechas que en aquellos mercados locales con una mayor presencia de instalaciones

¹ No se analizan las dos instalaciones en autopista de peaje pues no forman parte del mercado relevante.

independientes, que pueden llegar a ofrecer rebajas respecto al precio medio de hasta 13 c€/l.

La evidencia que se aporta en este informe sugiere que existe potencial para la instalación de nuevas estaciones de servicio en el municipio de Leganés. En concreto, la instalación de marcas independientes podría repercutir positivamente en el nivel de competencia de la zona y en la capacidad de elección de los consumidores. Esto es especialmente relevante teniendo en cuenta la tipología urbanística del municipio, con polígonos industriales y centros comerciales, zonas que siempre acogen las instalaciones de marcas independientes, de distribuidores alternativos sin refinerías en territorio español, que se caracterizan por competir más decididamente en precios.

A este respecto, resulta especialmente preocupante la aprobación el 12 de julio de 2013 de una suspensión cautelar del otorgamiento de licencias urbanísticas (tanto en trámite como futuras) durante el plazo de 1 año para la elaboración, formación, tramitación y aprobación de una nueva normativa que adapte la regulación urbanística vigente a la legislación estatal sobre estaciones de servicio. Esta moratoria podría estar, voluntaria o involuntariamente, retrasando indebidamente la entrada de nuevos operadores y perpetuando el control del mercado por los operadores ya instalados.

La CNMC, haciendo uso de sus facultades de promoción de la competencia, recomienda al municipio de Leganés que declare concluida la moratoria y tramite de acuerdo al espíritu y letra de la Ley 11/2013 de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, las solicitudes de apertura de nuevas estaciones de servicio, en beneficio de la competencia y de los ciudadanos.

1. Introducción

La distribución de carburantes de automoción a través de estaciones de servicio en núcleos urbanos es una actividad de gran importancia en las economías modernas, tanto por su peso económico como, sobre todo, por sus efectos sobre la movilidad y el transporte. Las estaciones de servicio son, para la inmensa mayoría de consumidores finales, el último eslabón en la cadena de distribución de carburantes (80% del volumen de ventas). Un abastecimiento próximo y competitivo tiene notables repercusiones en términos de bienestar (hogares) y competitividad (empresas).

En el presente informe se analiza el mercado de la distribución de carburantes de automoción a través del canal de estaciones de servicio en el municipio madrileño de Leganés. Se encuadra dentro de la actividad de supervisión del mercado de carburantes en ámbitos locales que se viene realizando desde el año 2007².

Asimismo, la CNMC haciendo uso de sus facultades de promoción de la competencia, en particular de los artículos 5.1.a y 5.1.h de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, aprovecha el presente estudio para realizar una serie de recomendaciones al Ayuntamiento de Leganés para que remueva diversas restricciones a la competencia que están contribuyendo a que la competencia en el mercado de dicho municipio sea mucho menor de la que cabría esperar de un mercado de características similares.

Se ha seleccionado el municipio de Leganés por los siguientes motivos:

- 1) En primer lugar, la CNMC ha tenido conocimiento del **interés manifiesto de diversos operadores independientes por entrar en el mercado del municipio**, que se han visto limitados por las acciones de la administración municipal, entre ellas la declaración de una moratoria de un año de duración para la tramitación de licencias para nuevas estaciones de servicio con el objetivo de estudiar su impacto sobre la normativa urbanística municipal, y ello a pesar de la promulgación e inmediata entrada en vigor del Real Decreto-Ley 4/2013 de 22 de febrero, posteriormente convalidado por ley 11/2013, de 26 de julio, de *medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo*, que pretende promover la competencia en el mercado, limitando las barreras o impedimentos municipales de naturaleza urbanística a la apertura de nuevas estaciones de servicio.

² Además del municipio de Leganés objeto del presente informe, se analizaron por la extinta CNE otros 24 entornos: Vigo (Ref. Web: 56/2007), Jerez de la Frontera (69/2007), Vitoria (81/2007), autopista de peaje AP-7 La Junquera-Barcelona (15/2008), Valladolid (86/2008), autovía A-2 Guadalajara-Zaragoza (102/2008), La Coruña (112/2008), Don Benito (140/2008), Benavente (12/2009), Tarragona (135/2009), Santander (29/2010), autovía A-1 Madrid-Aranda (49/2010), autopista de peaje AP-7 La Junquera-Guadiaro, Almería (primer análisis 95/2010 y segundo análisis 40/2011), Castellón (113/2010), Palma de Mallorca (110/2010), Menorca (111/2010), Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla (1/2011), Albacete (12/2011), Oviedo (38/2011), Sevilla (67/2011), Huesca (1/2013) y Pamplona (6/2013).

Por lo tanto, la actuación del municipio de Leganés estaría desvirtuando el efecto útil del Real Decreto-Ley y de la Ley 11/2013.

- 2) En segundo lugar, se trata de un **entorno urbano que carece de instalaciones de suministro independientes**, a pesar de su nivel de población, su significativa actividad comercial y de los elevados volúmenes de venta de los puntos de suministro existentes. Asimismo y a pesar del, a priori, atractivo para la entrada de nuevos distribuidores, el número real de instalaciones lleva invariable desde 2008, lo que puede estar apuntando a un cierre, voluntario o involuntario, del mercado, con el consiguiente perjuicio para los consumidores en términos de mayores precios y oferta menos conveniente.
- 3) Y en tercer lugar, el municipio de Leganés pertenece a una provincia - Madrid- que arroja **precios antes de impuestos significativamente superiores a la media nacional**. Si la Comunidad de Madrid arroja precios antes de impuestos superiores a la media nacional es porque en la mayoría de los sub-mercados que la componen, si no en todos, se dan las circunstancias que permiten mantener este comportamiento. Todo ello justifica el análisis detenido de los mercados municipales, como éste, para determinar las causas de este hecho.

En este estudio se realiza un análisis pormenorizado del municipio en cuanto a las principales características del entorno, la ubicación de sus estaciones de servicio, la tipología de las mismas, los precios aplicados y sus cuotas de mercado. Finalmente, se analiza, para el periodo comprendido entre el 1 de junio y el 30 de noviembre de 2013, la competencia intermarca e intramarca, y se realiza una comparativa de los precios aplicados en el municipio de Leganés en relación al resto de municipios de la Comunidad de Madrid, a la media nacional y a municipios de similar configuración. Las cuestiones referentes a logística y fiscalidad aplicable a los carburantes han sido consignadas en anexos.

La información de precios, cantidades y características censales de los puntos de venta empleada para el análisis es la remitida al Ministerio de Industria, Energía y Turismo (en adelante, MINETUR), por parte de distintos sujetos obligados, en cumplimiento de lo dispuesto en la Orden ITC/2308/2007, de 25 de julio³. Los precios de venta al público considerados son los aplicados en el surtidor, antes de la aplicación de posibles descuentos, efectivos a través del uso de tarjetas de pago, puntos canjeables u otros instrumentos de aplicación de descuentos.

El análisis de precios se limita a la gasolina 95 y al gasóleo A, pues el resto de carburantes, gasolina 98 y el “nuevo gasóleo” o gasóleo de características mejoradas, mantiene un coeficiente de correlación con los precios de los productos convencionales de casi el 100%. Las ventas anuales comprenden todos los carburantes comercializados.

³ Orden ITC/2308/2007, de 25 de julio, por la que se determina la forma de remisión de información al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, sobre las actividades de suministro de productos petrolíferos.

2. Limitaciones a la competencia derivadas de la acción municipal

La CNMC ha tenido conocimiento del interés expreso de varios operadores independientes de entrar en el municipio de Leganés, si bien su actividad ha sido obstaculizada por la administración municipal aduciendo diversos problemas de compatibilidad con la normativa urbanística del municipio, todo ello a pesar de la aprobación del Real Decreto-Ley 4/2013 y la Ley 11/2013. Dicha norma pretende, tal y como reza la exposición de motivos, adoptar una serie de medidas tanto en el mercado mayorista como en el minorista, que permitirán incrementar la competencia efectiva en el sector, reduciendo las barreras de entrada a nuevos entrantes y repercutiendo positivamente en el bienestar de los ciudadanos. En el ámbito minorista del sector, se adoptan medidas para:

- eliminar barreras administrativas,
- simplificar trámites a la apertura de nuevas instalaciones de suministro minorista de carburantes
- fomentar la entrada de nuevos operadores.

Entre otras, se facilita la apertura de estaciones de servicio en centros comerciales, parques comerciales, establecimientos de inspección técnica de vehículos y zonas o polígonos industriales.

Así, el artículo 39 apartado segundo de la mencionada Ley que modifica el artículo 43.2 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos señala, entre otras cuestiones que:

“Los instrumentos de planificación territorial o urbanística no podrán regular aspectos técnicos de las instalaciones o exigir una tecnología concreta. Los usos del suelo para actividades comerciales individuales o agrupadas, centros comerciales, parques comerciales, establecimientos de inspección técnica de vehículos y zonas o polígonos industriales, serán compatibles con la actividad económica de las instalaciones de suministro de combustible al por menor. Estas instalaciones serán asimismo compatibles con los usos que sean aptos para la instalación de actividades con niveles similares de peligrosidad, residuos o impacto ambiental, sin precisar expresamente la cualificación de apto para estación de servicio”.

Sin embargo, el efecto real de esta normativa liberalizadora estará condicionado por la plena comunión de los entes locales con el espíritu y letra de la misma. De este modo, la CNMC entiende que las acciones municipales no deberían aducir problemas de compatibilidad urbanística para impedir o frenar la apertura de nuevas estaciones de servicio, lo que podría estar contribuyendo a perpetuar la situación de insuficiencia de competencia y perjuicio para los consumidores.

A este respecto, resulta especialmente preocupante la aprobación el 12 de julio de 2013 de una **suspensión cautelar del otorgamiento de licencias**

urbanísticas⁴ (tanto en trámite como futuras) **durante el plazo de un año** para la elaboración, formación, tramitación y aprobación de una nueva normativa que adapte la regulación urbanística vigente a la legislación estatal sobre estaciones de servicio.

La CNMC entiende que tras la aprobación de la Ley 11/2013, y aun considerando el deseo del municipio de adaptar su normativa a los cambios en la legislación estatal, **la adopción de una moratoria es desproporcionada e innecesaria y va en contra del efecto directo que debe tener la Ley nacional en esta materia.**

De esta forma, si la razón que de acuerdo con el Ayuntamiento justifica a la imposición de la citada moratoria es la adaptación de la normativa vigente a lo dispuesto por la reciente Ley 11/2013, se considera que dichas modificaciones podrían realizarse de un modo menos restrictivo para la competencia. Así, **la suspensión cautelar por un periodo de un año en el otorgamiento de licencias urbanísticas supone un cierre injustificado de mercado**, limitando éste a las empresas ya establecidas, retrasando indebidamente la entrada de nuevos operadores y perpetuando el control del mercado por los operadores instalados. Se trata de un cierre contrario a la voluntad expresada en la propia Ley de intensificar la competencia en el sector.

Asimismo, esta dilación en la aplicación de las medidas descritas en la normativa sería contraria al propio espíritu del Real Decreto Ley y la Ley, cuyos preámbulos recogen la necesidad de inmediatez en su aplicación en lo referente al sector:

“Dado el actual escenario de recesión económica y teniendo en cuenta la evolución de las cotizaciones de los productos petrolíferos, se considera justificado por razones de interés nacional, velar por la estabilidad de los precios de los combustibles de automoción y adoptar medidas directas de impacto inmediato sobre los precios de los carburantes, al tiempo que permitirán un funcionamiento más eficiente de este mercado”.

Por otro lado, este hecho adquiere una mayor relevancia habida cuenta de que, tal y como se puede observar en el siguiente análisis del entorno, esta moratoria vendría a añadirse a otro largo periodo efectivo en el que no se ha realizado ninguna nueva apertura de estaciones de servicio en el entorno de Leganés.

Más allá de estas consideraciones, que de por sí son argumento suficiente para que el ayuntamiento de Leganés ponga fin a la mencionada moratoria, el siguiente análisis confirma el atractivo del municipio para la apertura de nuevas E.S, lo que tendría un impacto positivo sobre los consumidores.

La CNMC, haciendo uso de sus facultades de promoción de la competencia, recomienda al municipio de Leganés a que declare concluida la moratoria y tramite de acuerdo al espíritu y letra de la Ley 11/2013 las solicitudes de

⁴ Publicación en el BOCM de 10 de septiembre de 2013

apertura de nuevas estaciones de servicio, en beneficio de la competencia y de sus ciudadanos.

3. Características del municipio de Leganés

Leganés es el quinto municipio con mayor población de los 179 que componen la Comunidad de Madrid (tras Madrid capital, Móstoles, Alcalá de Henares y Fuenlabrada) y la trigésimo tercera ciudad más poblada de España. Entre los municipios ya estudiados por la extinta CNE serían comparables en cuanto al número de habitantes: Pamplona, Albacete, Almería o Santander.

Figura 1: Leganés y otros municipios comparables estudiados por la CNE. Año 2013.

	Leganés	Otros municipios analizados anteriormente			
		Pamplona	Albacete	Almería	Santander
Población (habs)	184.209	197.275	166.909	187.521	182.302
Superficie (km ²)	43,09	25,24	1.125,91 ⁵	296,21	34,76
Número de E.S. Sin vínculo	10 (+2 en autovías de peaje) 0	9	33	15	22
		3	14	2	7
VMA por E.S. (m ³)	6.204	5.050	2.619	3.579	3.226

Fuente: INE y CNMC

Leganés es un entorno urbano, adyacente a municipios de un tamaño similar como Fuenlabrada, Alcorcón o Getafe, formando un área densamente poblada en el sur de Madrid. Esta circunstancia deberá ser tenida muy en cuenta, ya que aquellas E.S. que se encuentren en los límites de la demarcación municipal extenderán su área de influencia más allá de la misma. Sin entrar en un análisis en profundidad de los tres municipios colindantes, que excedería el ámbito del presente informe, la figura 2 pone de manifiesto que también éstos arrojan unos volúmenes de ventas medias muy superiores a la media, tanto nacional como de la Comunidad de Madrid.

⁵ Albacete es el séptimo mayor municipio de España y comprende grandes extensiones de suelo rústico dedicado a la agricultura. De ahí la gran diferencia de superficie respecto a otros similares.

Figura 2: Municipios colindantes con Leganés. Año 2013.

	Alcorcón	Fuenlabrada	Getafe
Población (habs)	167.997	194.791	164.043
Superficie (km ²)	33,73	39,41	78,38
Número de E.S.	21	12	17
Sin vínculo	1	1	1
VMA por E.S. (m ³)	5.284	6.725	5.518

Fuente: INE y CNMC

Asimismo, Leganés pertenece a una Comunidad Autónoma con precios antes de impuestos de los carburantes relativamente superiores a la media nacional y en donde el tramo autonómico del Impuesto de Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH), introducido el 1 de agosto de 2002, ha permanecido sin cambios desde entonces. Su valor, de 1,7 c€/l, es significativamente inferior al máximo de 4,8 c€/l de la mayoría de las Comunidades Autónomas (ver Anexo III). En esta Comunidad, el menor nivel del IVMDH compensa el mayor nivel de precios antes de impuestos, de modo que el nivel de precios después de impuestos resulta inferior a la media nacional. Sin embargo, como se verá más adelante, parece que no hay una traslación completa del margen impositivo dirigido a los consumidores por parte de los operadores y distribuidores.

