

033

**ANT.:** Denuncia por precios de expendio de combustibles en la localidad de Lonquimay. Rol N° 1915-11 FNE.

**MAT.:** Minuta de Archivo.

Santiago, 17 OCT 2011



**A :** FISCAL NACIONAL ECONÓMICO  
**DE :** JEFE DIVISIÓN INVESTIGACIONES

Esta División informa al Sr. Fiscal acerca de la admisibilidad de la denuncia del Antecedente, recomendando su archivo, en virtud de los argumentos que se exponen a continuación:

#### I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 13 de junio de 2011, don Arturo Araya Rodríguez, Director Regional del Servicio Nacional del Consumidor ("Sernac") de la Región de la Araucanía, remitió a esta Fiscalía la presentación de [REDACTED] en contra de una estación de servicio Copec de la localidad de Lonquimay.
2. En su presentación, el [REDACTED] señala que dicha estación de servicio tiene un monopolio respecto del precio de la bencina en la señalada localidad y que, en comparación con la ciudad de Temuco, sus precios son más altos.
3. Cabe hacer presente, por último, que la presentación no expone ningún otro hecho ni tampoco denuncia la ocurrencia de alguna conducta anticompetitiva en particular.

#### II. MERCADO RELEVANTE

4. La Fiscalía Nacional Económica entiende por mercado relevante, el de un producto o grupo de productos en un área geográfica en que se produce,

compra o vende, y en una dimensión temporal tales, que resulte probable que ejerza a su respecto poder de mercado<sup>1</sup>.

5. En lo referido al mercado relevante de producto, desde el punto de vista de la demanda, la gasolina y el diesel deben mirarse como productos diferenciados, que constituyen mercados relevantes separados<sup>2</sup>. Ambos no son sustitutos, toda vez que los vehículos que están diseñados para funcionar con diesel no pueden hacerlo con gasolina y viceversa. En el largo plazo, un aumento en el precio relativo de uno de estos combustibles puede causar que los consumidores cambien hacia aquellos automóviles que utilizan el combustible más económico; sin embargo, la decisión de compra de un vehículo a diesel o a gasolina depende de otros factores, además del costo del combustible. Por lo tanto, en el presente caso, el mercado relevante del producto es el de la venta de gasolinas de 93, 95 y 97 octanos a través de estaciones de servicio.
6. En lo referido al mercado relevante geográfico, esta División considera que respecto de la distribución minorista de combustibles líquidos, lo más idóneo es considerar las posibilidades de sustitución que tienen los consumidores para trasladarse de una estación de servicio a otra con el fin de obtener un mejor precio<sup>3</sup>.
7. Desde un punto de vista geográfico, la demanda minorista puede definirse como local, toda vez que está constituida por conductores que, por lo general, se abastecen en las estaciones de servicio situadas cerca de sus centros de actividad. En consecuencia, las posibilidades de sustitución entre estaciones de servicio se encuentran limitadas geográficamente. Por lo tanto, el mercado relevante se debe determinar según el área de influencia de la estación de servicio.
8. No obstante ello, suele existir una cierta superposición entre las zonas de influencia de las distintas estaciones de servicio, que no sólo determina las relaciones competitivas entre aquellas geográficamente vecinas, sino que también, hasta cierto punto, tiene efecto "dominó" o de "reacción en cadena" en

<sup>1</sup> Guía Interna para el Análisis de Operaciones Concentración Horizontales. Fiscalía Nacional Económica. Octubre de 2006, disponible en <http://www.fne.cl>.

<sup>2</sup> Lo anterior, sin perjuicio que desde el punto de vista de la oferta existiría alguna posibilidad de sustitución.

<sup>3</sup> Suponiendo un nivel de calidad equivalente entre las estaciones de servicio.

estaciones de servicio más alejadas. Por consiguiente, el ámbito geográfico al que debe atenderse para la evaluación, desde el punto de vista de la competencia, puede incluir varias zonas pequeñas que se traslapan.

