



INFORME N 13/2020, SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 4/2017, DE 25 DE SEPTIEMBRE, DE LOS DERECHOS Y LA ATENCIÓN A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN ANDALUCÍA

Pleno

Presidente

D. José Luis de Alcaraz Sánchez-Cañaveral.

Vocales

D. Luis Palma Martos, Vocal Primero.

D^a. María Cruz Inmaculada Arcos Vargas, Vocal Segunda.

Secretaria del Consejo

D^a. M^a Ángeles Gómez Barea.

El Consejo de la Competencia de Andalucía, en su sesión virtual de fecha 6 de noviembre de 2020, válidamente constituido con la composición precitada y siendo ponente D^a. María Cruz Inmaculada Arcos Vargas, en relación con el asunto señalado en el encabezamiento, aprueba el siguiente Informe:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 28 de septiembre de 2020, tuvo entrada en el Registro de la Agencia de la Competencia y de la Regulación Económica de Andalucía (en adelante, ACREA), un oficio de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación, solicitando la emisión del informe preceptivo regulado en el artículo 3, letra i) de la Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía (en adelante, Ley 6/2007), en relación al Anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los Derechos y la Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía.

Junto al citado oficio, se remitió el borrador del citado Anteproyecto de Ley y se facilitó un enlace a una dirección de internet, al objeto de poder acceder a toda la documentación que conformaba el expediente completo, formando parte de esta documentación, el Anexo I en el que se establecen los criterios para determinar la incidencia de un proyecto de norma en relación al informe preceptivo previsto en el artículo 3.i) de la Ley 6/2007.



2. Con fecha de 15 de octubre de 2020, el Departamento de Promoción de la Competencia y Mejora de la Regulación Económica (en adelante, DPCMRE) de la ACREA elevó a este Consejo la propuesta de Informe.

II. FUNDAMENTOS DE DERECHO

La elaboración del presente Informe se realiza sobre la base de las competencias atribuidas a la ACREA en el artículo 3, letra i) de la Ley 6/2007. Su emisión corresponde a este Consejo, a propuesta del DPCMRE, en virtud de lo dispuesto en el artículo 20.2.b) de la Ley 6/2007, según redacción dada por el Decreto-ley 2/2020, de 9 de marzo, de mejora y simplificación de la regulación para el fomento de la actividad productiva de Andalucía.

El procedimiento de control *ex ante* de los Proyectos Normativos se detalló en la Resolución de 19 de abril de 2016, del Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía (Actual Consejo de la Competencia de Andalucía) cuya entrada en vigor se produjo el 14 de mayo de 2016. Dicha Resolución recoge los criterios para determinar los supuestos en los que un proyecto normativo puede incidir en la competencia, unidad de mercado, actividades económicas y principios de buena regulación.

III. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO NORMATIVO

El texto del Anteproyecto de Ley (APL, en lo sucesivo) sometido a informe consta de una Exposición de Motivos, un artículo único por el que se modifican dos artículos de la Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los Derechos y la Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía (en adelante, Ley 4/2017), (concretamente, los artículos 50.3 y 85.2) y una Disposición final única. Las modificaciones introducidas, según la Exposición de Motivos del APL, vienen justificadas por las siguientes cuestiones:

- La modificación del artículo 50.3 de la Ley 4/2017, al objeto de adaptarlo a la Directiva 2006/123, de 12 de diciembre, relativa a los servicios en el mercado interior (Directiva de Servicios), al vulnerarse con la redacción actual de este artículo, la libertad de establecimiento de empresas de otros Estados Miembros que utilicen el modelo de la estación de servicio automática como modelo de negocio, al implantar un requisito que obliga a tener un número mínimo de empleados.
- La modificación del régimen sancionador de la Ley 4/2017, contenido en el artículo 85.2, de forma que las sanciones motivadas por el uso indebido de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, no solo recaigan sobre las personas titulares de las mismas, sino que recaigan también sobre terceras personas que realizan un uso indebido de la tarjeta.



Conviene destacar que sobre la regulación que mediante este APL se modifica, este Consejo no tuvo ocasión de pronunciarse¹, pese a su indudable afectación a la libre competencia, a la unidad de mercado y a las actividades económicas, al establecer en el artículo 50.3 de la Ley 4/2017, nuevas condiciones y requisitos que deberán cumplir todas las instalaciones que vendan bienes a través de máquinas expendedoras, con una especial trascendencia en cuanto pueden incidir en un concreto modelo de negocio de distribución de carburantes (especialmente, el de las instalaciones desatendidas o automáticas). Por todo ello, el presente informe se centra especialmente en los efectos restrictivos que puede contener la modificación propuesta para el desarrollo de este mercado.

IV. MARCO NORMATIVO

A continuación, se enumera la normativa más relevante asociada a la materia objeto del borrador del APL que nos ocupa:

IV.1. Normativa sectorial

IV.1.1. Ámbito europeo

- DIRECTIVA 123/2006/CE Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (DO L 376 de 27.12.2006, pp. 36-68)

IV.1.2. Ámbito estatal

- **Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos.**

La Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos constituye el marco sectorial básico y su artículo 43.2 regula los aspectos básicos de la actividad de distribución al por menor de productos petrolíferos.

Dicho precepto dispone que:

“Artículo 43. Distribución al por menor de productos petrolíferos.

[...]

2. La actividad de distribución al por menor de carburante y combustibles petrolíferos podrá ser ejercida libremente por cualquier persona física o jurídica.

Las instalaciones utilizadas para el ejercicio de esta actividad deberán cumplir con los actos de control preceptivos para cada tipo de instalación, de acuerdo con las

¹ Si bien, es oportuno hacer mención al Informe N 09/2015, sobre el Anteproyecto de Ley de los Derechos y la Atención a las personas con discapacidad en Andalucía, emitido por el Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía, el 23 de noviembre de 2015.



instrucciones técnicas complementarias que establezcan las condiciones técnicas y de seguridad de dichas instalaciones, así como cumplir con el resto de la normativa vigente que en cada caso sea de aplicación, en especial la referente a metrología y metrotecnia y a protección de los consumidores y usuarios.

Las administraciones autonómicas, en el ejercicio de sus competencias, deberán garantizar que los actos de control que afecten a la implantación de estas instalaciones de suministro de carburantes al por menor, se integren en un procedimiento único y ante una única instancia. A tal efecto, regularán el procedimiento y determinarán el órgano autonómico o local competente ante el que se realizará y que, en su caso, resolverá el mismo. Este procedimiento coordinará todos los trámites administrativos necesarios para la implantación de dichas instalaciones con base en un proyecto único.

El plazo máximo para resolver y notificar la resolución será de ocho meses. El transcurso de dicho plazo sin haberse notificado resolución expresa tendrá efectos estimatorios, en los términos señalados en el artículo 43 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

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 (...)."