4. Análisis de las estaciones de servicio

Según consta en el censo del MINETUR, en el municipio de Leganés hay un total de 12 estaciones de servicio, todas ellas integradas en las redes de distribución de los tres principales operadores (REPSOL, CEPSA y BP).

En términos de cobertura supone una estación de servicio por cada 15.583 habitantes y por cada 3,6 km². Dada su elevada densidad de población y su concentración geográfica, se distancia significativamente de los ratios representativos de la media nacional (una estación de servicio por cada 4.700 habitantes y por cada 50 km² aproximadamente).

Ambos ratios son también superiores a los de municipios colindantes. El caso más similar es el de Fuenlabrada, con una estación de servicio por cada 16.232 habitantes y 3,2 km². Además, en el caso de Leganés dos de las estaciones de servicio se encuentran en una autopista de peaje que, como se indicará más adelante, constituye un mercado de producto diferente.

Ventas medias anuales

Las ventas medias anuales de carburantes por punto de venta en el municipio de Leganés son de **6.204 m³** (1.575 m³ de gasolinas y 4.629 m³ de gasóleos). Estas cifras revelan que las estaciones de servicio de Leganés venden, en

promedio, más que una instalación tipo ubicada en la Comunidad de Madrid (4.400 m³) y que una instalación tipo de Península y Baleares (2.900 m³). También está muy por encima de municipios comparables, e incluso con mayor densidad de población (Pamplona: 4.753 m³; Santander: 4.035 m³; Alcorcón: 5.284 m³; Getafe: 5.518 m³).

Caracterización y vínculo contractual

Un rasgo característico de la estructura de propiedad y gestión de las EESS de Leganés es la ausencia de estaciones de servicio independientes, no vinculadas a ningún operador mediante un contrato de exclusividad de suministro. Se trata de un hecho llamativo, no observado ni en los restantes entornos peninsulares analizados hasta la fecha ni en los municipios limítrofes, sobre todo teniendo en cuenta la actividad comercial e industrial del municipio⁶ y sus ratios de cobertura.

La siguiente figura muestra la caracterización de las 12 instalaciones mencionadas, por operador y vínculo contractual.

⁶ El municipio cuenta con ocho polígonos industriales y con cuatro grandes centros comerciales.

Figura 3: Caracterización de las estaciones de servicio en el municipio de Leganés⁷.

	COCO	CODO	DODO	Total EE.S.
REPSOL	2	2	2	6
CEPSA	1		1	2
BP		1	3	4
Total EE.S.	3	3	6	12

Fuente: CNMC

Cabe señalar que existen dos estaciones de REPSOL situadas en la autopista de peaje R-5 (ver Anexo I donde, entre otros datos, se detalla la localización exacta de cada instalación). A juicio de la Comisión Europea⁸, el mercado de distribución minorista de carburantes en autopistas de peaje presenta, en determinados países (como es el caso de España), características diferenciales respecto al de la distribución minorista fuera de ellas, por lo que es necesario considerar este mercado como un mercado de producto independiente (ver en Anexo II sobre “Características diferenciales del mercado de distribución minorista de carburantes en autopistas de peaje”).

Por este motivo, a efectos del análisis efectuado en este informe, no se han tenido en consideración estas dos instalaciones de REPSOL, dada su ubicación en autopista de peaje. En consecuencia, el estudio se focaliza en las restantes diez estaciones de servicio, correspondiendo toda la información

⁷ Tradicionalmente se distinguen los siguientes tipos de vínculos contractuales entre los operadores al por mayor y los distribuidores minoristas de las estaciones de servicio que abanderan:

- **COCO** (“Company Owned-Company Operated”): Instalaciones de suministro propiedad del operador al por mayor, cuya gestión es también realizada por el operador, bien directamente o bien a través de una sociedad filial especializada.
- **CODO** (“Company Owned-Dealer Operated”): Instalaciones en la que el operador al por mayor conserva la propiedad (o la titularidad de un derecho real) del punto de venta pero tiene cedida la gestión a favor de un tercero en virtud de un contrato de exclusividad de suministro.
- **DODO** (“Dealer Owned-Dealer Operated”): Instalaciones de suministro titularidad de una persona física o jurídica vinculada al operador al por mayor mediante un contrato de suministro en exclusiva.
- **DOCO** (“Dealer Owned-Company Operated”): Instalaciones propiedad de un particular quien cede a un operador al por mayor exclusivamente la gestión del punto de venta para explotarla por sí o través de una sociedad filial especializada.
- **IND** (Independientes): Instalaciones de suministro propiedad de una persona física o jurídica sin vinculación con ningún operador al por mayor mediante contrato de suministro en exclusiva.

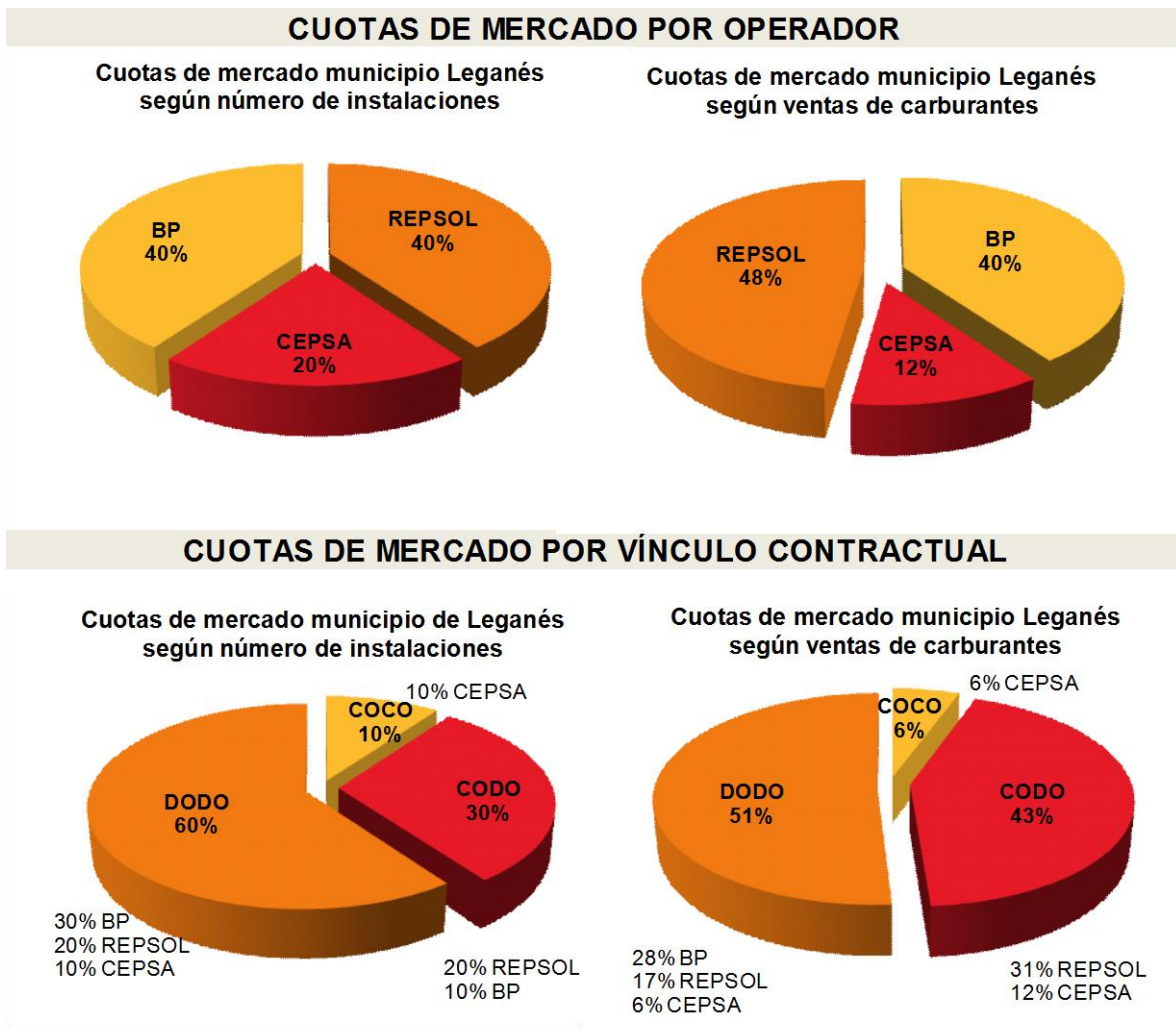
⁸ Decisiones de la Comisión Europea, referentes a operaciones de concentración, de fechas 29 de septiembre de 1999 (M.1383, Exxon/Mobil), 9 de febrero de 2000 (M.1628, TotalFina/Elf), 24 de abril de 2007 (M.4723, ENI/Exxon Mobil) y 21 de mayo de 2010 (M.5781, Total Holdings Europe SAS/ERG SPA/JV), entre otras.

aportada a partir de este punto del informe a exclusivamente este grupo de instalaciones.

4.1. Cuotas de mercado de los operadores

La distribución de las cuotas de mercado de los tres operadores presentes en el municipio de Leganés se muestra en la siguiente figura, tanto en número de instalaciones (sobre el total de las 10 analizadas en este informe) como en ventas.

Figura 4: Cuotas de mercado en el municipio de Leganés.



Fuente: CNMC

REPSOL es el operador con mayor cuota de mercado en ventas (48%), seguido de BP (40%), a pesar de disponer ambas compañías de la misma cuota en número de instalaciones (40%). CEPSA ostenta la cuota más baja, tanto en ventas (12%) como en número de instalaciones (20%).

La cuota de mercado del operador con mayor presencia en el conjunto de los 22 entornos “micro” que se comparan con el municipio de Leganés, oscila entre el 28,0% de Sevilla y el 70,8% de La Coruña. En atención a estas cifras, se observa que el municipio de Leganés muestra una concentración media en términos comparativos con otros entornos analizados hasta la fecha

En relación al vínculo contractual existente entre el operador y el minorista, un 60% de las instalaciones, y aproximadamente la mitad de las ventas, corresponden a estaciones de servicio cuya propiedad y gestión corresponde a un tercero que sólo se vincula al operador a través de un contrato de exclusividad de suministro (vínculo DODO). El restante 40% de las instalaciones se distribuye entre los vínculos COCO (10%) y CODO (30%).

Finalmente, respecto al régimen de suministro⁹ cabe señalar que todas las instalaciones gestionadas por terceros lo hacen bajo el **régimen de venta en firme**, excepto la DODO de CEPSA que es comisionista (**8 de las 9 “abanderadas”**). Este es un hecho singular que merece ser considerado.

En el resto de municipios comparables, las E.S. que operan en régimen de venta en firme son una clara minoría. La explicación podría residir en el elevado volumen de ventas que define a las estaciones de este municipio, que junto con su localización relativa y la ausencia de nuevas aperturas confiere a los gestores un cierto poder de negociación frente a los operadores. Esta característica, en teoría, podría aumentar el grado de autonomía frente a las recomendaciones de precios de los operadores y si bien podría tener consecuencias positivas al permitir una mayor competencia, lo cierto es que, en todo caso podría también revelar como contrapartida un mayor poder de mercado, manifestado en la capacidad de aumentar el margen mediante diferenciación de precios.

Figura 5: E.S. con régimen de venta en firme. Año 2013.

	Leganés	Pamplona	Albacete	Almería	Santander
Venta en Firme (VF/nº abanderadas)	8/9	2/4	1/14	3/7	3/10

Nota: se toman como referencia (denominador) únicamente las E.S. “abanderadas” del municipio, dejando fuera tanto las independientes (por definición tienen todas régimen de venta en firme), como las COCO (son una prolongación del mismo operador).

Fuente: CNMC.

4.2. Localización de las estaciones de servicio

Al ser los carburantes productos homogéneos, la competencia entre E.S. se fundamentará principalmente en la localización y el precio, siendo éstos, junto con el servicio, los atributos diferenciadores del producto. Por eso analizamos a continuación estas dos características, que ayudan a entender la configuración de este mercado¹⁰.

⁹ Existen dos tipos de regímenes de suministro: comisión y venta en firme. En el régimen de comisión el gestor de la explotación del punto de venta vende el producto al consumidor final en nombre y por cuenta del operador, percibiendo una comisión. El operador le comunica el precio máximo de venta, pudiendo, no obstante, el comisionista vender a un precio inferior a cargo de su comisión. Por el contrario, en el régimen de venta en firme el operador vende el producto al minorista, quien actúa como revendedor, comunicándole un precio recomendado de venta al público. Las E.S. independientes tienen, por definición, este régimen de ventas.

¹⁰ Probablemente el mercado de suministro de carburantes encaja más bien en una estructura de competencia monopolística. Siguiendo el modelo de “ciudad circular” de Salop (1979), los agentes competirán en precios dadas unas localizaciones. Así, si bien es cierto que todos los agentes en el mercado están sujetos a cierta competencia por parte de los competidores más próximos, no compiten con la misma intensidad frente a todos los agentes, ya que dependerá de la distancia respecto a estos.