9. En el presente caso, el mercado relevante geográfico está dado por la venta de gasolinas de 93, 95 y 97 octanos a través de estaciones de servicio en la comuna de Lonquimay, ubicada en la Provincia de Malleco, Región de la Araucanía. Al respecto, cabe considerar que la comuna de Lonquimay cuenta con una sola estación de servicio, que comercializa combustibles líquidos bajo la marca Copec.
10. Si bien el denunciante realiza una comparación directa de precios de los combustibles líquidos entre las comunas de Lonquimay y Temuco, esta última no es parte del mismo mercado geográfico relevante. La comuna de Temuco se encuentra a una distancia aproximada de 151 kilómetros de Lonquimay, por lo que es poco rentable que un conductor se traslade de una comuna a otra para sólo abastecerse de gasolina<sup>4</sup>. A lo anterior se suma el hecho del cobro de peaje en la carretera que une las comunas de Lonquimay y Temuco. Por lo tanto, la distancia entre Lonquimay y Temuco, impide la comparación de precio de las gasolinas que se comercializan en ellas.

### III. ANÁLISIS DE LOS HECHOS DENUNCIADOS

11. Los hechos denunciados dan cuenta de la existencia de una posición monopólica de parte de una estación de servicio en la localidad de Lonquimay, lo que a la luz del decreto Ley N° 211 ("D.L. 211") no constituye por sí una infracción. Sin embargo, no se ha denunciado ninguna conducta anticompetitiva por parte de la misma.
12. Analizado el plan regulador de dicha comuna<sup>5</sup>, se constata que no existen limitaciones a la instalación de nuevas estaciones de servicio, lo que

<sup>4</sup> Así lo confirma el mismo denunciante, quien en conversación telefónica con funcionarios de esta Fiscalía señaló que los habitantes de Lonquimay únicamente cargan bencinas en Temuco cuando realiza viajes a esta ciudad y que la diferencia de precios entre estas dos comunas no justifica por sí sola el desplazamiento hasta Temuco para el abastecimiento de bencinas.

<sup>5</sup> Contenido en el Decreto N° 556, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, de 16 de agosto de 1978.

eventualmente podría operar como una barrera legal a la entrada en ese mercado, ocasionando una restricción a la competencia en el mismo.

13. Además, en Chile existe libertad de precios en los mercados, por lo que la sola presencia de precios más altos en dicha estación de servicios en comparación con las de otras ciudades no permite concluir la existencia de una posible infracción al D.L. N° 211.
  
14. Sin perjuicio de ello, la situación expuesta, cumpliendo con determinados requisitos, se podría caracterizar como un abuso de posición dominante explotativo. En efecto, y en términos muy básicos, lo que doctrinalmente se examina para poder configurar esta conducta, es que existan cobros que sean excesivos en relación a los costos del respectivo agente. No obstante, se ha de tener presente que en nuestro medio, se ha visto debilitada esta figura en consideración a jurisprudencia reciente emanada del H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia ("TDLC"). En efecto, el H. Tribunal ha señalado que, además del mero cobro de precios superiores a los que prevalecerían en un mercado competitivo, éstos deben tener su causa en la existencia de hechos, actos o convenciones contrarios a la libre competencia que sean de su responsabilidad, como la imposición artificial de barreras a la entrada, las prácticas exclusorias -incluyendo la fijación de precios excesivos a un insumo esencial para excluir competidores aguas abajo- y otras estrategias de precios tales como la discriminación arbitraria o la fijación de precios de reventa, o estrategias de ventas atadas, entre otras, que no tengan una justificación económica razonable<sup>6</sup>. Al respecto, cabe hacer presente que no se ha