En relación con lo anterior, ha de indicarse, además, la posibilidad de las sociedades cooperativas de realizar las actividades de distribución al por menor de productos petrolíferos, según lo establecido en la Disposición adicional decimoquinta de la citada Ley:

"Las sociedades cooperativas solo podrán realizar las actividades de distribución al por menor de productos petrolíferos a que se refiere el artículo 43 de la presente Ley con terceros no socios, mediante la constitución de una entidad con personalidad jurídica propia, a la que sea aplicable el régimen fiscal general. No será necesario el cumplimiento de este requisito para las cooperativas agrarias.

Para dar inicio a las actividades de distribución al por menor de productos petrolíferos a que se refiere el párrafo anterior, las cooperativas, incluidas las agrarias, deberán contar con instalaciones que cumplan cuantas instrucciones técnicas, de seguridad, de metrología o metrotecnia, medioambientales, normas urbanísticas, de protección de los consumidores y usuarios, o cualesquiera otras que sean exigibles a las instalaciones de suministro a vehículos y a las de suministro a instalaciones fijas para consumo propio, conforme al artículo 43 de la presente Ley."



- **Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 “Instalaciones para suministro a vehículos” y se regulan determinados aspectos de la reglamentación de instalaciones petrolíferas.²**

El Real Decreto 706/2017, de 7 de julio recoge las medidas de seguridad que actualmente deben cumplir las tres tipologías de instalaciones para el suministro al público de gasolinas y gasóleos de automoción, que se definen a continuación:

“3.16 Instalación atendida, que comprende las siguientes:

a) Instalación asistida: Es aquella donde el suministro al vehículo lo realiza personal contratado a tal fin y no el cliente por sí mismo.

b) Instalación en autoservicio: es aquella donde el personal presente en la instalación no realiza el suministro al vehículo, que es llevado a cabo por el cliente.

3.17 Instalación desatendida: Es aquella que funciona sin que exista personal de la instalación que ejercite control o supervisión directa del suministro, ya sea durante todo el día o solo parte del horario, y el suministro lo realiza el cliente.

3.18 Instalación mixta: Es aquella instalación atendida o desatendida que suministra a vehículos combustibles líquidos o gaseosos o cualquier otro tipo de energía para el suministro a vehículos.”

En el apartado 6 de la citada instrucción se definen las operaciones desatendidas como:

“6.3.1.4 Operaciones desatendidas. Son aquellas en las que los consumidores se sirven ellos mismos y no hay ningún personal de la propiedad presente en el recinto de la instalación. Este modo de actuación implica la colocación de uno o más terminales de pago que pueden aceptar billetes, tarjetas bancarias u otro sistema de identificación electrónica. Este terminal se conectará a los surtidores/dispensadores o al servidor y se comunicarán entre sí mediante el protocolo de comunicación homologado del equipo. Para su instalación, los equipos de medios de pago cumplirán con los requisitos establecidos en el capítulo IX. Se colocará en lugar visible un cartel o carteles en los que se indique el tipo de combustible o carburante que se suministra y las instrucciones necesarias para el manejo del mismo. En estos casos el mecanismo que fija el boquerel (trinquete) se suprimirá y se limitará el tiempo de cada suministro a tres minutos y a un

² Se trasladan a este Real Decreto todas aquellas disposiciones del Real Decreto 1905/1995, de 24 de noviembre, que se consideren vigentes y que no estén ya contempladas en la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 o en la Ley 34/1998, y se deja sin efecto el resto, o bien ya no tiene aplicación en virtud de la entrada en vigor de disposiciones posteriores o se encuentra ya recogido en las mismas, como es el caso del Registro de instalaciones de distribución al por menor, recogido en el artículo 44 de la Ley 34/1998 y que también figura contemplado en el artículo 14 del Real Decreto 1905/1995.

Así, quedan derogados el Real Decreto 2201/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 «Instalaciones fijas para distribución al por menor de carburantes y combustibles petrolíferos en instalaciones de venta al público» y el Real Decreto 1905/1995, de 24 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento para la distribución al por menor de carburantes y combustibles petrolíferos en instalaciones de venta al público y se desarrolla la disposición adicional primera de la Ley 34/1992, de 22 de diciembre, de ordenación del sector petrolero.



volumen total de 75 litros."

En el capítulo X se recogen las medidas de protección de incendios aplicables a todas las instalaciones, los equipos y sus componentes, destinadas a la protección contra incendios en los almacenamientos de carburantes y combustibles líquidos y sus instalaciones conexas, ajustándose a lo establecido en el vigente Reglamento de Instalaciones de Protección contra Incendios.

Asimismo, en la parte expositiva de esta norma se recoge que *"teniendo en cuenta que en los últimos años está aumentando el número de estaciones de servicio que funcionan sin que exista personal afecto a la instalación, ya sea durante todo el día o solo parte del horario y el suministro lo realiza el usuario, instalación desatendida, y que la reglamentación actualmente en vigor no establece requisitos para este uso de las instalaciones, es oportuno introducir en la reglamentación de instalaciones para suministro a vehículos las condiciones específicas que han de cumplir las citadas instalaciones desatendidas"*.

En este sentido, en el capítulo XIII se han incorporado las medidas especiales de seguridad que deberán disponer las instalaciones desatendidas, que seguidamente se detallan:

- Todas las arquetas de la instalación mecánica, estarán protegidas contra un acceso no autorizado a las bocas de tanque, conexiones de mangueras, bombas y válvulas, siendo necesaria la utilización de herramientas o llaves para su apertura o manipulación.
- Estarán conectadas mediante un sistema de comunicación bidireccional a un centro de control propio o ajeno, desde donde se podrá supervisar la instalación en remoto, de forma que permita, solicitar ayuda, transmitir instrucciones y atender las incidencias y emergencias.
- Dispondrá de un circuito cerrado de televisión (CCTV) con grabación y transmisión de imágenes, que permita ver la operación desde un centro de control remoto.
- Dispondrá de un interruptor de paro de emergencia, claramente visible, señalizado y protegido contra accionamientos involuntarios, que dejará sin tensión todos los equipos eléctricos de las zonas clasificadas.
- Dispondrá de equipos automáticos de detección y extinción de incendios en cada punto de suministro desatendido.
- Dispondrá de un sistema de monitorización con acceso remoto desde el centro de control, para la recepción de alarmas y la supervisión de los principales equipos de la instalación. Estos equipos serán al menos los siguientes:
 - Interruptor de parada de emergencia (permitirá activar y rearmar).
 - Sistemas de detección y extinción de incendios.
 - Sistemas de detección de fugas de la instalación mecánica.