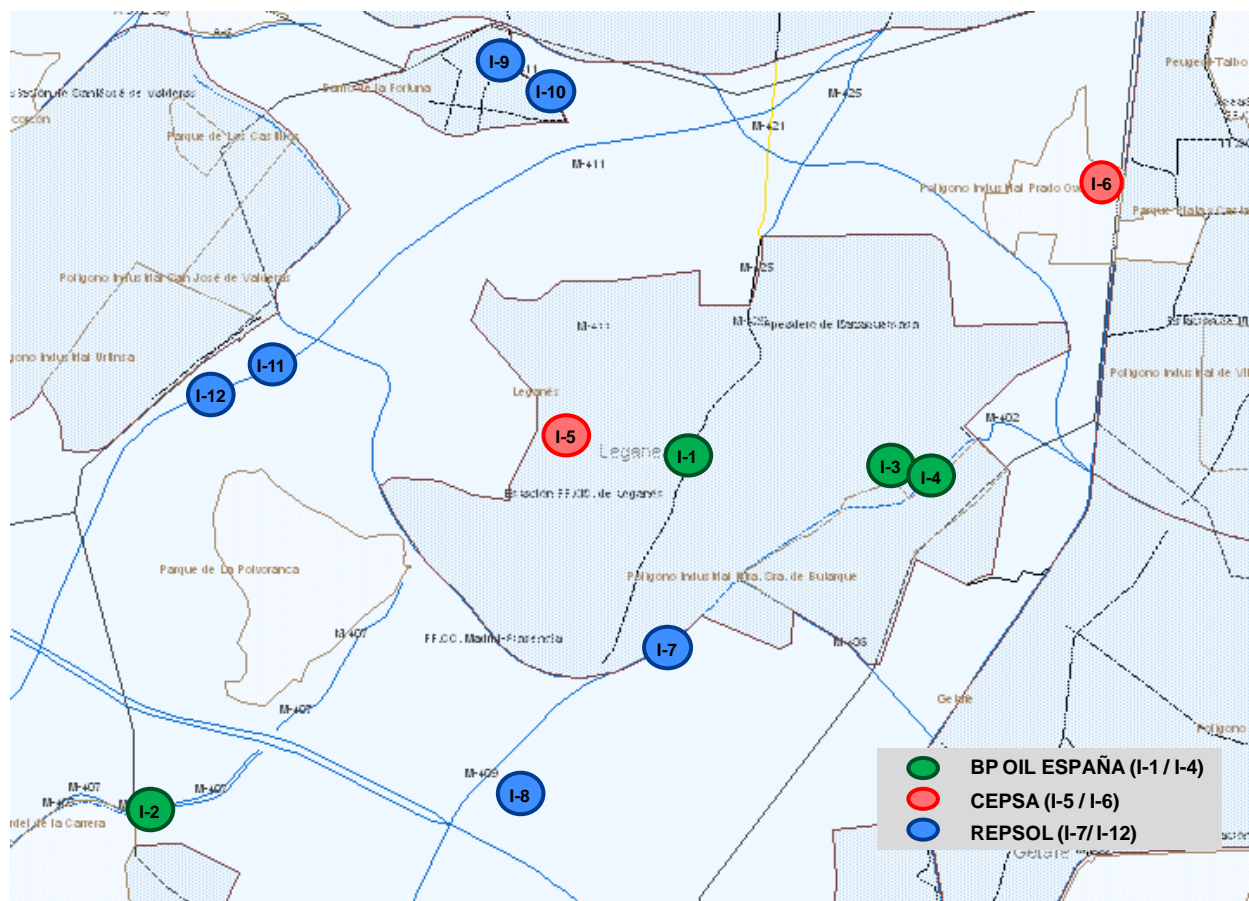
La tipología y caracterización de los consumidores (actividad profesional, uso del vehículo, nivel de renta...) serán también relevantes a la hora de explicar tanto la estrategia de las estaciones como su volumen de ventas.

La bandera y ubicación de las 10 estaciones de servicio comprendidas en el estudio se muestran en la siguiente figura (ver en el Anexo I la localización exacta de cada punto de venta), donde cada instalación se identifica por su correspondiente código “I-nº” y un color representativo de su imagen de marca.

Leganés está jalonado por múltiples autovías y vías rápidas como la A-42 (al oeste), la M-50 (al sur), la M-40 (al norte), la M-45 (cruza de noroeste a sureste) o la R-5 (cruza de noreste a suroeste). Esta realidad genera cierta “compartimentación” o segmentación de los distintos núcleos de demanda (urbanos e industriales), lo que configura las dinámicas de competencia en el municipio.

Las zonas sombreadas corresponden a los núcleos urbanos. Se observa un núcleo principal en el centro del municipio, integrado por diez barrios (entre los que destacan Zarzaquemada, El Carrascal y San Nicasio), y otro hacia el noroeste, más apartado del centro, constituido por el barrio de La Fortuna.

Figura 6: Ubicación geográfica de las estaciones de servicio del municipio de Leganés.



Nota: “I-nº”: código identificador de cada estación de servicio.

Fuente: CNMC

Tal y como se observa en la figura, dentro del núcleo central del municipio se hallan sólo cuatro estaciones de servicio, tres de BP (I-1, I-3 e I-4) y la comisionista de Cepsa (I-5). La I-7 de REPSOL, ubicada en la circunvalación de Leganés, en el polígono industrial de El Portillo (también conocido como Ciudad del Automóvil), aunque no pueda catalogarse, a priori, como urbana, sí que extiende su área de influencia a esta zona, al estar situada en el linde entre el municipio y el polígono. REPSOL es el único operador presente en el barrio de La Fortuna (I-9 e I-10). Las restantes instalaciones analizadas se ubican en polígonos industriales (I-2, I-6, e I-8). Cabe destacar la posición de la I-2 de BP, ubicada en una de las vías de acceso al municipio colindante de Fuenlabrada desde y hacia la M-50. Por su parte, la I-6 de CEPSA está ubicada en el polígono industrial Prado Overa y la I-8 de REPSOL en otro polígono industrial próximo al centro comercial de Arroyosur.

Finalmente se representa en el mapa, sólo a efectos informativos, las dos instalaciones de REPSOL excluidas del análisis por estar en la autopista de peaje R-5 (I-11 e I-12).

Es importante hacer notar que, si el número de E.S. en el municipio de Leganés es ya de por sí reducido atendiendo al número de habitantes y volumen de ventas, el número de agentes precio-decisores lo es aún menor, ya que las estaciones I-3 e I-4 “gemelas”¹¹ (BP) son gestionadas por una misma empresa, así como las I-9 e I-10 (REPSOL) que pertenecen y son gestionadas por otra. En ambos casos las estaciones se encuentran muy próximas entre sí, no tienen competidores cercanos, marcan precios idénticos *bis a bis* y están adheridas a los precios marcados por su proveedor. Cabe afirmar, por tanto, que en Leganés existen únicamente 8 agentes operando en el mercado.

4.3. Precios diarios por instalación

En el presente epígrafe se muestra el resultado del análisis de precios de venta al público (en adelante, PVP) diarios por instalación. Por un lado, se representa la evolución de los precios de cada punto de venta a lo largo de los 183 días que conforman el semestre junio/noviembre 2013 y se identifican las estaciones de servicio que presentan los precios diarios más altos y más bajos del municipio de Leganés. Por otro, se analiza el diferencial de precios diarios, junto con su frecuencia y concentración, al objeto de determinar el nivel de competencia existente entre las estaciones de servicio del término municipal así como las estrategias comerciales de los distintos puntos de venta.

En atención al tipo de vínculo contractual declarado por cada estación de servicio, se han considerado, para la realización de este análisis, los precios reportados por los gestores de la explotación de los puntos de venta. Tan sólo se han empleado los precios remitidos por los operadores para la única estación de servicio de vínculo COCO analizada y para aquellos casos en los que el minorista ha declarado adherirse¹² a los precios del operador (un total de

¹¹ [Conf.]

¹² Cuando una ES se adhiere a los precios del operador, aplica los precios recomendados o máximos del mismo y renuncia a su capacidad de establecerlos directamente. Desde la entrada en vigor el 1 de noviembre de 2007 de la Orden ITC/2308/2007, los titulares de los

5 instalaciones). Tal y como se muestra en el Anexo I a este informe, se dispone de un grado de disponibilidad total en la información de precios, tanto de gasolina 95 como de gasóleo A.

Evolución de precios diarios por instalación

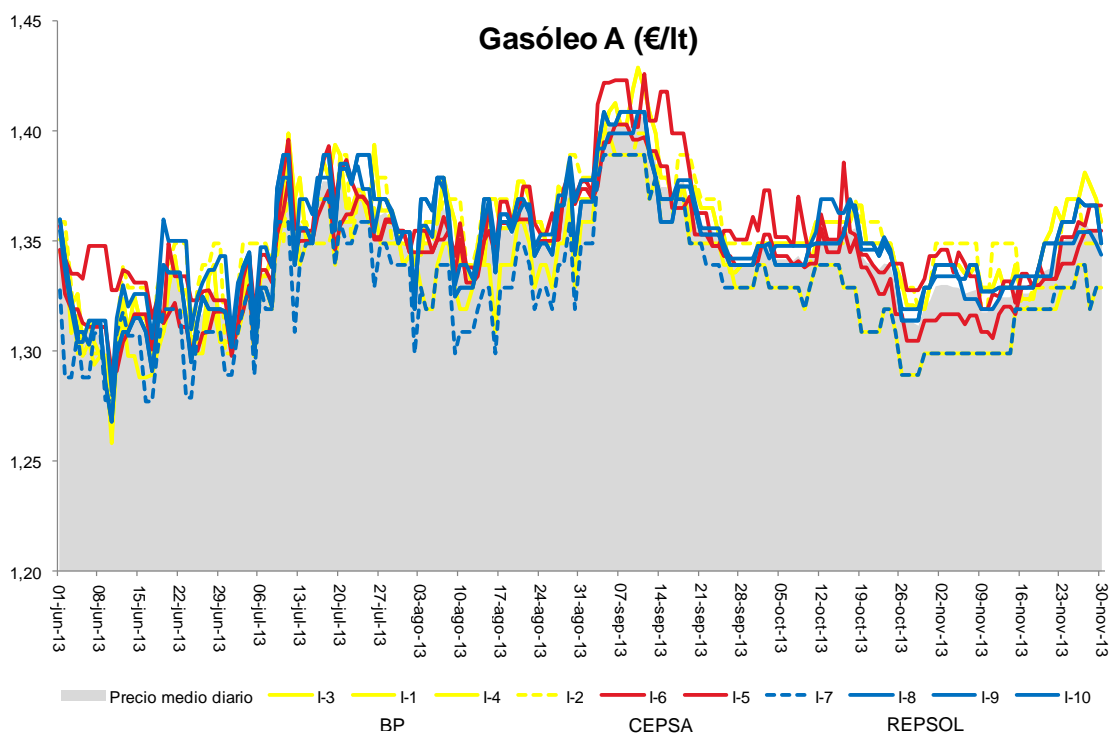
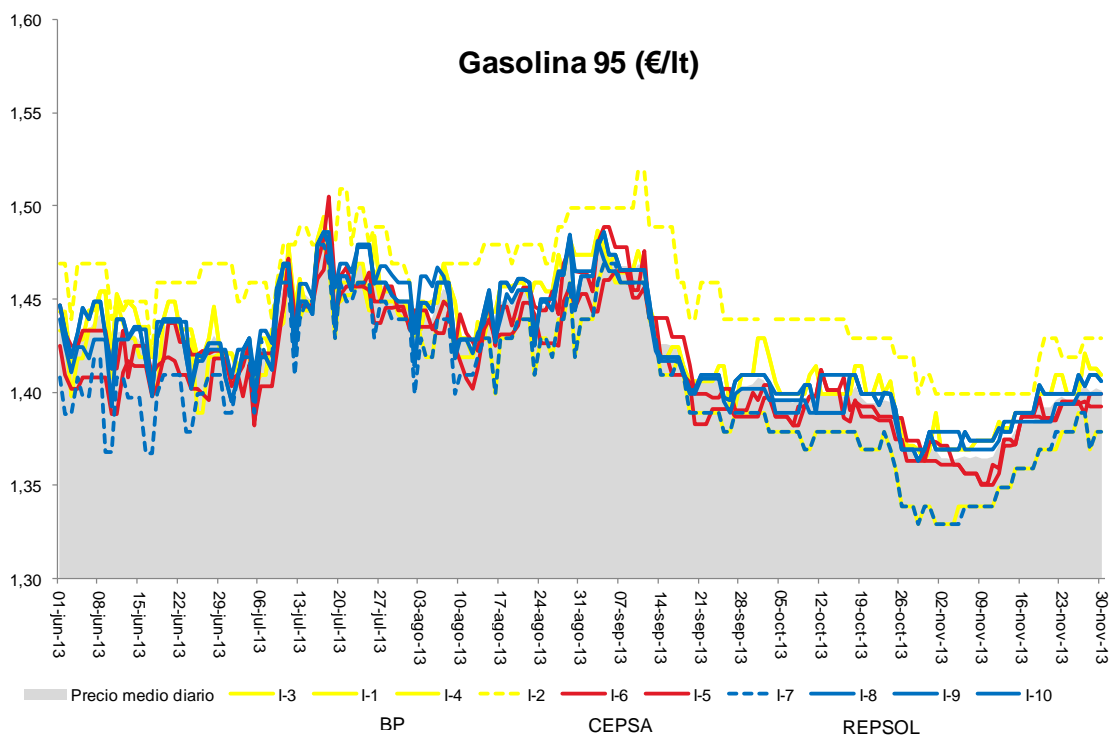
A continuación, se representa la evolución del PVP diario aplicado en cada una de las estaciones de servicio del municipio de Leganés y se extraen diversas conclusiones preliminares que se verán refrendadas a lo largo de los epígrafes posteriores.

Las instalaciones que más se distancian al alza del precio medio diario del municipio para la gasolina 95 son las de BP y, en concreto, la identificada con el código I-2, que también presenta en un buen número de ocasiones los precios más altos para el gasóleo A. Aunque es la I-6 (CEPSA) la que mayoritariamente aplica precios diarios superiores en dicho combustible. La instalación que establece los niveles más bajos de precios para ambos carburantes es la I-7 de REPSOL. Se observa asimismo, tal y como se cuantificará con posterioridad, que la variabilidad del precio entre instalaciones es superior en gasolina 95 que en gasóleo A¹³.

derechos de explotación de las estaciones de servicio vinculadas a algún operador pueden “cumplir la obligación de envío de información (...) declarando (...) que sus precios coinciden con los precios máximos o recomendados por el operador”. Con dicha declaración de adhesión, que “deberá ser renovada trimestralmente”, se exige al minorista de su obligación de remisión de información de precios con periodicidad semanal mínima. Sin perjuicio de lo anterior, “En el caso de que el distribuidor minorista establezca precios diferentes a los máximos o recomendados deberá comunicar la información”.

¹³ Este hecho podría deberse a que el consumidor de gasolina es principalmente un particular que, dado el relativamente reducido volumen de consumo (en relación a un profesional del transporte), no valora tanto la diferencia de precio entre E.S. primando la cercanía o la comodidad y resultando más vulnerable, por tanto, a la discriminación de precios por el distribuidor. No obstante también hay que considerar las mayores oscilaciones que ha sufrido la cotización internacional de la gasolina respecto al gasóleo durante el periodo estudiado.

Figura 7: Evolución del PVP diario aplicado en las estaciones de servicio del municipio de Leganés. Periodo junio/noviembre 2013.



Fuente: CNMC

Ranking de estaciones de servicio

La instalación **I-2** de BP, de tipología carretera, situada en el límite del término municipal de Leganés en uno de los accesos a Fuenlabrada, presenta en el 95% de los días del semestre analizado el precio diario más alto del municipio para la gasolina 95. En gasóleo A, no hay ninguna instalación que se distancie de las demás de forma tan significativa, si bien los precios diarios más altos corresponden en más del 30% de los días, también a la referida instalación de BP y a la I-6 de CEPSA

La instalación **I-7** de REPSOL, ubicada en el polígono industrial Ciudad del Automóvil y con la mayor cuota de ventas del municipio, es la que establece en más ocasiones el precio diario más bajo para ambos carburantes (69% y 83% de los días para la gasolina 95 y el gasóleo A, respectivamente). Le sigue, con porcentajes superiores al 50%, la instalación **I-1** de BP situada en el centro del núcleo urbano, la cual ostenta las terceras ventas más altas del municipio.

Figura 8: Relación de estaciones de servicio con precios más altos/bajos en el municipio de Leganés. Periodo junio/noviembre 2013.