---

<sup>6</sup> En efecto, en la Sentencia N° 93, de 6 de enero de 2010, por Requerimiento de esta Fiscalía en contra de la Empresa Eléctrica Atacama S.A. (EMELAT), el H. Tribunal señaló en su considerando trigésimo segundo: *"Que, en todo caso, el hecho que una empresa cobre precios que excedan sus costos relevantes, incluida la rentabilidad normal de proveer el servicio, es un claro indicador de su poder de mercado. Por ello, si la causa que permite a la empresa acusada cobrar estos precios, superiores a los que prevalecerían en un mercado competitivo, consiste en la existencia de hechos, actos o convenciones contrarios a la libre competencia que sean de su responsabilidad, dicha empresa puede y debe ser sancionada por tales conductas. Asimismo, el aumento en el precio que pudo lograrse gracias a tales conductas constituye un elemento relevante para la determinación de la sanción. Lo anterior, sin perjuicio de las medidas preventivas, correctivas o prohibitivas que pudiera estimarse necesario adoptar o recomendar, en ejercicio de las facultades establecidas en los artículos 3, inciso primero, y 18 N°s 3 y 4 del D.L. N° 211"*. En tanto, en el considerando trigésimo tercero, señaló: *"Que así, por ejemplo, entre las posibles conductas abusivas se encuentran la imposición artificial de barreras a la entrada, las prácticas exclusorias -incluyendo la fijación de precios excesivos a un insumo esencial para excluir competidores aguas abajo- y otras estrategias de precios tales como la discriminación arbitraria o la fijación de precios de reventa, o estrategias de ventas atadas, entre otras, que no tengan una justificación económica razonable"*.

denunciado -ni tampoco esta Fiscalía tiene antecedentes- que en este caso particular concurren algunos de los requisitos precedentemente expuestos.

15. Por último, cabe señalar, además, que lo anteriormente expuesto es coherente con lo que se presentará a continuación, en cuanto a que hay razones económicas que justifican las diferencias de precios observadas entre la ciudad de Temuco y la localidad de Lonquimay. En particular, cabe considerar que la localidad de Lonquimay y la ciudad de Temuco constituyen mercados relevantes geográficos diferentes, por lo que no es correcto realizar una comparación directa de precios de expendio de combustibles al público entre ellas.

#### IV. RAZONES ECONÓMICAS QUE EXPLICARÍAN LAS DIFERENCIAS DE PRECIOS ENTRE LONQUIMAY Y TEMUCO

16. De acuerdo a la información obtenida por esta División, se observa para los meses de enero a junio de 2011 una diferencia promedio en los precios finales de las gasolinas de 93, 95 y 97 octanos en las comunas de Temuco y Lonquimay, de \$26, \$29 y \$30 pesos respectivamente.
17. Existen una serie de factores que determinan la diferencia geográfica de los precios de los combustibles líquidos. Uno de estos factores pueden ser los costos que enfrentan las estaciones de servicio. En el presente caso, la estación de servicio de Lonquimay es concesionaria de la compañía Copec, por lo que su principal costo es el precio de venta mayorista de Copec -más del 90% del precio final-. En los hechos, este precio es más caro en Lonquimay que en la comuna de Temuco, tal como se observa en el Cuadro N° 1<sup>7</sup>.

---

Por último, y para dejar clara su opinión sobre esta materia, el H. Tribunal, en el considerando cuadragésimo cuarto de esta misma Sentencia, señaló: "*Que, sin perjuicio de lo ya dicho sobre la improcedencia de sancionar el mero cobro de un precio por sobre los costos relevantes, (...)*". Cabe hacer presente que este fallo fue confirmado por Sentencia de la Excm. Corte Suprema, de 18 de agosto de 2010.

<sup>7</sup> Las estaciones de servicio Copec ubicadas en las comunas de Temuco y Lonquimay son abastecidas desde la planta de almacenamiento que posee la primera en Chillán; sin embargo, debido a que Lonquimay queda a una mayor distancia de esta planta, se observa un mayor costo de transporte. En efecto, Temuco tiene un costo de transporte promedio de 8,4 (\$/km), mientras que Lonquimay de 14,7 (\$/km).

**Cuadro N° 1**  
**Precio Mayorista Promedio Mensual de Copec**  
**para la Gasolina de 93 Octanos<sup>8</sup>**

Mes	Precio Mayorista Promedio		Diferencia
	Temuco	Lonquimay	
ene-11			
feb-11			
mar-11			
abr-11			
may-11			
jun-11			

Fuente: FNE, en base a información reservada entregada por Copec.

18. Por lo tanto, y como se aprecia en el Cuadro N° 2, de la diferencia de precios minoristas que se observa entre estas comunas -para la gasolina de 93 octanos-, casi el 40% se explica por la diferencia en costos -precios mayoristas-; en tanto el 60% restante, se explica casi en un 10% por el impuesto al valor agregado (IVA) y en más del 50%, por el margen minorista que cobra la estación de servicio de Lonquimay.