- Dispondrá en lugar visible para los clientes un cartel con las instrucciones, suficientemente claras e inteligibles, de funcionamiento, de tratamiento de incidencias y de actuación en caso de emergencia.
- Deberá disponer de un número de teléfono de emergencias con atención 24 horas. A través de este teléfono el cliente podrá recibir asistencia en relación con la utilización y funcionamiento de la instalación a la hora de repostar.
- Cuando la instalación sea 24 horas desatendida se dispondrá de un procedimiento de inspección periódica de los equipos de trabajo y seguridad, y un libro registro de las visitas de inspección realizadas.

IV.1.3. Marco normativo sectorial autonómico

- **Decreto 537/2004, de 23 de noviembre, por el que se regulan los derechos de los consumidores y usuarios en las actividades de distribución al por menor y suministro a vehículos de combustibles y carburantes en instalaciones de venta directa al público y las obligaciones de sus titulares.**

El Decreto 537/2004, de 23 de noviembre³ regula, entre otros aspectos, las obligaciones de información al consumidor, las medidas de comprobación, las reclamaciones, las obligaciones del titular de la instalación, el régimen de inspección, así como las infracciones y las sanciones ante el incumplimiento de las obligaciones establecidas en el Decreto.

En particular, el artículo 7.7 de este Decreto establece la obligación de que los establecimientos que funcionen en autoservicio cuenten con al menos una persona en horario diurno.

“Artículo 7. Obligaciones del titular de la instalación.

[...]

7. Si se estableciera el sistema de autoservicio en el horario diurno, deberá haber en el establecimiento, al menos, una persona para atender la solicitud de suministro de combustible que pudiera formular algún cliente cuyas circunstancias personales le impidan o dificulten su realización. [...].”

- **Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los Derechos y la Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía.**

³ Modificado por el Decreto 141/2011, de 26 de abril, de modificación y derogación de diversos decretos en materia de salud y consumo para su adaptación a la normativa dictada para la transposición de la Directiva 2006/123/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior.



La Ley 4/2017, de 25 de septiembre, cuya modificación por este borrador de APL es objeto del presente informe, en su artículo 50.3 establece lo siguiente:

“Artículo 50. Acceso y utilización de bienes y servicios a disposición del público.

[...]

3. Las instalaciones en las que se pongan a la venta, a través de máquinas expendedoras o suministradoras automáticas, bienes que, por sus peculiares características, puedan poner en riesgo la seguridad de las personas, y en particular combustibles y carburantes, deberán contar, en todo caso, con personal debidamente cualificado que asista a las personas con discapacidad.”

Como se ha señalado anteriormente, es preciso recalcar que sobre esta disposición no ha tenido ocasión de pronunciarse este Consejo.

IV.2. En materia de competencia, mejora de la regulación y unidad de mercado

- Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía.
- Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante LDC).
- Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre, relativa a los servicios en el mercado interior (en adelante, Directiva de Servicios).
- Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (en adelante, Ley 17/2009).
- Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (en adelante, Ley 25/2009).
- Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (en adelante, LGUM).
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, Ley 39/2015).
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante, Ley 40/2015).
- Decreto 622/2019, de 27 de diciembre, de Administración Electrónica, Simplificación de Procedimientos y Racionalización Organizativa de la Junta de Andalucía (en adelante Decreto 622/2019).



V. CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO E INCIDENCIA SOBRE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

Se procede, a continuación, a presentar las principales variables relacionadas con este mercado, al objeto de conocer sus características en Andalucía.

En primer lugar, el número total de instalaciones de suministro de gasolinas y gasóleos de automoción, también conocidas como estaciones de servicio o gasolineras, en la Comunidad Autónoma de Andalucía, según los datos del GEOPORTAL⁴ de gasolineras, es de 1.883 a 1 de octubre de 2020, lo que representa el 18% respecto al conjunto nacional de estaciones de servicios. La mayoría se encuentran localizadas en la provincia de Sevilla, que aglutina casi el 21% del total de la región, siguiéndole Málaga con un 15% y destacando de forma relevante Cádiz, con aproximadamente un 13% del total de gasolineras (ver tabla 1).

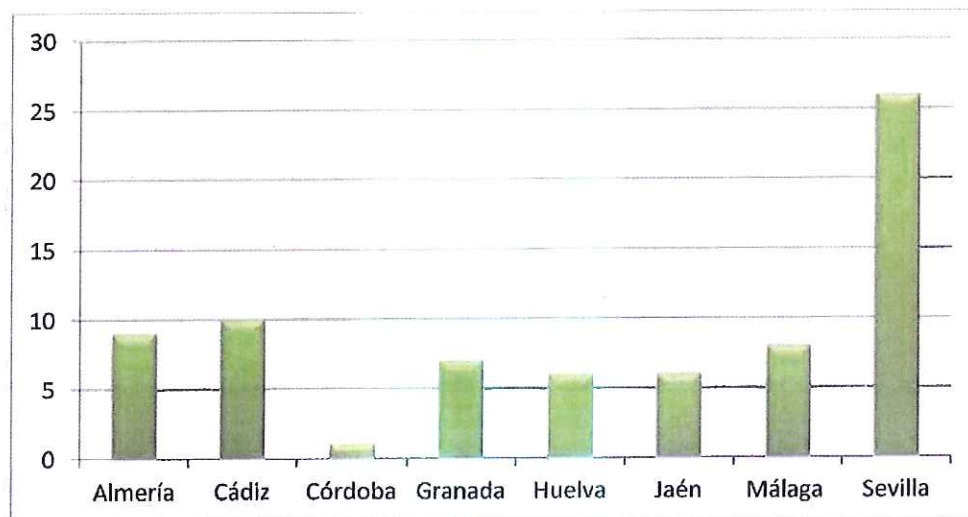
Tabla 1: Nº de gasolineras en Andalucía

	Andalucía	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla
Gasolineras	1883	202	253	187	248	124	195	283	391
%	100,00%	10,73%	13,44%	9,93%	13,17%	6,59%	10,36%	15,03%	20,76%

Fuente: Geoportal – Octubre 2020

En relación con las estaciones de servicio desatendidas, el número de gasolineras que operan bajo esa tipología alcanza la cifra de 73, lo que supondría un porcentaje del 3,8% sobre el total de las estaciones de servicio de Andalucía (ver gráfico 1).

Gráfico 1: Nº de gasolineras desatendidas en Andalucía



Fuente: Geoportal – Octubre 2020

⁴ Ver: <http://geoportalgasolineras.es/#/Inicio>



Comparando con los países de nuestro entorno, y según el *Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) de 11 de julio de 2019, E/CNMC/005/19 Análisis del efecto competitivo de la entrada de gasolineras automáticas en el mercado de distribución minorista de carburantes*, la penetración de instalaciones desatendidas varía considerablemente en la Unión Europea, variando desde un 0,7% en Italia, hasta un 65% en Dinamarca. En este espectro, España se coloca por debajo de la media con una penetración de un 5% sobre el total de estaciones de servicio, siendo este porcentaje parecido al de Alemania y siendo casi la mitad que el de Francia. Estos valores reflejan estimaciones, ya que, en la mayoría de los países, no existen bases de datos públicas que recojan la operación en ese régimen. En el caso de España, los titulares de las estaciones automáticas tienen obligación de declarar su operación a las Administraciones de las Comunidades Autónomas (ver tabla 2).