Instalación	% DE DIAS CON PRECIO MÁXIMO		% DE DIAS CON PRECIO MÍNIMO		CUOTA DE VENTAS	
	GASOLINA 95	GASÓLEO A	GASOLINA 95	GASÓLEO A	GASOLINA 95	GASÓLEO A
BP I-1	1%	1%	52%	55%	14%	11%
BP I-2	95%	36%	0%	10%	9%	9%
BP I-3	5%	22%	3%	4%	16%	11%
BP I-4	5%	22%	3%	4%	9%	5%
CEPSA I-5	0%	1%	22%	6%	8%	6%
CEPSA I-6	1%	33%	5%	0%	3%	7%
REPSOL I-7	1%	0%	69%	83%	19%	26%
REPSOL I-8	3%	14%	2%	1%	7%	8%
REPSOL I-9	1%	10%	1%	3%	5%	7%
REPSOL I-10	1%	10%	1%	3%	11%	11%

Fuente: CNMC

Si combinamos las localizaciones de las distintas E.S. con su política de precio y la resultante cuota de ventas obtendremos interesantes conclusiones. Parece existir una relativa competencia en el centro del municipio, especialmente entre las E.S. I-1 de BP y la I-7 de Repsol. La I-5 de Cepsa también se encuentra más bien en el tramo inferior de precios. Sin embargo, las otras dos E.S. del centro, la I-3 e I-4 de BP “gemelas”, parecen algo ajenas a este comportamiento, aprovechándose quizás de una localización algo más aislada.

El resto de estaciones de servicio “periféricas” parecen estar fuera de esta dinámica competitiva marcada por I-1 e I-7. Se caracterizan, en mayor o menor medida, por precios ligeramente superiores. Cada una de ellas está radicada en un núcleo de demanda que abastecen si no en exclusiva, sí en una clara hegemonía e independencia. Esta circunstancia, y la relativa lejanía de competidores, reducirían los incentivos a competir en precio.

Diferencial de precios diarios entre estaciones de servicio

La existencia de una amplia o estrecha banda de fluctuación de precios no es en sí misma explicativa del funcionamiento del mercado. Dependerá de las circunstancias, y sobre todo del nivel absoluto de precios en el que opere, así como, en su caso, de la dispersión de los precios dentro de la misma. En cualquier caso, la existencia de un único precio, que sería el caso extremo de una estrecha banda de fluctuación, puede darse tanto en mercados altamente competitivos como monopolísticos o cartelizados. A priori, si el mercado de suministro de carburantes a través de estaciones de servicio encaja en un modelo de competencia monopolística, existirá una mayor dispersión de precios según sea el grado de diferenciación del producto (localización, calidad del servicio) y su valoración por parte de los consumidores.

Las horquillas de fluctuación promedio de los precios diarios de venta al público aplicados en el conjunto de estaciones de servicio del municipio de Leganés se sitúan en **5,53 c€/l** para la **gasolina 95** y en **3,76 c€/l** para el **gasóleo A**. Son horquillas comparativamente amplias en relación a los restantes entornos analizados, principalmente la de la gasolina 95, que es la cuarta más elevada¹⁴. Esta evidencia encaja con el modelo propuesto atendiendo a la caracterización de la demanda de cada uno de los tipos de consumidores. Así, el consumidor de gasolina, generalmente un particular con un consumo relativamente reducido, valorará más la cercanía al punto de venta que el consumidor de gasóleo, que con frecuencia será un profesional del transporte o un particular con gran consumo.

Si no se tuviera en cuenta la estación de servicio I-2 de BP que, como se ha señalado anteriormente, marca el precio diario máximo del municipio con gran asiduidad, las horquillas de fluctuación promedio se reducirían hasta 3,25 c€/l para la gasolina 95 y 3,52 c€/l para el gasóleo A, valores más acordes con las magnitudes medias observadas hasta la fecha.

¹⁴ Para la gasolina 95 se han registrado horquillas de fluctuación promedio más elevadas en los municipios de Pamplona (7,00 c€/l) y Santander (6,97 c€/l) y en el trayecto Madrid-Aranda de Duero (6,27 c€/l). Por el contrario, se registraron menores en Almería (1,80 c€/l) y Albacete (5,10 c€/l).

Figura 9: Horquillas de fluctuación de precios entre las estaciones de servicio del municipio de Leganés.

PROMEDIO DIFERENCIAL PRECIOS DIARIOS (c€/lt)

	GASOLINA 95	GASÓLEO A
jun-13	6,45	4,50
jul-13	4,49	3,27
ago-13	5,02	3,96
sep-13	5,79	3,31
oct-13	6,10	3,55
nov-13	5,34	3,96
Jun/13 - Nov/13	5,53	3,76

Nota: Promedios del diferencial existente cada día entre el precio máximo y el precio mínimo.

Fuente: CNMC

La relativamente amplia horquilla de fluctuación de precios observada en el municipio de Leganés confirma las hipótesis adelantadas hasta el momento: es un mercado en que la competencia en precios está sesgada por la localización, ofreciendo a determinados distribuidores cierto margen de discriminación.

Frecuencia y concentración de precios

Además de las consideraciones realizadas sobre la dispersión de precios en cuanto a la estructura de mercado, la frecuencia y concentración de éstos puede aportar interesante información acerca del grado de autonomía de las estaciones de servicio, tanto entre éstas como frente a los operadores, a la hora de fijar sus precios. Tampoco en este caso se pueden establecer relaciones directas y unívocas, siendo necesario poner en contexto la realidad observada. La coincidencia de precios entre estaciones distintas e independientes entre sí¹⁵, puede ser indicio tanto de una conducta paralela como de un alto grado de competencia. De nuevo aquí el nivel absoluto de precios será un elemento clave para evaluar si el mercado en su conjunto es competitivo o no.

La frecuencia y concentración de los precios de venta al público se determina a partir del número de precios distintos existentes cada día en el municipio y el número de instalaciones que aplican cada uno de estos precios. También puede verse como un indicador de la capacidad de elección teórica que tiene el consumidor en el área analizada, aunque siempre teniendo en cuenta las dinámicas ya analizadas. Los resultados se muestran en la siguiente figura.

¹⁵ En el mercado estudiado las únicas E.S. que no se diferencian entre sí en cuanto a la localización, y que por tanto son las únicas realmente aptas para analizar si existe competencia en precio, pertenecen a una misma empresa (I-3+I-4 de BP por un lado, e I-9+I-10 de Repsol por otro). En estos casos la réplica de los precios es algo natural.

Figura 10: Alternativas de precios diarios y número de estaciones de servicio que aplican el mismo precio diario en el municipio de Leganés.

Nº PRECIOS DIARIOS ALTERNATIVOS	% DIAS EN LOS QUE HAY PRECIOS ALTERNATIVOS		Nº EESS QUE APLICAN EL PRECIO DOMINANTE	% DIAS EN LOS QUE SE APLICA EL PRECIO DOMINANTE	
	GASOLINA 95	GASÓLEO A		GASOLINA 95	GASÓLEO A
4	1%	3%	2	47%	35%
5	11%	20%	3	31%	43%
6	38%	36%	4	19%	13%
7	40%	30%	5	3%	8%
8	9%	11%	6	1%	1%

6 Promedio semestre

2 - 3 Promedio semestre

Fuente: CNMC

- Como máximo hay 8 alternativas de precios diarios distintos para la gasolina 95 y para el gasóleo A (recordamos que aunque haya 10 E.S. sólo hay 8 agentes precio-decisores independientes). En promedio y para ambos carburantes, son 6 las alternativas de precios diarios distintos, lo que implica que 4 instalaciones repiten el precio de otra instalación.
- El “precio dominante”¹⁶ de la gasolina 95 es, en promedio, -3,25 c€/l inferior al precio máximo diario y +2,28 c€/l superior al precio mínimo. Coincide con el precio mínimo diario en el 29% de los días del semestre analizado.
- El “precio dominante” del gasóleo A es, en promedio, -1,73 c€/l inferior al precio máximo diario y +2,02 c€/l superior al precio mínimo. Coincide con el precio máximo diario en el 20% de los días.
- El “**ratio de concentración**”¹⁷ de los precios promedio del periodo analizado se sitúa en el **35%** para la **gasolina 95** y en el **37%** para el **gasóleo A**, porcentajes inferiores a los observados en otros entornos¹⁸. Este valor podría apuntar a un cierto grado de autonomía de los agentes a la hora de fijar sus precios respecto al precio recomendado por los operadores.

Principales resultados del análisis de precios diarios por instalación

1^o. La instalación **I-2** vinculada a BP, situada en uno de los accesos al municipio colindante de Fuenlabrada, es la que establece los precios diarios más altos. En concreto, marca el precio máximo de la gasolina 95 en el 95% de los días del semestre analizado y el del gasóleo A en el 36%. Sus precios, fundamentalmente los de la gasolina 95, se distancian considerablemente del resto llegando puntualmente a superar al precio

¹⁶ Mismo precio diario aplicado por un mayor número de instalaciones. Se corresponde con la « moda ».

¹⁷
$$\text{Ratio de Concentración (i)} = 1 - \frac{\text{Nº precios distintos Día(i)}}{\text{Nº precios disponibles Día(i)}}$$

¹⁸ Los ratios de concentración de precios en municipios comparables, obtenidos en los estudios correspondientes por la CNE, fueron (**Gasolina 95 y Gasóleo A**) los siguientes: **Pamplona (40% y 32%), Albacete (59% y 59%), Almería (69% y 69%) y Santander (58% y 60%)**.

- medio de las demás instalaciones en más de 7 c€/l para la gasolina 95 y en casi 5 c€/l para el gasóleo A. La no despreciable cuota de ventas de esta instalación podría explicarse, a pesar de su nivel de precios, por su localización en una vía de gran afluencia, dado que Fuenlabrada es el cuarto municipio de la Comunidad de Madrid con mayor densidad de población.
- 2º. El elevado nivel de precios de la instalación I-2 de BP es el que fundamentalmente provoca que la horquilla de fluctuación de precios del municipio de Leganés sea de las más amplias registradas hasta la fecha. Si no se tiene en cuenta el efecto de esta instalación, sus valores se reducirían a los niveles medios típicos de otros entornos (3,25 c€/l para la gasolina 95 y 3,52 c€/l para el gasóleo A)¹⁹. La heterogeneidad de precios, tan distantes entre sí, es indicativo de un elevado grado de diferenciación del producto (vía localización principalmente).
 - 3º. La instalación I-7 vinculada a REPSOL y situada en el polígono industrial Ciudad del Automóvil es la que establece con mayor frecuencia los precios más bajos (69% de los días del semestre para la gasolina 95 y 83% para el gasóleo A). Sus precios se distancian considerablemente del resto, llegando a ser inferiores al precio medio de las demás instalaciones en más de 7 c€/l para la gasolina 95 y en casi 6 c€/l para el gasóleo A. Le corresponden, con gran diferencia, las ventas más altas del municipio. Su enorme cuota de ventas es consecuencia tanto de una ubicación privilegiada (única E.S. en el polígono Ciudad del Automóvil) como de una política de precios más favorable a los consumidores y usuarios.
 - 4º. Existe cierta competencia en precios entre las E.S. situadas en el centro del municipio (I-1, I-7), mientras que las E.S. “periféricas” no parecen verse afectadas por la misma.
 - 5º. Si bien es cierto que las E.S. con mayores cuotas de mercado son las que tienen precios más bajos, lo que apuntaría al hecho de que la diferencia de precios entre los distintos puntos de venta parece ser un factor determinante que impera sobre el factor localización en la decisión de repostaje, también es cierto que el resto de E.S. registran volúmenes de ventas bastante significativos (en especial la combinación I-3+I-4, e I-9+I-10), lo que evidencia que éstas se benefician de su localización y su relativo mercado natural.
 - 6º. El número de alternativas diarias de precios es comparativamente superior al registrado en otros entornos. Existe un máximo de 8 alternativas diarias de precios para ambos carburantes, siendo, en términos promediados, 6 el número de precios diarios distintos. En consecuencia, el ratio de concentración en precios es inferior al de otras localizaciones, situándose en torno al 35%.

¹⁹ Si adicionalmente no se tuviera en cuenta la instalación I-7 de REPSOL, las horquillas promedio de fluctuación se reducirían hasta los 2,99 c€/l para la gasolina 95 y los 3,11 c€/l para el gasóleo A.

7º. Parece existir una notable autonomía en cuanto a la fijación de precios motivada por el enorme volumen de ventas y por el resultante poder de negociación de las estaciones frente a los operadores.

4.4. Ventas Medias Anuales por E.S. [CONF.]

5. Competencia Intermarca e Intramarca

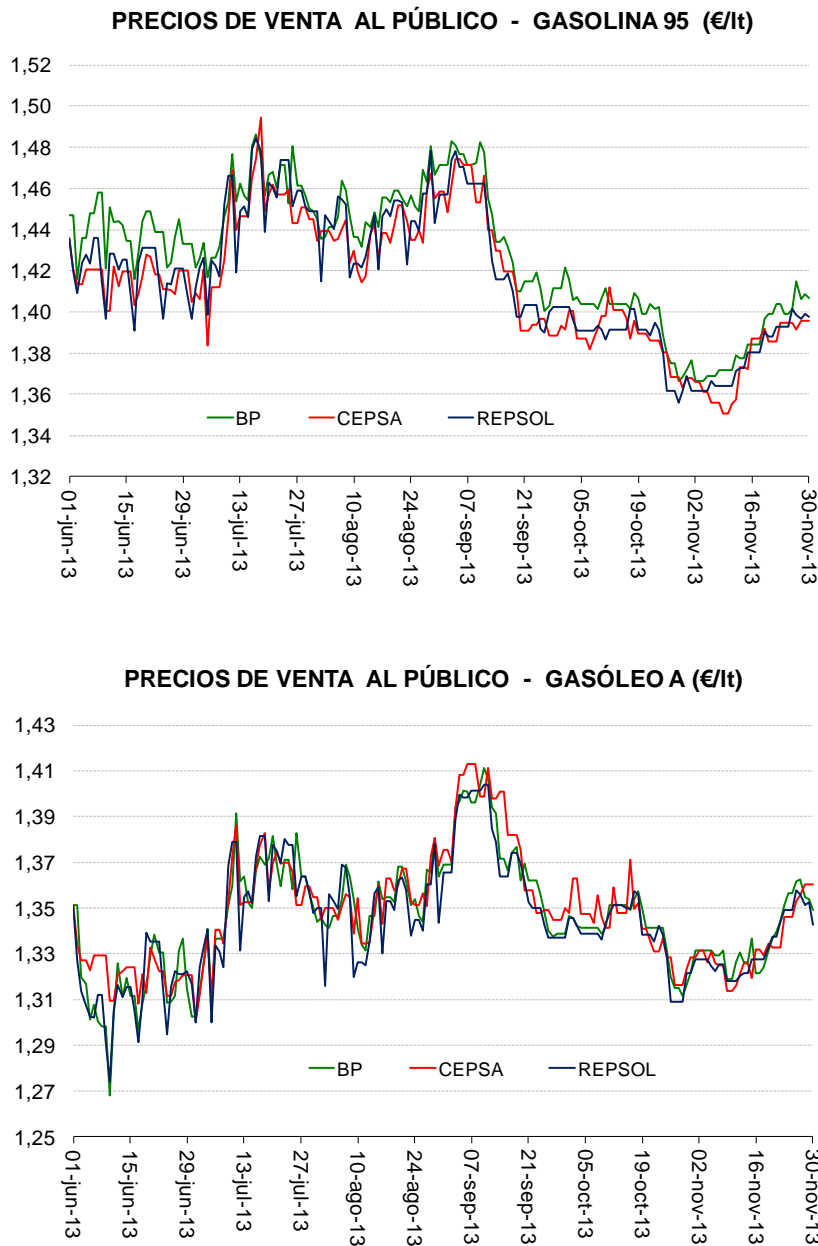
5.1. Análisis de competencia intermarca

En el presente epígrafe se analiza la competencia intermarca de la distribución minorista de carburantes en el municipio de Leganés. Con este objetivo, se determina la posición relativa de los precios diarios de cada operador en relación al resto y se cuantifican las diferencias entre ellos.