**Cuadro N° 2**  
**Estructura del Precio Minorista de la Gasolina de 93 Octanos para las Comunas de**  
**Temuco y Lonquimay (enero-junio 2011)<sup>9</sup>**

	Estructura Precio Minorista (\$)		Diferencia (\$)	Participación Diferencia
	Lonquimay	Temuco		
Precio Minorista	786,6	760,3	26,3	
Precio Mayorista			9,9	37,8%
Margen Minorista	36,5	22,8	13,7	52,2%
IVA	6,9	4,3	2,6	9,9%

Fuente: FNE, en base a información reservada entregada por la compañía Copec y estaciones de servicio.

19. En este sentido, el mayor nivel de margen minorista que se observa en la comuna de Lonquimay podría estar ocasionado por una serie de factores, entre los cuales se cuentan: (i) características propias de las comunas, como tamaño del mercado, densidad poblacional, parque vehicular, nivel de ingreso, demanda per cápita de combustible, entre otros; (ii) características propias del mercado relevante, como número de competidores, presencia de estaciones de servicio independientes, distancia del competidor más próximo o marca presente en ese mercado; y (iii) las características de la demanda.

<sup>8</sup> Se observan diferencias aproximadas para las gasolinas de 95 y 97 octanos.

<sup>9</sup> Esta estructura, diferencia y participación de las diferencias son similares para las gasolinas de 95 y 97 octanos.

20. Ante esta variedad de factores es razonable esperar que hayan precios comparativamente más bajos -y por ende márgenes más bajos- en aquellos mercados que presentan las siguientes características: altos volúmenes de venta (efecto escala)<sup>10</sup>, mayor número de estaciones de servicio<sup>11</sup> y estaciones de servicio independientes<sup>12</sup>.
21. En el Cuadro N° 3 se presentan algunas de estas diferencias entre las comunas de Temuco y Lonquimay. En efecto, Temuco presenta una mayor población y un mayor parque vehicular y, por ende, mayores niveles de consumo de bencinas. Por otra parte, Temuco, además de contar con un amplio número de estaciones de servicio (27), cuenta con un par de actores que no están asociados a las cuatro grandes compañías distribuidoras de combustibles líquidos (Copec, Petrobras, Shell y Terpel). En virtud de lo expuesto, es plausible, de acuerdo a la teoría económica, que la ciudad de Temuco presente menores márgenes para los combustibles líquidos que se comercializan en ella, en comparación con el margen de la localidad de Lonquimay.

<sup>10</sup> Gómez-Lobo, A. y F. Córdova (2006), "Los Precios de los Combustibles Líquidos a lo Largo del País: Posibles Explicaciones" en La Industria de los Combustibles Líquidos: El caso de Chile.

<sup>11</sup> Barron, John M.; Beck A. Taylor y John R. Umbeck (2004) "Number of sellers, average prices, and price dispersion" *International Journal of Industrial Organization*, vol. 22(8-9), págs.1041-1066.

<sup>12</sup> Hastings, J. (2004), "Vertical Relationships and Competition in Retail Gasoline Markets: Empirical Evidence from Contract Changes in Southern California". *The American Economics Review*, vol. 94(1), págs. 317-328.

**Cuadro N° 3**  
**Diferenciación de características entre las comunas de**  
**Temuco y Lonquimay**

	Temuco	Lonquimay
Población (estimación año 2011) <sup>13</sup>	309.354	11.482
Parque vehicular <sup>14</sup>	47.518	1.200
Número de Estaciones de Servicio (a junio de 2010)	27	1
Estaciones de Servicio independientes <sup>15</sup> (a junio de 2010)	2	-
HHI (en base a número de estaciones de servicio)	2.236	10.000

Fuente: INE y CNE.