Tabla 2: % de gasolineras desatendidas en la UE

País	% Desatendidas
Bélgica	18,6
Dinamarca	65,9
Alemania	4,6
Francia	8,8
Italia	0,7
Holanda	23,7
Austria	10,8
Suecia	61,1
Reino Unido	2,9
España	5,0
Andalucía	3,8

Fuente: Informe CNMC el 11 de julio de 2019, E/CNMC/005/19 y Geoportal – Octubre 2020

Tal y como se puede ver en la tabla 2, de los principales países de la Unión Europea, solo tres países presentan un porcentaje menor que España, mientras que Dinamarca y Suecia presentan más de la mitad del total de las estaciones de servicio de carácter desatendido, estando Andalucía por debajo de la media de España.



En este punto, es necesario realizar una apreciación sobre el nivel de precios de los carburantes en Andalucía en relación con el resto de Comunidades Autónomas y España en su conjunto. Para ello, se van a considerar los datos agregados de precios medios publicados por el *Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital* en el *Informe sobre Precios⁵ de Carburantes y Combustibles*, datos de agosto de 2020, y que se resumen en el gráfico 2, siendo Andalucía la sexta Comunidad Autónoma con los precios más elevados de media, en comparación con el resto de comunidades autónomas, con un precio medio de 1,168 euros el litro, impuestos incluidos.

Gráfico 2: Precio medio con impuesto de la gasolina incluido impuestos



Fuente: Informe sobre Precios de Carburantes y Combustibles del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital.

Por otro lado, el precio medio de la gasolina con impuestos incluidos de las 73 estaciones de servicios desatendidas en Andalucía, según los datos disponibles del Geoportal de carburantes, es de 1,110 euros el litro, lo que supone una estimación de unos 5,7 céntimos de euro⁶ de media por litro, que los consumidores podrían ahorrar si realizan su compra en gasolineras de esta modalidad.

En cuanto a los datos correspondientes al precio del gasóleo de automoción, la información disponible que se ofrece en el gráfico 3, sitúa a la Comunidad Autónoma de Andalucía en la décima posición entre las Comunidades en las que el precio de gasóleo resulta más caro, con un precio medio de venta de 1,058 euros el litro, impuestos incluidos, según los datos agregados de precios medios publicados por el Ministerio de Energía, Turismo y Agenda

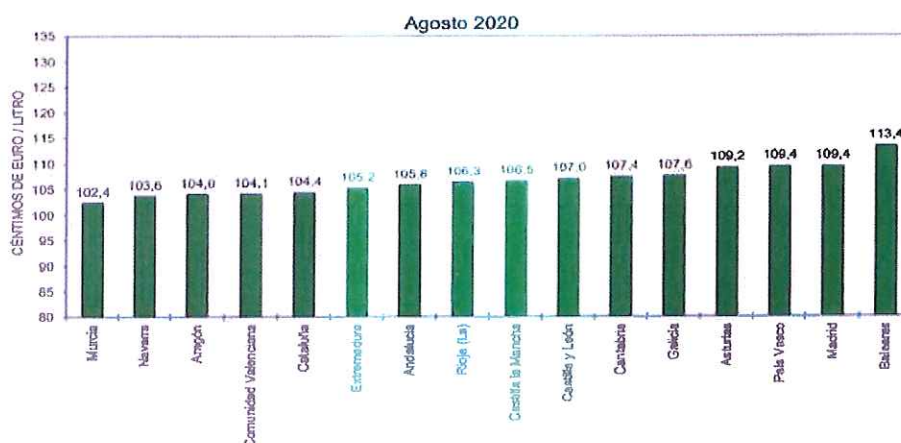
⁵ Ver: <https://energia.gob.es/petroleo/Informes/InformesMensuales/DatosBibliotecaConsumer/2020/Agosto-2020.pdf>

⁶ El dato suministrado es una estimación, al compararse datos de agosto del 2020 para el precio medio de la gasolina en Andalucía, con datos del 1 de octubre de 2020 para el precio medio de la gasolina en estaciones de servicio desatendidas, al no disponer de datos para las mismas fechas; aunque entendemos que esta estimación es bastante aproximada al observar que el precio medio de la gasolina en España no ha sufrido variaciones de consideración durante los meses de agosto y septiembre.



Digital en el informe sobre Precios⁷ de Carburantes y Combustibles, datos de agosto de 2020. Por otro lado, el precio medio del gasóleo de automoción con impuestos de las 73 estaciones de servicios desatendidas andaluzas, según los datos disponibles del Geoportal de carburantes, es de 0,977 euros el litro, lo que supone una estimación de unos 8,1 céntimos de euro⁸ de media por litro, que los consumidores podrían ahorrar si realizan su compra en gasolineras de esta modalidad.

Gráfico 3: Precio medio con impuesto del gasóleo de automoción incluido impuestos



Fuente: Informe sobre Precios de Carburantes y Combustibles del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital.

En cuanto al consumo y gasto en carburantes en Andalucía, conforme a los datos publicados por la Corporación de Derecho Público CORES, se situó en 5,43 millones de toneladas en el año 2019, lo que supone el 14,75% del consumo total a nivel nacional. Andalucía es la segunda Comunidad Autónoma, tras Cataluña (5,47 millones de toneladas) y por delante de la Comunidad de Madrid (3,23 millones de toneladas) y Valencia (3,09 millones de toneladas). Además, hay que añadir que, según la Encuesta de Presupuestos Familiares, publicada por el Instituto Nacional de Estadística en el año 2016, el gasto total en carburantes y lubricantes en Andalucía ascendió a 3.710 millones de euros, siendo el gasto medio total por hogar de 1.159 euros y concentrando un 4,5% del gasto de los hogares.