El estudio de la competencia intermarca se realiza en una doble vertiente. Por un lado, teniendo en cuenta los precios diarios de cada operador obtenidos como promedio aritmético de los precios de cada una de sus instalaciones y, por otro, como promedio ponderado, siendo las ventas anuales de cada estación de servicio el factor de ponderación empleado²⁰.

²⁰ Se dispone de la información de ventas anuales, por tipo de carburante comercializado, para las 10 estaciones de servicio analizadas del municipio de Leganés. A efectos de los cálculos realizados se ha elegido para cada instalación la venta anual más representativa, dando prioridad al año de referencia de la información sobre el origen de la misma. Respecto al año de referencia, se ha seleccionado, como último disponible, el año 2012. Respecto al origen de la información, se han elegido las ventas reportadas por el minorista en 4 estaciones de servicio y las reportadas por el operador en las restantes 6 instalaciones (de las cuales tan sólo 1 es de vínculo COCO).

Figura 12: Evolución de los precios diarios por operador en el municipio de Leganés.



Nota: El precio diario de cada operador es el resultado de promediar cada día los precios aplicados en las instalaciones integradas en su red de distribución.

Fuente: CNMC

Figura 13: Análisis intermarca de la distribución minorista de carburantes en el municipio de Leganés. Gasolina 95.

ANÁLISIS INTERMARCA ARITMÉTICO - GASOLINA 95 (junio 2013/noviembre 2013)

	BP	CEPSA	REPSOL
PRECIO PROMEDIO (€/lt)	1,428	1,415	1,418
Ranking precio promedio	3	1	2
% Nº DIAS EN POSICIÓN "X"			
% posición 0 (precios iguales)	---	---	---
% posición 1 (min)	2%	62%	37%
% posición 2	8%	32%	57%
% posición 3 (máx)	91%	6%	7%
DIF vs. PRECIO DIARIO MÍNIMO (€/lt)			
Diferencia máxima	0,0898	0,0525	0,0465
Diferencia mínima	0,0060	0,0005	0,0010
Diferencia promedio	0,0294	0,0162	0,0186
Ranking diferencia promedio	3	1	2

ANÁLISIS INTERMARCA PONDERADO - GASOLINA 95 (junio 2013/noviembre 2013)

	BP	CEPSA	REPSOL
PRECIO PROMEDIO (€/lt)	1,4257	1,4129	1,4130
Ranking precio promedio	3	1	2
% Nº DIAS EN POSICIÓN "X"			
% posición 0 (precios iguales)	---	---	---
% posición 1 (min)	2%	50%	49%
% posición 2	11%	43%	46%
% posición 3 (máx)	87%	8%	5%
DIF vs. PRECIO DIARIO MÍNIMO (€/lt)			
Diferencia máxima	0,0887	0,0498	0,0349
Diferencia mínima	0,0055	0,0007	0,0008
Diferencia promedio	0,0268	0,0142	0,0141
Ranking diferencia promedio	3	2	1

Nota 1: El precio diario de cada operador es el resultado de promediar cada día los precios aplicados en las instalaciones integradas en su red de distribución.

Nota 2: Para el cálculo del porcentaje del nº de días en posición "X" se ha considerado, de forma particularizada para cada operador, el número de días con disponibilidad de precios.

Nota 3: Para la realización de los cálculos sobre diferenciales de precios medios diarios por operador respecto al precio de la instalación en la que se registra el mínimo diario, se tienen en cuenta exclusivamente los días en los que dichas diferencias son distintas de cero.

Fuente: CNMC

Figura 14: Análisis intermarca de la distribución minorista de carburantes en el municipio de Leganés. Gasóleo A.

ANÁLISIS INTERMARCA ARITMÉTICO - GASÓLEO A (junio 2013/noviembre 2013)

	BP	CEPSA	REPSOL
PRECIO PROMEDIO (€/lt)	1,346	1,348	1,343
Ranking precio promedio	2	3	1
% Nº DIAS EN POSICIÓN "X"			
% posición 0 (precios iguales)	---	---	---
% posición 1 (min)	24%	31%	49%
% posición 2	38%	21%	34%
% posición 3 (máx)	39%	48%	17%
DIF vs. PRECIO DIARIO MÍNIMO (€/lt)			
Diferencia máxima	0,0635	0,0515	0,0393
Diferencia mínima	0,0003	0,0025	0,0033
Diferencia promedio	0,0203	0,0223	0,0179
Ranking diferencia promedio	2	3	1

ANÁLISIS INTERMARCA PONDERADO - GASÓLEO A (junio 2013/noviembre 2013)

	BP	CEPSA	REPSOL
PRECIO PROMEDIO (€/lt)	1,345	1,348	1,338
Ranking precio promedio	2	3	1
% Nº DIAS EN POSICIÓN "X"			
% posición 0 (precios iguales)	---	---	---
% posición 1 (min)	15%	9%	75%
% posición 2	50%	32%	18%
% posición 3 (máx)	35%	58%	7%
DIF vs. PRECIO DIARIO MÍNIMO (€/lt)			
Diferencia máxima	0,0632	0,0524	0,0284
Diferencia mínima	0,0003	0,0025	0,0020
Diferencia promedio	0,0194	0,0226	0,0124
Ranking diferencia promedio	2	3	1

Nota 1: El precio diario de cada operador es el resultado de promediar cada día los precios aplicados en las instalaciones integradas en su red de distribución.

Nota 2: Para el cálculo del porcentaje del nº de días en posición "X" se ha considerado, de forma particularizada para cada operador, el número de días con disponibilidad de precios.

Nota 3: Para la realización de los cálculos sobre diferenciales de precios medios diarios por operador respecto al precio de la instalación en la que se registra el mínimo diario, se tienen en cuenta exclusivamente los días en los que dichas diferencias son distintas de cero.

Fuente: CNMC

Las principales conclusiones del análisis intermarca son las siguientes:

1º. Del análisis diario se concluye que:

- ✓ BP es el operador que establece con mayor frecuencia el precio medio diario más alto para la gasolina 95 (en el 91% de los días del semestre). En promedio, sus precios se alejan del precio diario mínimo en casi 3 c€/l.
 - ✓ BP y CEPSA son los operadores que establecen con mayor asiduidad el precio medio diario más alto para el gasóleo A, en torno al 40% de los días del semestre. En términos promediados, sus precios diarios son aproximadamente 2 c€/l más elevados que el precio diario mínimo.
 - ✓ El precio medio diario más bajo de la gasolina 95 corresponde mayoritariamente a CEPSA (62% de los días) y el del gasóleo A a REPSOL (49%).
- 2º. Los precios medios ponderados de los tres operadores, con la excepción de CEPSA en gasóleo A²¹, son inferiores a los aritméticos, hecho que implica que las estaciones de servicio con precios más bajos son las que más venden. En cualquier caso, la ponderación no altera las posiciones relativas de las compañías en el ranking de precios medios por operador.

5.2. Análisis de competencia intramarca

En el presente epígrafe se analiza la competencia intramarca de la distribución minorista de carburantes en el municipio de Leganés. Con este fin, se consideran los precios diarios aplicados en las distintas estaciones de servicio que conforman la red de distribución de cada operador presente en el municipio y se cuantifican las diferencias existentes. Todo ello, al objeto de determinar si el tipo de vínculo es un factor determinante en la política de fijación de precios de las compañías.

Adicionalmente se realiza un análisis diario del seguimiento por parte del gestor de la explotación del punto venta de los precios máximos o recomendados que le comunica el operador, lo que permite analizar el grado de implantación de la política comercial del operador en su red de distribución.

En teoría, como se ha manifestado en otras ocasiones, los incentivos a separarse del precio recomendado son muy escasos, especialmente en el caso de los comisionistas. Si bien es cierto que el vínculo existente entre el operador y la estación de servicio puede tener alguna influencia en esta decisión²², el aspecto clave es el régimen de suministro. En este aspecto el mercado de Leganés es singular respecto a otros entornos analizados al

²¹ Para el gasóleo A, la instalación I-6 de CEPSA situada en un polígono industrial aplica precios más elevados y ostenta unas ventas ligeramente superiores a la estación de servicio I-5 ubicada en el centro urbano.

²² No se puede afirmar que en todo caso las CODO tengan un mayor seguimiento de precios del operador que las DODO, al desconocer la realidad detrás de cada una de las estaciones (condiciones del arrendamiento, existencia de derechos reales, entorno competitivo,...).

preponderar la venta en firme. Como se verá a continuación, este hecho parece incidir notablemente sobre la competencia intramarca. A la luz de estos resultados se podría concluir que el régimen de venta en firme dota de mayor autonomía a las estaciones fomentando la competencia entre las mismas.

Figura 15: Ranking de estaciones de servicio por operador y vínculo en el municipio de Leganés.

		Precio (€/l)		
		Gasolina 95	Gasóleo A	
max	BP [...]	DODO/VF	1,454	1,351
	BP [...]	CODO/VF	1,426	1,350
	BP [...]	DODO/VF	1,426	1,350
min	BP [...]	DODO/VF	1,408	1,331
BP		Promedio	1,428	1,346
max	CEPSA [...]	COCO/DOCO	1,419	1,354
min	CEPSA [...]	DODO/CO	1,411	1,341
CEPSA		Promedio	1,415	1,348
max	REPSOL [...]	CODO/VF	1,423	1,350
	REPSOL [...]	DODO/VF	1,423	1,348
	REPSOL [...]	DODO/VF	1,423	1,348
min	REPSOL [...]	CODO/VF	1,402	1,327
REPSOL		Promedio	1,418	1,343

Fuente: CNMC

Red de distribución de REPSOL

- 1º. La red de distribución de REPSOL en el municipio de Leganés está integrada por cuatro estaciones de servicio, dos CODO/VF y dos DODO/VF. En todas ellas el régimen de suministro es la venta en firme. Las DODO aplican precios intermedios en relación a las CODO que marcan el máximo y mínimo de la red de REPSOL en el municipio. No parece existir por tanto una relación entre vínculo contractual y nivel de precios.
- 2º. Las dos instalaciones DODO (I-9 e I-10), situadas ambas en el barrio de La Fortuna y gestionadas por la misma empresa, aplican durante la totalidad del periodo analizado los mismos precios diarios, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A. **En ellas se fija en cada momento el precio recomendado por el operador pues su minorista ha optado por adherirse al mismo.**
- 3º. Por el contrario, los minoristas de las dos CODO aplican **precios distintos a los recomendados por el operador**, situación que no se suele observar. En concreto, los precios reportados por el minorista de la

CODO que registra menores precios son siempre inferiores a los recomendados por REPSOL, con una diferencia promedio del orden de - 2 c€/l. Este hecho provoca que sea la estación de servicio de la red de REPSOL en el municipio con precios más bajos.

- 4º. Por su parte, los precios informados por el gestor de la otra CODO no coinciden con los recomendados por el operador en alrededor del 90% de los días, situándose alternativamente por encima o por debajo con diferencias promedio que no superan el +/-1 c€/l. Cuando se han aplicado, en el 10% restante los precios recomendados por el operador sus precios de venta al público coinciden con los de las otras dos instalaciones DODO. En términos promediados, sus precios son los mayores de la red de REPSOL en el municipio.

Las únicas estaciones de REPSOL que podrían competir entre sí, dada su localización, son la I-7 e I-8. Ciertamente aplican precios distintos y no siguen aquéllos recomendados por el operador. No obstante, dada la pequeña diferencia en precios, **no se puede afirmar que exista una agresiva competencia intramarca.**

Red de distribución de BP

- 1º. La red de distribución de BP en el municipio de Leganés está integrada por cuatro estaciones de servicio, una CODO/VF y tres DODO/VF. En todas ellas el régimen de suministro es la venta en firme.
- 2º. La instalación CODO (I-3) y una de las DODO (I-4) están gestionadas por la misma empresa. Se ubican muy próximas entre sí, dentro del principal núcleo urbano del municipio. Durante la totalidad del semestre analizado las dos instalaciones aplican los mismos precios diarios, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A. Hasta el 7 de octubre de 2013 estos precios son coincidentes con los recomendados por el operador pues el minorista estaba adherido. A partir de esta fecha, los precios aplicados se diferencian ligeramente de los recomendados.
- 3º. En todo momento, los precios de la CODO I-3 y la DODO I-4 se sitúan en posiciones intermedias respecto a las dos restantes instalaciones, a las cuales les corresponde el precio máximo y mínimo de la red de BP en el municipio.

Las estaciones I-1 e I-3+I-4, por su localización, podrían competir entre ellas. No existe alineamiento de precios entre ellas, así que **existe una relativa competencia intramarca.** Es difícil aislar la estrategia de I-1, ya que compite también con la I-5 de CEPSA y la I-7 de REPSOL. Además, dado que I-3+I-4 estaban adheridas a los precios recomendados por el operador hasta el 7 de octubre de 2013, aún es pronto para extraer conclusiones de la nueva política de precios aplicada.

Red de distribución de CEPSA

- 1º. La red de distribución de CEPSA en el municipio de Leganés está integrada por dos estaciones de servicio, una COCO/DOCO y una

DODO/CO (comisionista). En el caso de esta última instalación, el minorista ha optado por adherirse a los precios del operador.

- 2º. Los precios diarios que CEPSA aplica en la instalación COCO son superiores a los de la DODO en el 74% de los días del semestre para la gasolina 95 y en el 84% de los días para el gasóleo A. Las mayores diferencias se registran en junio y septiembre, donde se superan los +2 c€/l en gasolina 95 y los +3 c€/l en gasóleo A.
- 3º. Los precios diarios de ambas instalaciones son coincidentes en el 15% y 12% de los días del semestre para la gasolina 95 y el gasóleo A respectivamente. Estos días se distribuyen principalmente en la primera quincena de octubre y noviembre para la gasolina 95 y a lo largo de los meses de julio y agosto para el gasóleo A. En la mayoría de estos casos, los precios de la estación COCO se reducen hasta los niveles de la DODO.
- 4º. En los restantes días del semestre (11% para la gasolina 95 y 4% para el gasóleo A), los precios de la DODO superan a los de la COCO, siendo las diferencias, en promedio, inferiores a -0,8 c€/l.