22. Si bien todos los factores anteriormente mencionados contribuyen a que Lonquimay presente mayores márgenes de ganancia y niveles de precios que Temuco, el principal factor de esta diferencia podría justificarse, en el hecho que en la primera sólo existe una estación de servicio, lo que determina que este mercado sea monopólico, al no tener los consumidores opciones para sustituir la compra de gasolinas.
23. Esta situación de monopolio se explica, simplemente, por el tamaño de su mercado. En efecto, esta Fiscalía ha constatado que no existen en Lonquimay limitaciones a la instalación de nuevas estaciones de servicio en su plan regulador municipal, ni otra restricción similar a la entrada de nuevas estaciones de servicio. En este sentido, el tamaño del mercado de esta comuna actuaría como una "barrera natural" a la instalación de otra estación de servicios<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> Dato poblacional estimado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) en sus proyecciones y estimaciones de población para el año 2011. [http://www.ine.cl/canales/chile\\_estadistico/demografia\\_y\\_vitales/demo\\_y\\_vita.php](http://www.ine.cl/canales/chile_estadistico/demografia_y_vitales/demo_y_vita.php)

<sup>14</sup> INE, Parque de Vehículos en Circulación 2010. [http://www.ine.cl/canales/menu/publicaciones/calendario\\_de\\_publicaciones/pdf/110511/vehi\\_10100511.pdf](http://www.ine.cl/canales/menu/publicaciones/calendario_de_publicaciones/pdf/110511/vehi_10100511.pdf)

<sup>15</sup> La palabra independientes denota aquellas estaciones de servicio que no operan bajo una de las marcas de las cuatro grandes compañías mayoristas de distribución, es decir, Copec, Shell, Petrobras y Terpel.

<sup>16</sup> Así lo señalan las otras grandes compañías de distribución de combustibles, para quienes el volumen de venta estimado hace que la instalación de una estación de servicios en dicha localidad no sea económicamente rentable. Al respecto, señala Enx (ex Shell), en respuesta del 9 de agosto de 2011, ante Oficio N° 1048 enviado por esta Fiscalía: "Los motivos son en primer lugar logísticos, ya que se trata de una zona de difícil acceso, en especial en invierno. En segundo lugar hay un motivo de carácter económico, ya que el volumen estimado de venta no permite que una estación de servicio en la localidad sea sustentable". Por su parte, Petrobras, en respuesta de 10 de Agosto de 2011, ante Oficio N°1049, señala entre otros: "Los bajos volúmenes de la zona no nos permiten sustentar la inversión en terrenos y construcción de una nueva estación". Finalmente, Terpel, en respuesta de 12 de agosto de 2011, ante Oficio N° 1050 indica: "El número de habitantes, los kilómetros cuadrados de superficie total de la localidad, el parque vehicular

## V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN

24. Los hechos denunciados dan cuenta de la existencia de una posición monopólica de parte de una estación de servicio en la localidad de Lonquimay. Sin embargo, dado que no existen en esta comuna limitaciones a la instalación de nuevas estaciones en su plan regulador municipal, ni otra restricción similar a la entrada de nuevas estaciones de servicio, esta posición monopólica está asociada al tamaño actual del mercado, el cual en el corto plazo no es económicamente atractivo para la instalación de nuevas estaciones de servicio.
25. No obstante la posición monopólica descrita, no se observa en este caso la ocurrencia de conductas anticompetitivas por parte de dicha estación de servicios. En efecto, la sola presencia de precios más altos en ella, en comparación con las de otras ciudades, con la información analizada, no permite concluir la existencia de una posible infracción al D.L. N° 211.
26. Por otra parte, cabe considerar que existen factores económicos que explicarían la diferencia de precios observada entre las comunas de Temuco y Lonquimay y, por otra parte, que la ciudad de Temuco y la localidad de Lonquimay son mercados relevantes diferentes, lo que imposibilita realizar una comparación de precios directa entre ellas.
27. Por lo tanto, no se observa en este caso la ocurrencia de infracciones que justifiquen el uso de las facultades investigativas de esta Fiscalía, por lo que se recomienda al Sr. Fiscal -salvo su mejor parecer- el archivo de los antecedentes.

Saluda atentamente a usted,

MYA/POS/PSM/BAY

  
**RONALDO BRUNA VILLENA**  
**JEFE DIVISIÓN INVESTIGACIONES**

*existente y el que ya exista una estación de servicio en la localidad hacen que la estimación de venta y por ende la evaluación económica no sea suficientemente rentable como para instalar una nueva estación de servicio".*