Comparado con otras Comunidades Autónomas, y como se observa en el Gráfico 4, en Andalucía se dedica un porcentaje superior al gasto en suministro de carburantes en relación con la media estatal que es de un 3,9%, si bien es superada por la Comunidad de

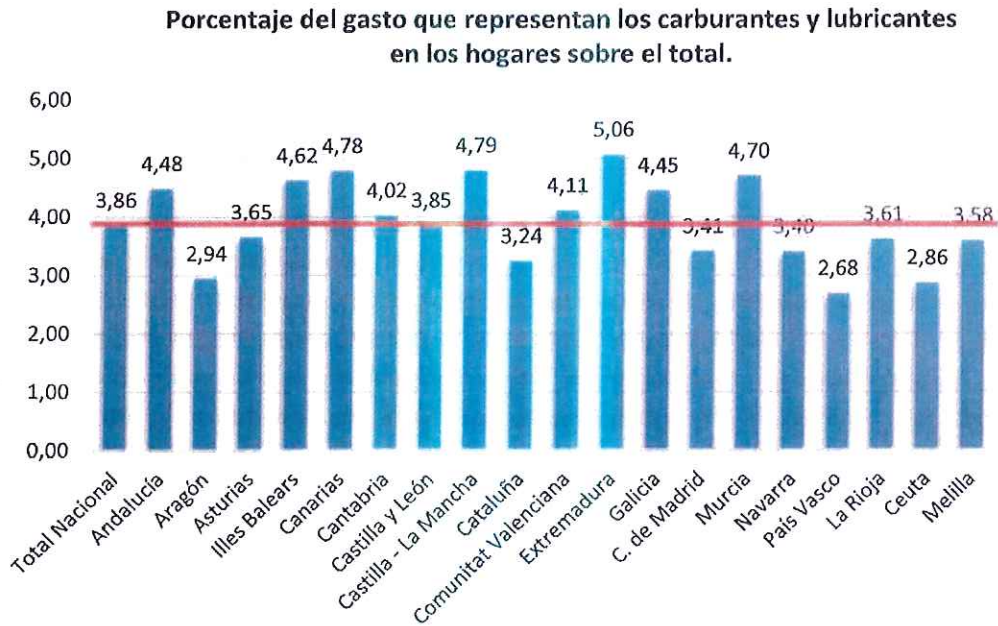
⁷ Ver: <https://energia.gob.es/petroleo/Informes/InformesMensuales/DatosBibliotecaConsumer/2020/Agosto-2020.pdf>

⁸ El dato suministrado es una estimación al compararse datos de agosto del 2020 para el precio medio del gasóleo de automoción en Andalucía, con datos del 1 de octubre de 2020 para el precio medio del gasóleo de automoción en estaciones de servicio desatendidas, al no disponer de datos para las mismas fechas, aunque entendemos que esta estimación es bastante aproximada al observar que el precio medio del gasóleo de automoción en España no ha sufrido variaciones de consideración durante los meses de agosto y septiembre.



Extremadura con un 5%, o las Comunidades de Castilla-La Mancha y Murcia con un 4,7%. La línea roja en el gráfico 4 representa la media estatal del gasto en carburantes por hogar.

Gráfico 4: Porcentaje de gasto que representan los carburantes y lubricantes en los hogares sobre el total



Fuente: Encuesta de Presupuestos Familiares 2016, INE.

De esta forma, el precio del carburante resulta de extrema relevancia en la economía de la Comunidad Autónoma de Andalucía, afectando tanto al gasto de los consumidores que disponen de vehículos motorizados, como al precio de todos los bienes y servicios que utilizan este producto como input intermedio, que incide de forma fundamental en el coste del transporte.

Dada la importancia del consumo del carburante en la economía, resulta fundamental garantizar un funcionamiento competitivo y eficiente de estos mercados, jugando un papel importante en este sentido las gasolineras desatendidas, ya que además de tener un precio medio más bajo que el resto de tipologías de gasolineras, determinan un efecto en las gasolineras de su entorno, al incrementar la presión competitiva, provocando que estas también tengan que bajar sus precios.



VI. CONSIDERACIONES DESDE LA ÓPTICA DE LA COMPETENCIA, UNIDAD DE MERCADO Y MEJORA DE LA REGULACIÓN

VI.1. Observaciones generales

El presente borrador del APL regula los requisitos que deberán cumplir las instalaciones que pongan a la venta bienes a través de máquinas expendedoras o suministradoras automáticas que, por sus peculiaridades, puedan poner en riesgo la seguridad de las personas, y en particular hace referencia a las de combustibles y carburantes, cuyo análisis, debido a su importancia, va a centrar el objetivo principal del presente informe.

Como cuestión preliminar, debe señalarse que las autoridades de competencia, tanto a nivel nacional como autonómico⁹, han realizado numerosas actuaciones sobre el sector de la distribución de hidrocarburos, tanto desde la óptica de la promoción de la competencia, a través de la elaboración de Informes y Estudios¹⁰, en los que se ha puesto de manifiesto la falta de competencia en el sector de los combustibles en España, como desde la perspectiva de defensa de la competencia, mediante la instrucción y resolución de un elevado número de expedientes sancionadores¹¹ por la comisión de conductas anticompetitivas.

En el ámbito de la promoción de la competencia, entre los estudios e informes sobre el mercado de la distribución minorista de carburantes en España, cabe destacar los elaborados por la CNMC el 28 de julio de 2016, *PRO/CNMC/002/16 "Propuesta referente a la regulación del mercado de distribución de carburantes de automoción a través de estaciones de servicio desatendidas"* y el 11 de julio de 2019, *E/CNMC/005/19 "Análisis del Efecto competitivo de la Entrada de Gasolineras Automáticas en el mercado de Distribución*

⁹ La Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunitat Valenciana emitió Informe sobre el Proyecto de Resolución de la Dirección General de Comercio y Consumo, por la que se modifica el horario diurno en que los establecimientos de suministro al por menor y venta al público de carburantes y combustibles, deberán disponer de una persona responsable de los servicios que prestan mientras estén abiertos, de 23 de enero de 2017, en el marco de su función consultiva en materia de competencia y de promoción y estudios de investigación en la materia (artículo 1.3. c) del Decreto 50/2012).

¹⁰ Entre otros, el Informe sobre la Competencia en el Sector de Carburantes de Automoción (2009), Informe de seguimiento del Informe de Carburantes para Automoción de la CNC (2011), Informe de seguimiento del mercado de distribución de carburantes de automoción en España (2012), e Informe sobre la consulta efectuada por la Secretaría de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa sobre el mercado de carburantes de automoción en España (2012). Informe E/CNMC/002 - Estudio sobre el mercado mayorista de carburantes de automoción en España (2015). Todos ellos disponibles en la página web de la CNMC: www.cnmc.es

¹¹ Entre otras, cabe mencionar las siguientes: Resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC, de 2 de julio de 2015, (*Expte. S/484/13 REDES ABANDERADAS*); Resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC, de 20 de febrero de 2015 (*Expte. S/474/13 PRECIOS COMBUSTIBLES AUTOMOCIÓN*); Resolución del Consejo de la CNC, de 30 de julio de 2009 (*Expte. 652/07 REPSOL/CEPSA/BP*); Resolución del extinto Tribunal de Defensa de la Competencia (en adelante TDC), de 16 de julio de 2002 (*Expte. 523/01, Repsol Baleares*); Resolución del TDC, de 11 de julio de 2001 (*Expte 490/00, REPSOL*); Resolución del TDC, de 10 de septiembre de 2001 (*Expte. 501/00, CEPSA 2*); Resolución del TDC, de 21 de junio de 2001, (*Expte. 488/00, REPSOL*); Resolución del TDC, de 30 de mayo de 2001 (*Expte. 493/00 CEPSA*); Resolución del TDC, de 3 de diciembre de 1999 (*Expte. 449/99 REPSOL/Estaciones de Servicio*); Resolución del TDC, de 31 de mayo de 1999 (*Expte. 420/97, Cepsa*); Resolución del TDC, de 29 de julio de 1998 (*Expte. 411/97, Disa/Cepsa*).



minorista de Carburantes”.