5.3. Conclusiones

En definitiva, se concluye que, al igual que lo observado en los otros entornos analizados hasta la fecha, **los precios de las instalaciones integradas en la red de un mismo operador parecen establecerse de forma indiferente al tipo de vínculo y régimen de suministro, respondiendo a las circunstancias propias de cada unidad de suministro: localización, presiones competitivas,...**

Se observa un **menor alineamiento en precios** entre estaciones de la misma marca en comparación con otras áreas abordadas (excepto cuando están gestionadas por la misma compañía), lo que apuntaría a una **relativa competencia intramarca. El operador no logra hacer totalmente efectiva su política comercial en la zona**, dado que existen puntos de venta en los que el minorista se distancia, al alza o a la baja, de los precios recomendados por el operador, **lo que es resultado de una preponderancia del régimen de venta en firme bajo el que operan la mayoría de las estaciones.**

Este hecho repercute en la competencia intermarca y explica los ratios de concentración de precios observados en el municipio, comparativamente inferiores a los de otras zonas, así como las amplias horquillas de fluctuación de precios.

6. Marcas Independientes

En Leganés no existen instalaciones independientes como suele observarse en otros entornos de características similares. Como resultado, existe una menor presión competitiva sobre las estaciones de servicio allí instaladas. Es posible aproximar el efecto sobre la competencia por la ausencia de este tipo

instalaciones a través de lo observado en otros entornos analizados por esta Comisión.

La siguiente figura indica las diferencias medias de precios que marcan las estaciones de servicio de marcas independientes respecto al precio recomendado de las estaciones de servicio de los operadores al por mayor tradicionales. Se observa que las marcas de distribuidores sin refinerías en territorio español bajan los precios por debajo de los -2 c€/l, que es la diferencia promedio que realiza la instalación Repsol I-7 respecto del precio recomendado por el operador.

Figura 16: Diferencias de los precios de las instalaciones de marcas alternativas respecto al precio de las estaciones de servicio de los operadores al por mayor tradicionales.

Entorno local	c€/l
Pamplona	-8,5
Huesca	-3
Sevilla	-5
Lérida	-13
Tarragona	-4
Málaga	-3
Teruel	-11
A Coruña	-6,3

Fuente: CNMC

En definitiva, **la entrada de las instalaciones independientes supondría un aumento de la intensidad competitiva en el entorno de Leganés que permitiría a los consumidores disfrutar de precios sensiblemente más bajos.** Aunque comparativamente el número de estaciones independientes en los municipios colindantes a Leganés es inferior al de otros entornos, lo cierto es que dichas estaciones independientes presentan unos elevados volúmenes de ventas, lo que evidencia que su entrada en Leganés beneficiaría directamente a los consumidores.

7. Análisis Comparativo de los Precios Aplicados en el Municipio de Leganés con el Mercado Nacional y los Mercados Internacionales

7.1. Análisis comparativo con el mercado nacional

En el presente epígrafe se comparan los precios aplicados en las estaciones de servicio del municipio de Leganés con los correspondientes a toda la

Comunidad Autónoma de Madrid y al mercado nacional²³. Dadas las diferencias impositivas existentes entre Comunidades Autónomas es necesario llevar a cabo este análisis comparativo no sólo con los precios de venta al público (PVP), sino también a nivel de precios antes de impuestos (PAI).

Los precios antes de impuestos se calculan detrayendo de los precios de venta al público los impuestos aplicados:

- 1) Impuesto del Valor Añadido;
- 2) Impuesto Especial de Hidrocarburos;
- 3) Impuesto de Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, en su tramo estatal y autonómico.

Las siguientes figuras muestran el resultado de la comparativa de los precios de venta al público y precios antes de impuestos en el municipio de Leganés con los correspondientes a la totalidad de la Comunidad de Madrid y a la media nacional. Se observa lo siguiente:

- 1º. Los **precios medios**, tanto antes como después de impuestos, aplicados en el municipio de Leganés son **ligeramente inferiores a los correspondientes en la totalidad de la Comunidad de Madrid** durante todo el periodo analizado, con la excepción del mes de junio para la gasolina 95. Las diferencias en gasóleo A, del orden de -1 c€/l, son superiores a las de la gasolina 95.
- 2º. Los precios de venta al público del municipio de Leganés, al igual que los del resto de la Comunidad de Madrid, son **siempre inferiores a la media nacional** (entre -1 y -2 c€/l en promedio).
- 3º. Por el contrario, **los precios antes de impuestos superan siempre a la media nacional**. En concreto y en términos promediados, los precios antes de impuestos del municipio de Leganés se sitúan +0,90 c€/l y +0,45 c€/l, para la gasolina 95 y el gasóleo A respectivamente, por encima de la media nacional.
- 4º. Tal y como se ha puesto de manifiesto en los informes de supervisión mensuales del mercado de estaciones de servicio²⁴, **los precios antes de impuestos de la Comunidad de Madrid se sitúan de forma sostenida en las posiciones más altas del ranking de precios por provincia**. Si se tiene en cuenta además que la magnitud del tramo autonómico del IVMDH (1,7 c€/l para ambos carburantes) en Madrid es significativamente inferior al máximo de 4,8 c€/l adoptado por la mayoría de las Comunidades Autónomas, estos hechos parece evidenciar una menor presión o intensidad competitiva en la región. Como se indica al

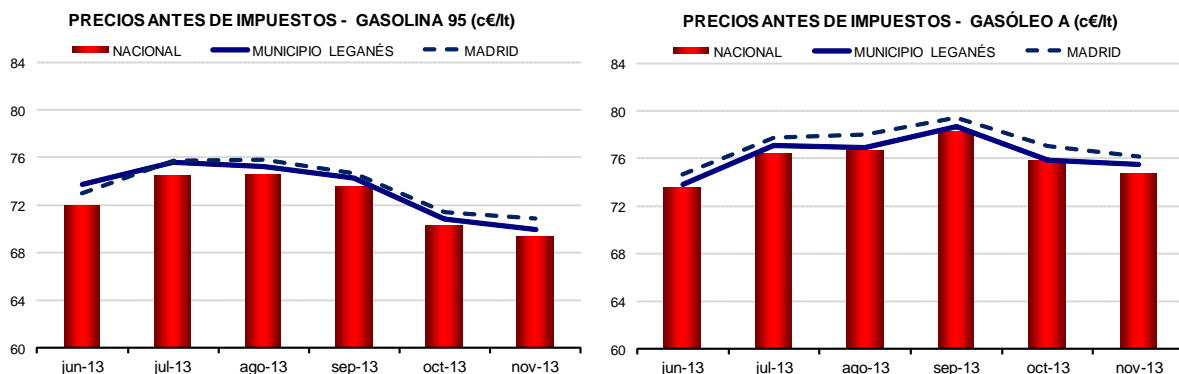
²³ Se excluyen de la media nacional los precios de Canarias, Ceuta y Melilla por su distinta fiscalidad en relación a Península y Baleares. Esta consideración se tendrá en cuenta a lo largo de todo este informe siempre que se haga referencia a la media nacional.

²⁴ http://www.cnmc.es/es-es/energía/hidrocarburos/liquidos/preciosdecarburantes.aspx?p=p3&ti=Supervisión_macro_de_est.de_servicio

principio, parece producirse una **“apropiación” o traslado del ahorro impositivo de los consumidores en favor de los operadores y distribuidores.**

5º. Los precios antes de impuestos comparativamente superiores a los de la media nacional provocan que los márgenes brutos de distribución de los carburantes en el municipio de Leganés y en el resto de la Comunidad de Madrid sean superiores. El margen de Madrid supera al margen nacional en valores que oscilan entre +1 c€/l y +1,5 c€/l. Por su parte, las diferencias del margen del municipio de Leganés en relación a la media nacional son inferiores a las de Madrid (con la excepción del mes de junio para la gasolina 95) y presentan una banda de fluctuación más amplia.

Figura 17: Análisis comparativo de los precios antes de impuestos (PAI) del municipio de Leganés.

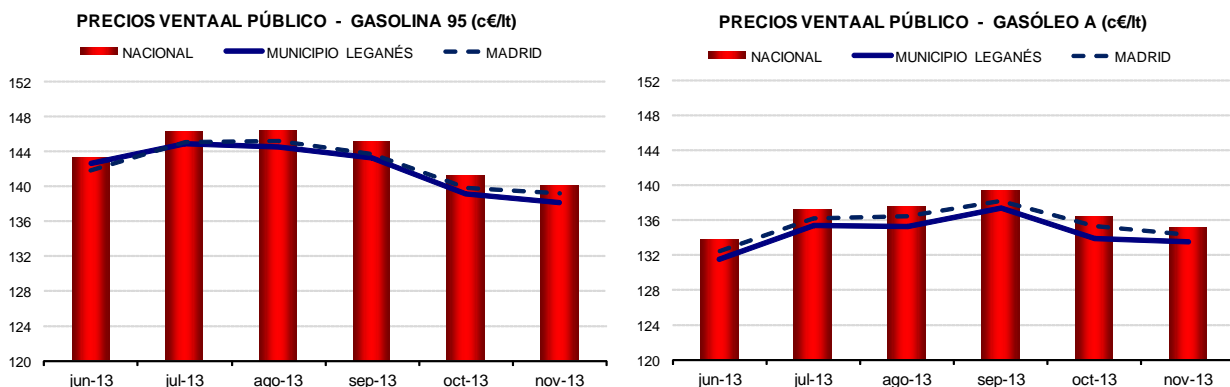


DIFERENCIAS PAI MUNICIPIO LEGANÉS - MERCADO NACIONAL							
	jun-13	jul-13	ago-13	sep-13	oct-13	nov-13	Promedio
GASOLINA 95	1,71	1,13	0,75	0,71	0,55	0,63	0,90
GASÓLEO A	0,24	0,77	0,31	0,48	0,10	0,77	0,45

DIFERENCIAS PAI MUNICIPIO LEGANÉS - C.A. MADRID							
	jun-13	jul-13	ago-13	sep-13	oct-13	nov-13	Promedio
GASOLINA 95	0,67	-0,16	-0,56	-0,33	-0,58	-0,93	-0,31
GASÓLEO A	-0,85	-0,65	-1,04	-0,71	-1,21	-0,66	-0,84

Fuente: CNMC

Figura 18: Análisis comparativo de los precios de venta al público (PVP) del municipio de Leganés.

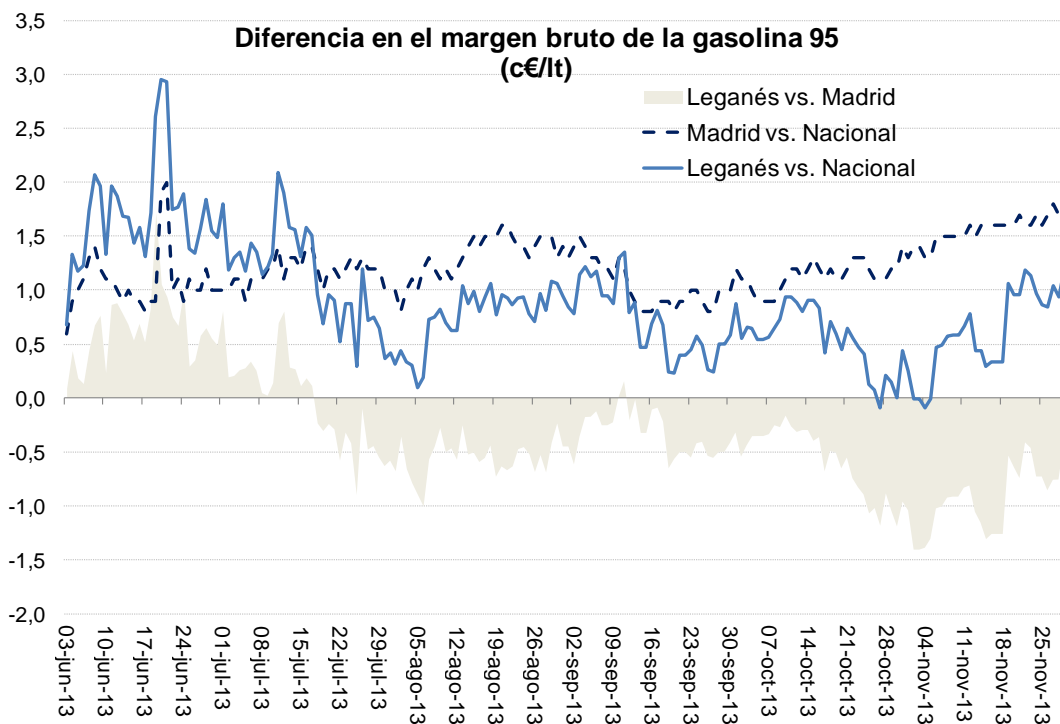


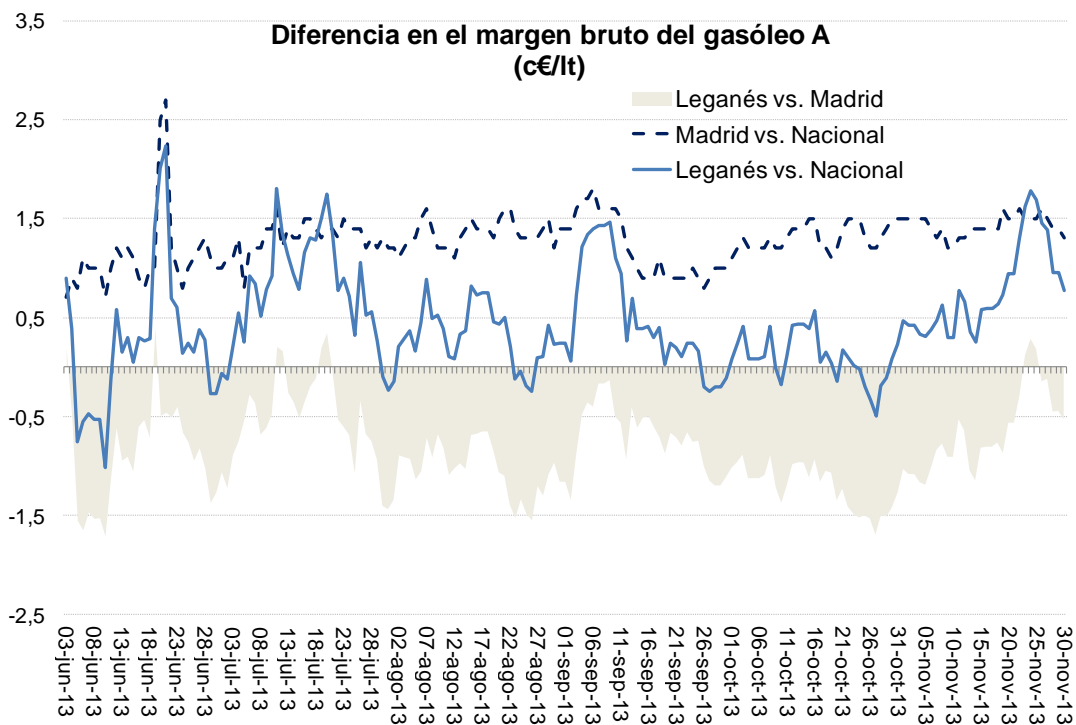
DIFERENCIAS PVP MUNICIPIO LEGANÉS - MERCADO NACIONAL							
	jun-13	jul-13	ago-13	sep-13	oct-13	nov-13	Promedio
GASOLINA 95	-0,66	-1,37	-1,83	-1,86	-2,06	-1,98	-1,64
GASÓLEO A	-2,31	-1,68	-2,23	-2,02	-2,49	-1,69	-2,07

DIFERENCIAS PVP MUNICIPIO LEGANÉS - C.A. MADRID							
	jun-13	abr-12	may-12	jun-12	jul-12	ago-12	Promedio
GASOLINA 95	0,83	-0,20	-0,69	-0,40	-0,69	-1,11	-0,37
GASÓLEO A	-1,03	-0,79	-1,26	-0,86	-1,45	-0,81	-1,02

Fuente: CNMC

Figura 19: Análisis comparativo del margen de distribución (PAI-Ci) del municipio de Leganés.