En el documento *PRO/CNMC/002/16* de la CNMC del año 2016, tras un análisis detallado de la normativa aplicable a la actividad de suministro de carburantes de automoción en el segmento minorista a través de estaciones de servicio desatendidas, tanto a nivel nacional como a nivel autonómico, la CNMC identifica restricciones injustificadas a la implantación de este nuevo modelo de distribución, que no responden a los principios de regulación económica eficiente (es decir, que no se ajustan a los criterios de necesidad y proporcionalidad) y que suponen de facto, algunas de ellas, un cierre de mercado para este tipo de formato de estaciones de servicio, entre otras, la obligación de contar con personal afecto a la instalación.

Ante esta situación, la CNMC, en dicho Informe, realiza una serie de recomendaciones, entre las que se encuentra la eliminación de toda disposición que incluya la obligación de servicio atendido, ya sea de forma directa mediante la obligación de tener personal afecto a la instalación, o de forma indirecta, a través de obligaciones relativas al mantenimiento continuo del surtidor y/o del aparato medidor de presión y del dispositivo de suministro de agua, o a la supervisión física de la maniobra de aprovisionamiento o repostaje. Conviene precisar, al respecto, que para el caso concreto de Andalucía, la CNMC identificó la existencia de restricciones en el Decreto 537/2004 relacionadas con el servicio atendido obligatorio.

Por otro lado, en el Estudio *E/CNMC/005/19* de la CNMC del año 2019, realizado sobre la base de datos de la red de estaciones de servicio de la Comunidad de Madrid y durante un periodo de 5 años entre 2011 y 2016, se concluyó que las estaciones de servicio desatendidas son un importante elemento impulsor de la competencia en el mercado, y tienen una contribución positiva para el consumidor, tendiendo las estaciones de servicio automáticas a ser más baratas que las tradicionales, de manera que crean demanda nueva y atraen a consumidores de otras estaciones de servicio del entorno. El Estudio destaca que este efecto es especialmente agudo cuando la comparación se produce entre estaciones automáticas de operadores independientes y estaciones atendidas de los operadores verticalmente integrados, situación en la que las diferencias máximas alcanzan el 16,9% para el gasóleo A y el 12,3% para la gasolina 95. De esta forma, los consumidores que acuden a las estaciones automáticas llenan sus depósitos a precios inferiores, lo cual supone una ganancia neta de bienestar. Además, las estaciones de servicio automáticas incrementan la presión competitiva sobre las estaciones de su entorno local, beneficiando de manera inducida a los consumidores que permanecen en estas (efecto desbordamiento).

Es importante, además, poner de relieve que el sector de la distribución minorista de carburantes a través de estaciones de servicio desatendidas ha sido objeto de análisis desde la perspectiva de la unidad de mercado, con motivo de la presentación ante la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado¹² (en adelante, SECUM) de

¹² Es el órgano técnico de asistencia del Consejo para la Unidad de Mercado, que coordina y coopera con las autoridades competentes para la aplicación de la LGUM (art. 11 de la LGUM). Esta Secretaría, dependiente de la Secretaría de Estado de Economía y Apoyo a las Empresas del Ministerio de Asuntos Económicos y



reclamaciones y quejas por los operadores económicos en el marco de los procedimientos previstos en los artículos 26 y 28 de la LGUM.

En particular, cabe citar por estar relacionado con la normativa de Andalucía, el *Informe 26.136 GASOLINERA - Aracena*, de 3 de julio de 2017, en el que la SECUM ha tenido la oportunidad de analizar la normativa andaluza reguladora de los derechos de consumidores y usuarios que afecta a las estaciones de servicio desatendidas. Concretamente, este Informe trae consecuencia de la reclamación interpuesta contra el Acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Aracena, de fecha 8 de junio de 2017, en el que se decidió “dejar sobre la mesa” (sic) la solicitud de licencia de obras para la ejecución de una unidad de suministro de combustible desatendida y centro de lavado de coches. La obtención de la licencia se condiciona al cumplimiento del Decreto 537/2004, de 23 de noviembre, por el que se regulan los derechos de las personas consumidoras y usuarias en las actividades de distribución al por menor y suministro a vehículos de combustibles y carburantes en instalaciones de venta directa al público y de las obligaciones de sus titulares, o a la eliminación de la solicitud de licencia de cualquier referencia a una unidad de suministro. En este Informe, la SECUM sostiene que:

“En todo caso, la prohibición del formato de gasolinera desatendida, obligando a garantizar la presencia de una persona responsable del suministro (en horario diurno), habría de superar el análisis de necesidad y proporcionalidad establecido en los artículos 5 y 17 de la LGUM.

En ese contexto, la RIIG que podría motivar la decisión del Ayuntamiento de Aracena, la cual no ha explicitado, podría ser la garantía de los derechos de los consumidores y la accesibilidad de las personas con discapacidad (o la protección de los “clientes cuyas circunstancias personales le impidan o dificulten su realización”, como reza el artículo 7.7. del Decreto 537/2004, de 23 de noviembre, para el caso de las gasolineras en autoservicio). Si bien la protección de los derechos de los consumidores es una de las RIIG del artículo 5, el requisito de tener una persona atendiendo la gasolinera en horario diurno puede cuestionarse desde el punto de vista de la proporcionalidad. El principio de proporcionalidad exige que haya una vinculación directa entre la RIIG que se pretende proteger y el requisito concreto que se introduce, y que no haya medio de intervención menos distorsionador de la libre iniciativa del operador económico.

En relación con esto último, cabe señalar que numerosos países de nuestro entorno cuentan entre su parque de estaciones de servicio con una presencia importante de estaciones desatendidas, llegando a tasas de más del 50% en Suecia o Dinamarca y, sin embargo, no se ha identificado desprotección de la RIIG alegada en estos países.