Fuente: CNMC

7.2. Análisis comparativo con los mercados internacionales

Al objeto de analizar la distribución minorista de carburantes en el municipio de Leganés en relación con los mercados internacionales, se representa en la siguiente figura la evolución de los precios antes de impuestos (PAI) aplicados en el término municipal a lo largo del semestre analizado junto con la correspondiente cotización internacional de referencia (Ci).

Por su ubicación geográfica, se ha considerado como cotización internacional de referencia para el municipio de Leganés la obtenida a partir de los valores del mercado MED (zona mediterránea) y NWE (zona mar del Norte), ponderados en un 70% y 30% respectivamente, es decir, el mismo criterio habitualmente aplicable al mercado español cuando se analiza en su conjunto.

Se constata la existencia de los habituales decalajes temporales en la traslación de las variaciones de las cotizaciones de referencia a los precios finales.

Figura 20: Evolución del precio antes de impuestos (PAI) en el municipio de Leganés y la cotización internacional de referencia (Ci).



Nota 1: Cotización internacional de referencia para la gasolina 95 en el municipio de Leganés: 30% Gasoline 10 ppm NWE CIF ARA High y 70% Prem Unl 10 ppm MED CIF Cargoes High.

Nota 2: Cotización internacional de referencia para el gasóleo A en el municipio de Leganés: 30% ULSD 10 ppm NWE CIF High y 70% ULSD 10 ppm MED CIF Cargoes High.

Fuente: CNMC

8. Conclusiones

Del análisis realizado en el municipio de Leganés para el semestre junio/noviembre de 2013 se extraen las siguientes consideraciones:

- 1) En el municipio de Leganés hay 10 instalaciones de suministro a vehículos, todas ellas integradas en las redes de distribución de los tres principales operadores, REPSOL, CEPSA y BP. Adicionalmente, existen dos instalaciones vinculadas a REPSOL que, por su ubicación en autopista de peaje, se han excluido del análisis, dadas las características diferenciales que presenta la distribución de carburantes en estas vías.
- 2) El número de estaciones de servicio es relativamente reducido atendiendo a la población del municipio, incluso en relación a municipios con mayor densidad de población, así como en relación con municipios colindantes con similar población.
- 3) Destaca la ausencia de estaciones de servicio independientes, a pesar de las características comerciales del municipio.
- 4) La mayor instalación en términos de volumen de ventas de Leganés supera varias veces el volumen de ventas medio de una instalación tipo en Península y Baleares. El resto de instalaciones del municipio también presentan ventas medias superiores a la media nacional. Las ventas medias anuales de carburantes por punto de venta en el municipio de Leganés ascienden a 6.204 m³, superando la media de la Comunidad de Madrid (4.400 m³), la de municipios comparables, y, por supuesto, la de Península y Baleares (2.900 m³).
- 5) Estos elevados volúmenes de ventas, la localización relativa y la escasa entrada de nuevos distribuidores, dotan a las E.S. de cierto poder y autonomía frente a los operadores, lo que se refleja en el hecho de que casi todas las estaciones operan en régimen de venta en firme.
- 6) Los precios medios de los carburantes en el municipio de Leganés, tanto antes como después de impuestos, son ligeramente inferiores a los correspondientes a la totalidad de la Comunidad de Madrid.
- 7) El municipio de Leganés, así como el resto de la Comunidad de Madrid, se caracteriza por presentar unos precios antes de impuestos superiores a la media nacional. Por el contrario, sus precios finales de venta al público son siempre inferiores a la media nacional, tal y como ha puesto de manifiesto esta Comisión de forma reiterada en sus informes de supervisión mensuales de la distribución de carburantes en estaciones de servicio. Si tenemos en cuenta la fiscalidad asimétrica existente en la Comunidad de Madrid, donde el valor del tramo autonómico del IVMDH es significativamente inferior al máximo aplicado en la mayoría de las Comunidades Autónomas (1,7 c€/l vs. 4,8 c€/l), todo parece indicar que en la región hay una menor intensidad competitiva, que permite a los operadores y distribuidores “apropiarse” parcialmente del posible margen que conferiría la menor fiscalidad.

- 8) Se han observado ciertas dinámicas competitivas dentro del municipio. Así, cabe señalar:
- Parece producirse cierta competencia entre las estaciones del centro urbano (I-1) e (I-5) con otra en su linde (I-7); siendo estas tres las que menores precios presentan.
 - El resto de las estaciones parece comportarse de forma independiente, aprovechando su capacidad de discriminación sobre determinadas áreas de influencia, que permite en algunos casos presentar precios persistentemente más elevados, como es el caso de la I-2.
- 9) Por primera vez se observa en un municipio de los analizados, cierta competencia intramarca, consecuencia de la mayor autonomía de las E.S. reflejada en la preponderancia de la venta en firme. Algunos de los minoristas de la red de REPSOL y BP no aplican los precios recomendados por el operador, situación no observada en otras áreas abordadas hasta la fecha.
- En concreto, la instalación de REPSOL que ostenta la mayor cuota de ventas, ubicada en la circunvalación de Leganés, en el polígono industrial Ciudad del Automóvil (I-7), aplica precios siempre inferiores a los recomendados por el operador (-2 c€/l en promedio), convirtiéndose en la instalación con los precios de los carburantes más bajos del municipio.
 - La otra instalación de REPSOL no adherida a los precios del operador se sitúa en un polígono industrial próximo a un centro comercial (I-8). Es la instalación de la red de REPSOL en el municipio con precios más altos, al aplicar por lo general precios superiores a los recomendados. Presenta un nivel de ventas medio.
 - Situación análoga se observa con las dos instalaciones de BP que no aplican los precios recomendados por el operador. Una de ellas, ubicada en uno de los accesos al municipio colindante de Fuenlabrada (I-2), aplica precios significativamente superiores y se convierte en la instalación con precios más altos de Leganés, sin que ello le suponga menores ventas. La otra, situada en el centro urbano (I-1), muestra los segundos precios más bajos del municipio.
- 10) Por el contrario, CEPSA sí traslada plenamente en el municipio su política de fijación de precios, a través de una instalación COCO y de otra DODO comisionista adherida a los precios del operador. Por lo general, la COCO, ubicada en un polígono industrial y con una de las menores ventas del municipio, establece precios superiores a la DODO que se sitúa en el centro urbano.
- 11) No se observa a nivel intramarca un alineamiento en precios tan marcado, como en otros entornos analizados hasta la fecha, entre las

distintas estaciones de servicio que operan bajo la misma bandera. Este hecho tiene repercusión en la competencia intermarca y explica la mayor variedad de precios entre instalaciones, pero no es suficiente para alcanzar competencia en precios tan intensa como la observada en otros municipios con instalaciones independientes.

Por todo ello cabe concluir que:

- 1) Existe potencial para la instalación de nuevas estaciones de servicio en el municipio de Leganés. En concreto, la instalación de estaciones independientes repercutiría positivamente en el nivel de competencia de la zona, ya que los niveles de precios que habitualmente establecen este tipo de instalaciones son hasta 13 c€/l más bajos que los registrados en la instalación más barata de Leganés.
- 2) Resulta especialmente preocupante desde el punto de vista de la competencia y la regulación económica eficiente la aprobación el 12 de julio de 2013 de una suspensión cautelar del otorgamiento de licencias urbanísticas (tanto en trámite como futuras) durante el plazo de un año para la elaboración, formación, tramitación y aprobación de una nueva normativa que adapte la regulación urbanística vigente a la legislación estatal sobre estaciones de servicio. Esta moratoria podría estar, voluntaria o involuntariamente, retrasando indebidamente la entrada de nuevos operadores y perpetuando el control del mercado por los operadores instalados, suponiendo una restricción desproporcionada e innecesaria a la competencia que limita los efectos beneficiosos que de la aplicación de la normativa mencionada pudieran derivarse. El desalineamiento de la normativa municipal con la legislación nacional opera en este caso como una barrera de entrada.
- 3) La CNMC, haciendo uso de sus facultades de promoción de la competencia, recomienda al municipio de Leganés a que declare concluida la moratoria y tramite diligentemente y de acuerdo al espíritu y letra de la Ley 11/2013 las solicitudes de apertura de nuevas estaciones de servicio, ya presentadas o que puedan presentarse en beneficio de la competencia y del interés de sus ciudadanos y empresas.

Anexo I: Tabla de Instalaciones

INST	Nº REGISTRO MINETUR	MARGEN	OPERADOR	ORIGEN	VÍNCULO	RÓTULO	MUNICIPIO	LOCALIDAD	DIRECCIÓN	% Disponibilidad precios	
										GNA95	GOA
I-1	[...]	[...]	BP OIL ESPAÑA	IND	[...]	BP	Leganés	LEGANES	AVENIDA FUENLABRADA, 16	100%	100%
I-2	[...]	[...]	BP OIL ESPAÑA	IND	[...]	E.S.POLVORANCA	Leganés	LEGANES	CARRETERA M-407 KM. 1800	99%	99%
I-3	[...]	[...]	BP OIL ESPAÑA	OPE Minorista adherido desde el 11/08/2011 hasta el 7/10/2013	[...]	BP VILLECA I	Leganés	LEGANES	AVENIDA LENGUA ESPAÑOLA, S/N	100%	100%
I-4	[...]	[...]	BP OIL ESPAÑA	OPE Minorista adherido desde el 11/08/2011 hasta el 7/10/2013	[...]	BP VILLECA II	Leganés	LEGANES	CR M-402. VILLAVERDE-LEGANES KM. 4.4	100%	100%
I-5	[...]	[...]	CEPSA	OPE Minorista adherido desde el 19/11/2007	[...]	CEPSA	Leganés	LEGANES	AVENIDA DR. MENDIGUCHIA GARRICHE, 40	100%	100%
I-6	[...]	[...]	CEPSA	OPE	[...]	CEPSA	Leganés	LEGANES	CALLE PUERTO NAVACERRADA, 1 - POLIGONO INDUSTRIAL PRADOVERA, 1	100%	100%
I-7	[...]	[...]	REPSOL	IND	[...]	REPSOL	Leganés	LEGANES	CALLE CARLOS SAINZ, SN	100%	100%
I-8	[...]	[...]	REPSOL	IND	[...]	REPSOL	Leganés	LEGANES	CALLE ARROYO DEL SOTO, 2	100%	100%
I-9	[...]	[...]	REPSOL	OPE Minorista adherido desde el 12/2/2008	[...]	CAMPSA	Leganés	FORTUNA	CALLE SAN BERNARDO, S/N	100%	100%
I-10	[...]	[...]	REPSOL	OPE Minorista adherido desde el 12/2/2008	[...]	REPSOL	Leganés	FORTUNA	CL ALAVA , S.N.	100%	100%
INSTALACIONES NO CONSIDERADAS EN EL ANÁLISIS POR SITUARSE EN AUTOPISTA DE PEAJE											
I-11	[...]	[...]	REPSOL	OPE	[...]	REPSOL	Leganés	LEGANES	CR R-5 ,P.K. 5,5 M.I.	100%	100%
I-12	[...]	[...]	REPSOL	OPE	[...]	REPSOL	Leganés	LEGANES	CR R-5 P.K. 5,5 M.D.	100%	100%

Anexo II: Logística de Hidrocarburos Líquidos en la Comunidad de Madrid

CLH es la única compañía que presta servicios logísticos de hidrocarburos líquidos en la Comunidad de Madrid²⁵. Lo hace a través de cuatro instalaciones de su titularidad. Dos de ellas, situadas en los aeropuertos de Barajas y Cuatro Vientos, se dedican exclusivamente al almacenamiento de productos de aviación. Las dos restantes, ubicadas en los municipios de Torrejón de Ardoz y Villaverde²⁶, disponen de capacidad para albergar, entre otros productos, gasolinas de automoción y gasóleos (A, B y C). Entre ambas totalizan una capacidad para estos productos de aproximadamente 1.200 miles de m³, lo que representa un 19% de la capacidad total de almacenamiento de gasolinas y gasóleos de CLH²⁷.

En sus instalaciones de Torrejón de Ardoz y Villaverde, CLH presta para gasolinas y gasóleos, al igual que en el resto de almacenamientos de la misma tipología, un servicio logístico integrado que incluye la recepción del producto al sistema CLH, el transporte hasta la instalación de destino, el almacenamiento operativo básico (15 días), el control de calidad y cantidad y la expedición por camión cisterna. Adicionalmente, brinda a sus clientes la posibilidad de contratar otros servicios como la aditivación, almacenamiento no operativo y almacenamiento operativo adicional, entre otros.

Los precios aplicados por la prestación de este servicio logístico integrado dependen exclusivamente de la forma en la que se realiza la recepción del producto al sistema CLH. Las alternativas de recepción son: a) recepción por buque tanque; b) recepción por tubería desde refinería con entrega directa al oleoducto; c) recepción por tubería desde refinería con entrega no directa al oleoducto²⁸; y d) recepción desde instalaciones de terceros que están conectadas al sistema CLH.

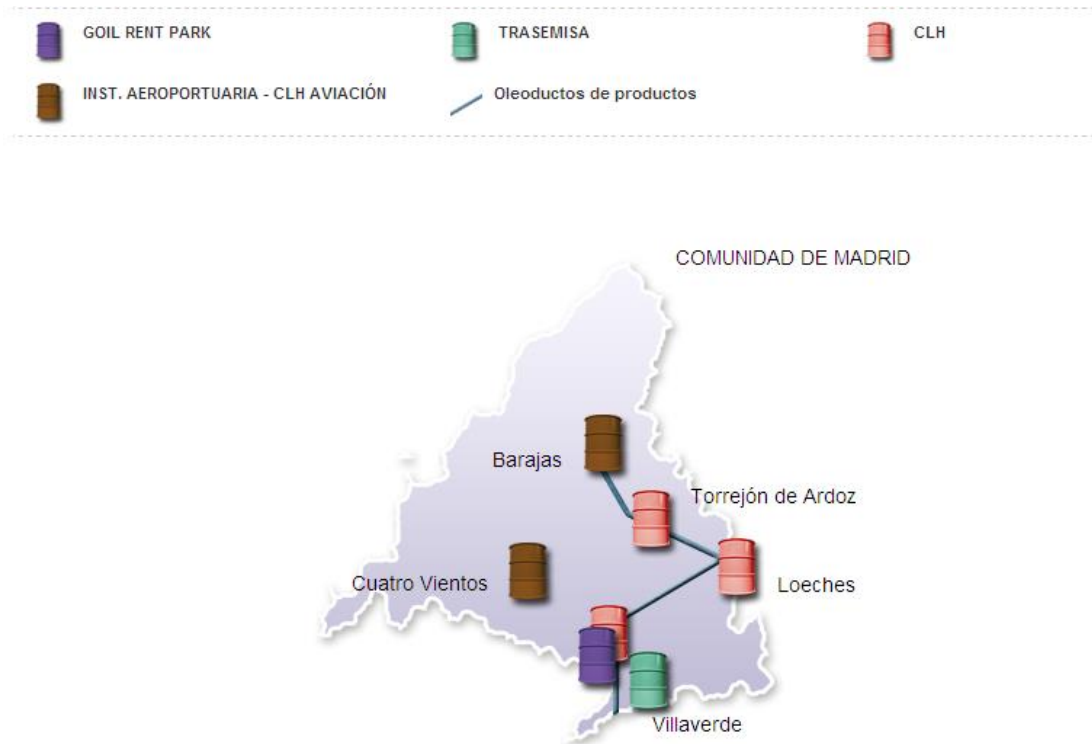
²⁵ En la Comunidad de Madrid existen, adicionalmente, otras dos instalaciones. Una de ellas, titularidad de TRASEMISA (TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA MINERÍA, S.A.), se destina al uso propio de la compañía. La otra, titularidad de GOIL RENT PARK, está sin actividad desde 2012.