Igualmente habrían de valorarse soluciones alternativas para la protección de los derechos de los consumidores con discapacidad física, centradas siempre en garantizar esa protección, pero menos distorsionantes de la actividad económica que la de requerir

Transformación Digital, se encarga, entre otras funciones, de tramitar los procedimientos de reclamación e información de los operadores económicos, consumidores, usuarios o de las organizaciones que los representan, interpuestos en el marco de los procedimientos previstos en los artículos 26 y 28 de la LGUM.



la presencia permanente en horario diurno de un empleado para atender a estos consumidores.” (Subrayado propio).

Por todo ello, debe tenerse en cuenta que ya existen pronunciamientos previos de las autoridades de competencia y de la SECUM en el marco de aplicación de la LGUM sobre la imposición en la normativa autonómica de contar con una persona en las instalaciones, llegando a plantear la necesidad de acometer las reformas necesarias para su eliminación, por no adecuarse a los principios de necesidad y proporcionalidad.

Es importante subrayar que este Consejo comparte los argumentos antes expuestos y es favorable a que la determinación de los elementos competitivos en la prestación de los bienes en el presente mercado, tales como la tipología de las instalaciones en las que se realiza la actividad de distribución de carburantes, la calidad, el precio, o para el caso en concreto que nos ocupa, la decisión de disponer de medios humanos para la prestación del suministro de carburantes en las estaciones de servicio corresponda, en cualquier caso, al prestador del mismo en el ejercicio de su derecho a la libertad de empresa.

En este sentido, se parte del derecho reconocido en el artículo 38 de la Constitución Española de libertad de empresa en el marco de la economía de mercado y cuya protección y garantía vincula a todos los poderes públicos. Y, si bien este derecho constitucional de libertad de empresa no puede entenderse de un modo absoluto, pudiendo los poderes públicos mediante Ley establecer límites para su ejercicio, que deriven bien de su propia configuración o bien de la preservación de otros derechos y valores constitucionales, en todo caso, deberán estar relacionados con una razón imperiosa de interés general y ser respetuosos con los principios de necesidad, proporcionalidad y mínima distorsión.

Por ello, cualquier barrera, restricción, obstáculo o limitación a la libertad de empresa o a la libre iniciativa económica en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, deberá superar las exigencias de la regulación económica eficiente y los principios de necesidad, proporcionalidad, así como el de una mínima distorsión competitiva recogidos en diversas normas con rango legal de nuestro ordenamiento jurídico¹³.

Dicho lo anterior, conviene señalar que el borrador de APL que nos ocupa, que tiene por objeto la modificación del artículo 50.3 de la Ley 4/2017, contiene medidas que afectan al acceso y ejercicio de la actividad económica de suministro de combustibles y carburantes en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía y que constituyen restricciones a la libre competencia, al establecer condiciones que deberán cumplir todos los titulares de los establecimientos de suministro de carburantes en la modalidad de desatendidas, que deberán superar las exigencias de la regulación económica eficiente y los principios de necesidad, proporcionalidad, así como el de una mínima distorsión competitiva.

Por todo lo anterior, estas medidas deben estar suficientemente justificadas con base en la tutela de una concreta razón de imperioso interés general y ser, en todo caso, proporcionadas.

¹³ Los artículos 129.1 y 130.2 de la Ley 39/2015; artículo 4.1 de la Ley 40/2015; artículos 5, 9, 17 de la LGUM, entre otros.



VI.2. Observaciones particulares

En primer término, conviene señalar que el órgano proponente de la norma ha cumplimentado el Anexo I de la Resolución de 19 de abril de 2016, del Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía, en la que se establecen los criterios para determinar la incidencia de un proyecto de norma en relación al informe preceptivo previsto en el artículo 3.i) de la Ley 6/2007, negando que la presente norma regule un sector económico o mercado, y sosteniendo, a continuación, que no incide en la competencia efectiva, en la unidad de mercado o en las actividades económicas. Aun así, el órgano proponente de la norma ha procedido a solicitar dicho informe a la ACREA.

Al respecto de lo anterior, y en sentido contrario a lo que apunta el centro directivo en el citado Anexo, este Consejo entiende que el presente borrador de APL, en particular, en lo referente a la modificación del artículo 50.3 de la Ley 4/2017, sí que regula una actividad económica o sector económico como es, entre otros, el sector de la distribución de hidrocarburos, y que se produce una indudable afectación a la competencia, a la unidad de mercado y a las actividades económicas, al incluir requisitos para el acceso y ejercicio de esta actividad económica, por lo que resulta preceptivo la emisión de este Informe. De hecho, la ACREA ya advirtió de esta circunstancia en el trámite de audiencia de esta norma. En este mismo sentido, se manifiesta el Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía, en el Informe que acompaña al expediente de tramitación de la norma. En consonancia con lo anterior, el órgano proponente de la norma debería haber modificado el precitado Anexo I, en la línea anteriormente indicada, cumplimentando además el Anexo II de la Resolución de 19 de abril de 2016, del Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía, antes de solicitar el correspondiente informe preceptivo a la ACREA.

Sin perjuicio de lo anterior, y entrando en el detalle del contenido de este borrador de APL, se va a proceder a analizar la modificación del artículo 50.3 de la Ley 4/2017, ya que la modificación del artículo 85.2 sobre el régimen sancionador, no se considera que afecte a la competencia o la unidad de mercado.

VI.2.1. Sobre la necesidad y proporcionalidad de la modificación del artículo 50.3 de la Ley 4/2017, de 25 de septiembre

La modificación del artículo 50.3 de la Ley 4/2017 se justifica en la Exposición de motivos de este borrador de APL sobre la base del inicio en el año 2017 de un procedimiento previo a la apertura formal de expediente de infracción por parte de la Comisión Europea, en el que se solicita información a las autoridades españolas sobre las normativas autonómicas que exigen la presencia de personal en las estaciones de servicios automáticas. Según dicha Institución, dicha exigencia puede vulnerar la libertad de establecimiento de empresas establecidas en otros Estados Miembros que utilicen el modelo de la estación de servicio automática como modelo de negocio y, por consiguiente, constituir una restricción incompatible con la Directiva de Servicios. De esta forma, ante la obligación de adaptar este artículo a la normativa europea, se procede por el órgano proponente de la norma a su



modificación.

Desde la óptica de los principios de una buena regulación que debe presidir la iniciativa legislativa y reglamentaria de las Administraciones públicas, es importante tener en cuenta que la elaboración de toda norma debe recoger, de forma precisa, una definición clara de sus objetivos, y que tales objetivos se expliciten y sean coherentes con las medidas de regulación que se detallan en el cuerpo de la misma. Esta definición va a permitir entender el porqué de la intervención, su oportunidad y su consistencia.