²⁶ Existe otra instalación de CLH ubicada en el municipio de Loeches, con capacidad para albergar gasolinas, gasóleos y querosenos, que es de uso exclusivo de la compañía.

²⁷ Según últimos datos disponibles a 31 de diciembre de 2012. Dentro del grupo “gasóleos” se incluyen los gasóleos A, B y C.

²⁸ El producto de refinería, antes de pasar al oleoducto, se almacena en una instalación de CLH anexa a la refinería. Esta alternativa está sólo disponible en las refinerías de Huelva, Cartagena y Bilbao.

Figura 21: Logística de hidrocarburos líquidos en la Comunidad de Madrid.





Fuente: Logística de Productos Petrolíferos: Precios y Condiciones de Acceso publicados por la CNMC

Para el caso concreto de salida de producto desde la instalación de Torrejón de Ardoz, el precio más económico del servicio logístico integrado que presta CLH se logra, entre todas las posibles alternativas, si la recepción del producto al sistema se realiza desde las refinerías de Puertollano y Tarragona (9,47 €/m³ y 14,61 €/m³ respectivamente), ambas titularidad del Grupo REPSOL. Les siguen las alternativas de recepción de producto a través de la instalación de EUROENERGO en Tarragona (15,51 €/m³), desde la refinería de CEPESA en Huelva (15,91 €/m³) y desde buque-tanque descargado en el puerto de Tarragona (15,96 €/m³).

Las alternativas más económicas para el caso de salida de producto desde la instalación de CLH en Villaverde son coincidentes con las de Torrejón de Ardoz, si bien sus precios son, en todos los casos, superiores en aproximadamente 0,5 €/m³.

Las siguientes figuras muestran, tanto para Torrejón de Ardoz como para Villaverde, los precios correspondientes a cada combinación origen-destino, según tipología de recepción al sistema CLH.



Figura 22: Precios de los Servicios Logísticos Básicos prestados por CLH para gasolinas y gasóleos en la instalación de Torrejón de Ardoz según tipología de recepción del producto (€/m³).

Logística de Productos Petrolíferos				Buscar: 	
DESTINO: Torrejón de Ardoz					
Recepción desde instalaciones conectadas a CLH					
HUELVA	CARTAGENA	BILBAO	BARCELONA		
16,80	18,45	17,08	17,40		
TARRAGONA					
15,51					
Recepción por buque tanque					
BARCELONA	BILBAO	CORUÑA	CASTELLON		
17,88	17,53	24,47	18,27		
CARTAGENA	GIJON	HUELVA	IBIZA		
18,93	0,00	17,26	0,00		
MAHON	MOTRIL	PALMA	ROTA		
0,00	0,00	0,00	16,49		
TARRAGONA					
15,96					
Recepción por tubería (entrega directa)					
REFINERÍA ALGECIRAS	REFINERÍA BILBAO	REFINERÍA CORUÑA	REFINERÍA CASTELLÓN		
17,14	16,18	24,00	17,79		
REFINERÍA CARTAGENA	REFINERÍA HUELVA	REFINERÍA PUERTOLLANO	REFINERÍA TARRAGONA		
18,45	15,91	9,47	14,61		
Recepción por tubería (entrega no directa)					
REFINERÍA BILBAO	REFINERÍA CARTAGENA	REFINERÍA HUELVA			
17,06	18,45	16,80			

Nota: Se muestran con precio “cero” las alternativas de recepción al sistema CLH con destino la instalación de Torrejón de Ardoz que no son factibles.

Fuente: Logística de Productos Petrolíferos: Precios y Condiciones de Acceso publicados por la CNMC

Figura 23: Precios de los Servicios Logísticos Básicos prestados por CLH para gasolinas y gasóleos en la instalación de Villaverde según tipología de recepción del producto (€/m³).

Logística de Productos Petrolíferos				Buscar: 	
DESTINO: Villaverde					
Recepción desde instalaciones conectadas a CLH					
HUELVA	CARTAGENA	BILBAO	BARCELONA		
17,30	18,97	17,57	17,91		
TARRAGONA					
16,04					
Recepción por buque tanque					
BARCELONA	BILBAO	CORUÑA	CASTELLON		
18,37	18,02	24,98	18,76		
CARTAGENA	GIJON	HUELVA	IBIZA		
19,45	0,00	17,78	0,00		
MAHON	MOTRIL	PALMA	ROTA		
0,00	0,00	0,00	17,00		
TARRAGONA					
16,48					
Recepción por tubería (entrega directa)					
REFINERÍA ALGECIRAS	REFINERÍA BILBAO	REFINERÍA CORUÑA	REFINERÍA CASTELLÓN		
17,63	16,68	24,52	18,30		
REFINERÍA CARTAGENA	REFINERÍA HUELVA	REFINERÍA PUERTOLLANO	REFINERÍA TARRAGONA		
18,97	16,41	9,97	15,12		
Recepción por tubería (entrega no directa)					
REFINERÍA BILBAO	REFINERÍA CARTAGENA	REFINERÍA HUELVA			
17,57	18,97	17,30			

Nota: Se muestran con precio “cero” las alternativas de recepción al sistema CLH con destino la instalación de Villaverde que no son factibles.

Fuente: Logística de Productos Petrolíferos: Precios y Condiciones de Acceso publicados por la CNMC

[CONF.]

Anexo III: Fiscalidad Aplicable a los Carburantes en la Comunidad de Madrid

Los impuestos aplicables a los carburantes de automoción comercializados en Península y Baleares son los siguientes:

- 1) Impuesto del Valor Añadido (IVA);
- 2) Impuesto Especial de Hidrocarburos (IE); e
- 3) Impuesto de Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH)²⁹, el cual se compone de dos tramos, el estatal y el autonómico.

Figura 24: Impuestos aplicables a los carburantes comercializados en Península y Baleares.

	IVA %	IMPUESTO ESPECIAL c€/lt	IMPUESTO VENTAS MINORISTAS	
			ESTATAL c€/lt	AUTONÓMICO c€/lt
GASOLINA 95	21	40,069	2,4	desde 0 hasta 4,8
GASÓLEO A	21	30,700	2,4	desde 0 hasta 4,8

Fuente: CNMC

El tramo autonómico del IVMDH es el único impuesto de los relacionados que es variable según la Comunidad Autónoma de que se trate, existiendo Comunidades en las que no es de aplicación.

En el caso concreto de la Comunidad de Madrid, el precio de los carburantes comenzó a gravarse con este tramo impositivo desde su aprobación el 1 de agosto de 2002³⁰, permaneciendo invariable desde entonces. Su cuantía (1,7 c€/l, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A) se distancia considerablemente del máximo de 4,8 c€/l que aplica la mayoría de las Comunidades que han adoptado este impuesto.

La siguiente figura muestra, para cada Comunidad Autónoma, el valor vigente de dicho tramo impositivo entre junio y noviembre de 2013, periodo en el que se ha centrado el análisis de precios realizado en este informe.

²⁹ La Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012, en vigor desde el 1 de julio de 2012, modifica la denominación del IVMDH. El tramo estatal pasa a denominarse “tipo estatal especial” y el autonómico “tipo autonómico del impuesto sobre hidrocarburos”. A los efectos de este informe se seguirá manteniendo la denominación anterior.

³⁰ Ley 7/2002, de 25 de julio, por la que se regula el tipo de gravamen autonómico del Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos en la Comunidad de Madrid.

Figura 27: Tramo autonómico del Impuesto de Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos por Comunidad Autónoma. Periodo junio/noviembre 2013.

	Gasolina 95 c€/lt	Gasóleo A c€/lt
ARAGÓN	0	0
LA RIOJA	0	0
PAÍS VASCO	0	0
MADRID	1,7	1,7
GALICIA	2,4	1,2
MURCIA	2,4	1,2
NAVARRA	2,4	2,4
ASTURIAS	4,8	4,0
CATALUÑA	4,8	4,8
COMUNIDAD VALENCIANA	4,8	4,8
CASTILLA LA MANCHA	4,8	4,8
ANDALUCÍA	4,8	4,8
EXTREMADURA	4,8	4,8
CASTILLA Y LEÓN	4,8	4,8
BALEARES	4,8	4,8
CANTABRIA	4,8	4,8

Nota: En la tabla se muestra el valor del tramo autonómico del IVMDH vigente en el semestre de estudio (junio/noviembre de 2013). Desde la finalización del mismo hasta la fecha de este informe, se ha modificado en tres Comunidades Autónomas, con efectos 1 de enero de 2014 en todos los casos (Cantabria ha reducido a la mitad el valor del tramo autonómico, Galicia lo ha duplicado y Navarra ha suprimido su aplicación).

Fuente: CNMC

Anexo IV: Características Diferenciales del Mercado de Distribución Minorista de Carburantes en Autopistas de Peaje

Según la Comisión Europea³¹, el mercado de distribución minorista de carburantes en autopistas de peaje presenta características diferenciales respecto al de la distribución minorista fuera de ellas, siendo posible considerar, en determinados países (como es el caso de España), la distribución minorista de carburantes en autopistas de peaje como un mercado de producto independiente, en función de una serie de condiciones diferenciales que en ellas concurren.

En este sentido, la diferencia de precios entre las estaciones de servicio en autopistas de peaje y fuera de ellas no sería sostenible, a juicio de la Comisión, si las primeras entrasen en competencia real con las segundas. En efecto, si el consumidor tuviese la oportunidad real de elegir entre las dos alternativas, los precios se alinearían en un precio único de mercado, que reflejaría tanto la oferta de las estaciones de servicio en autopistas de peaje como fuera de ellas.

Según la Comisión, la demanda de carburantes en autopistas de peaje parece responder a parámetros diferentes. Se trata de una demanda cautiva, ya que los automovilistas que viajan por las autopistas de peaje no suelen estar familiarizados con la zona por la que viajan y, por consiguiente, la posibilidad de dejar la autopista para repostar en una estación de servicio externa es muy limitada. El factor tiempo es también importante, ya que los automovilistas eligen transitar por las autopistas de peaje por razones de velocidad (además de por los servicios que encuentran en ellas). Como consecuencia, hay una menor sensibilidad de los consumidores al precio de los carburantes.

El hecho de pagar un peaje refuerza la reticencia del automovilista a perder el tiempo en la búsqueda de una estación de servicio más barata fuera de estas vías. Además, en las autopistas de peaje la demanda es más estacional, dado que una gran parte de las ventas se realiza en los períodos vacacionales.

En cuanto a la oferta, en los mercados analizados los operadores con estaciones de servicio en autopistas de peaje son, en su mayoría, compañías con capacidad de refino verticalmente integradas, que venden sus productos a través de su propia red de estaciones de servicio. Son, a la vez, propietarios y explotadores de las estaciones de servicio sobre las autopistas de peaje (vínculo COCO), ejerciendo un control absoluto y centralizado de la política comercial de sus instalaciones en lo que concierne a la venta de carburantes.

También las condiciones de entrada a este mercado, a juicio de la Comisión, son sensiblemente diferentes a las del mercado fuera de autopistas, dado que para la explotación de las instalaciones ubicadas en las áreas de servicio de las autopistas se precisa un título de habilitación otorgado por la sociedad concesionaria de la propia autopista en función de la capacidad del candidato para responder a un pliego de condiciones. Asimismo, existen, a juicio de la Comisión, determinadas barreras de entrada a este mercado que dificultan la participación de determinados operadores petrolíferos:

³¹ Decisiones de la Comisión Europea, referentes a operaciones de concentración, de fechas 29 de septiembre de 1999 (M.1383, Exxon/Mobil), 9 de febrero de 2000 (M.1628, TotalFina/Elf), 24 de abril de 2007 (M.4723, ENI/Exxon Mobil) y 21 de mayo de 2010 (M.5781, Total Holdings Europe SAS/ERG SPA/JV), entre otras.

- La construcción de una nueva estación de servicio en una autopista de peaje requiere una mayor inversión que la realizada fuera de las autopistas.
- El proceso para la concesión de una estación de servicio en una autopista de peaje lleva más tiempo que en otros emplazamientos.
- Existe un mayor grado de regulación sobre los servicios que se prestan en la instalación, así como sobre la distancia entre áreas de servicio.

En función de todas estas circunstancias diferenciales, la venta de carburantes en instalaciones de suministro a vehículos en autopistas de peaje está marcada, según la Comisión, por un déficit de competencia entre operadores. Prácticamente el único parámetro de competencia a disposición de los actores, según la Comisión, es el precio. Pero dado el similar grado de integración vertical de los operadores (con una estructura de costes muy parecida entre ellos y fácilmente identificables) y el elevado grado de transparencia en precios (que permite anticipar y reaccionar a las acciones de los competidores), existe una escasa motivación para competir, atenuada aún más por la inelasticidad de la demanda al coste de los carburantes.

A su vez, la oferta está muy concentrada y las posibilidades de entrada de nuevos competidores se limitan a la renovación (poco usual) de las concesiones de áreas de servicio o a la construcción de nuevos tramos de autopistas³².

En conclusión, a juicio de la Comisión Europea, la diferencia importante y persistente de los precios de los carburantes vendidos en instalaciones de suministro ubicadas en autopistas de peaje respecto a los distribuidos fuera de las autopistas³³, vendría a confirmar la existencia en el mercado de la distribución minorista de carburantes en autopistas de peaje de una demanda sujeta a condiciones diferenciadas y de una oferta, marcada por un déficit de competencia entre operadores, que no se ve afectada por la oferta del mercado fuera de autopistas.

³² De hecho, la Comisión rechazó, a fin de favorecer una mayor desconcentración del mercado, una primera lista de compradores propuesta por TotalFinaElf para dar cumplimiento a una de las condiciones impuestas para la autorización de la operación de concentración, consistente en la cesión a terceros de 70 de sus estaciones de servicio ubicadas en autopistas francesas.

³³ Los precios de los carburantes en las instalaciones de suministro ubicadas en las autopistas de peaje son superiores.