Tal y como se ha señalado anteriormente, los principios de necesidad y eficacia exigen que toda norma esté justificada con base en una razón de interés general y, además, habrá de concretar claramente la finalidad que pretende conseguir y que es el instrumento más adecuado para su consecución (artículo 129.2 de la Ley 39/2015).

Asimismo, en virtud del principio de proporcionalidad, la iniciativa que se proponga deberá contener una regulación imprescindible para atender el objetivo de interés público que se persiga. Todo ello, tras constatar que no existen otras medidas menos restrictivas o que impongan menos obligaciones a los destinatarios, teniendo en cuenta que, generalmente, a mayor grado de intervención, mayor distorsión a la actividad económica se estará produciendo.

En este mismo sentido, hay que recordar que, tras la entrada en vigor de la LGUM, todas las Administraciones públicas españolas están obligadas a observar en sus disposiciones los principios establecidos para proteger las libertades de acceso y ejercicio de los operadores económicos. Específicamente, cabe tener en cuenta que el artículo 5 de la LGUM¹⁴, también regula la aplicación de estos principios de necesidad y proporcionalidad a la regulación de la actividad económica. De acuerdo con la LGUM, el principio de necesidad es el primer presupuesto para regular el acceso o ejercicio de cualquier actividad.

En consecuencia, la libre iniciativa económica solo se excepcionará justificadamente cuando concurra alguna "razón imperiosa de interés general" de las definidas en la Ley 17/2009. Es decir, la LGUM solo admite, como "razón imperiosa de interés general", las contempladas, con carácter cerrado, en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009.¹⁵

¹⁴ Artículo 5. Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.

"1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica."

¹⁵ Artículo 3.11. «Razón Imperiosa de interés general»: razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas a las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural.



Sobre la base de este criterio material de razonabilidad, como es la necesidad de la medida en la salvaguarda de una razón imperiosa de interés general, en todo proceso normativo habría de darse respuesta por otra parte, a la pregunta de por qué las medidas que se establecen son las más adecuadas para alcanzar el objetivo de interés general propuesto o para hacer frente al fallo de mercado identificado. Debe darse una relación de causalidad entre la intervención reguladora y la finalidad perseguida.

Además, es importante destacar que para toda actuación de las Administraciones públicas que pueda limitar el ejercicio de derechos individuales o colectivos, el artículo 4.1 de la Ley 40/2015, regulador de los *"Principios de intervención de las Administraciones Públicas para el desarrollo de una actividad"*, dispone que: *"Las Administraciones Públicas que, en el ejercicio de sus respectivas competencias, establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan diferencias de trato discriminatorias. Asimismo deberán evaluar periódicamente los efectos y resultados obtenidos"* (Subrayado propio).

También, en aplicación del principio de transparencia, las Administraciones públicas han de definir claramente los objetivos de las iniciativas normativas y su justificación en el preámbulo o en la Exposición de Motivos (artículo 129.5 de la Ley 39/2015). En relación con los mencionados principios de buena regulación, y más concretamente, en lo referente al principio de necesidad y proporcionalidad. En este sentido, la Ley 39/2015 exige que en la exposición de motivos o en el preámbulo, según se trate, respectivamente, de anteproyectos de ley o de proyectos de reglamento, quede suficientemente justificada su adecuación a dichos principios.

De la misma forma, más recientemente el Decreto 622/2019, de 27 de diciembre, de Administración Electrónica, Simplificación de Procedimientos y Racionalización Organizativa de la Junta de Andalucía, en los apartados 2 y 3 de su artículo 7, establece cuáles son los extremos que deben quedar reflejados en la parte expositiva de los proyectos de disposiciones reglamentarias y anteproyectos de ley, con el fin de que las nuevas disposiciones que se aprueben justifiquen el cumplimiento de los principios de buena regulación, estableciéndose que:

"2. Cuando se trate de proyectos de disposiciones reglamentarias en la memoria se expondrán los siguientes extremos, que quedarán sintetizados en el preámbulo de la norma a aprobar:

a) La razón de interés general que justifique la aprobación de la norma.

b) Los objetivos perseguidos y la justificación de que la disposición a aprobar es el instrumento más adecuado para lograrlos.



c) La constatación de que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones, para alcanzar tales fines.

d) La justificación sobre el rango del proyecto normativo y su debida coherencia con el resto del ordenamiento jurídico.

e) Una breve descripción de los trámites seguidos en el procedimiento de tramitación de la propuesta y de la participación de los agentes y sectores interesados.

f) Un estudio de valoración de las cargas administrativas derivadas de la norma, justificando su necesidad y evitando la imposición de cargas innecesarias o accesorias.

g) Cuando se regule un procedimiento administrativo, se expondrán los factores tenidos en cuenta para fijar su plazo máximo de duración, así como una previsión de su impacto organizativo y de los recursos de personal para su óptima gestión.

h) Cuando se trate de la creación de nuevos órganos, la acreditación de la no coincidencia de sus funciones y atribuciones con la de otros órganos existentes.

3. Cuando se trate de anteproyectos de ley, en la memoria se expondrán, además de los enumerados en el apartado 2, los siguientes extremos, que quedarán sintetizados en la exposición de motivos de la norma a aprobar:

a) Cuando se establezca que el silencio tendrá efecto desestimatorio, se expondrá específicamente la razón imperiosa de interés general que lo justifica, en los supuestos en los que el procedimiento tenga por objeto el acceso a actividades o su ejercicio.

b) Cuando se establezcan nuevos trámites en los procedimientos administrativos, adicionales o distintos a los previstos en la legislación del procedimiento administrativo común, se justificará que son eficaces, proporcionados y necesarios para la consecución de los fines propios del procedimiento.

c) Cuando concretamente se establezca una limitación al acceso o ejercicio de una actividad económica, como la exigencia de una autorización, se motivará específicamente el cumplimiento de los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación en relación con tales medidas.” (Subrayado propio)

En atención a todo lo anteriormente expuesto, cabe formular una primera consideración respecto de la exposición de motivos de la norma, en la que se aprecia que no queda justificada la adecuación de la misma a los principios de buena regulación, lo que iría en contra de lo establecido en el artículo 129.1 de la Ley 39/2015. En particular, en la parte expositiva de este borrador de APL no se justifica la necesidad y proporcionalidad de la modificación de la regulación sobre las instalaciones en las que se vendan a través de máquinas expendedoras combustibles y carburantes, esto es, no se detallan las razones imperiosas de interés general que sustentan la necesidad de imponer a este tipo de instalaciones de suministro de combustibles y carburantes (fundamentalmente, instalaciones desatendidas) el deber de acreditar los parámetros de accesibilidad previstos en la



normativa UNE-170001-1 y 170001-2 o, en el caso de que no pueda acreditarlo, la obligación de contar con personal responsable que asista a las personas discapacitadas en una determinada franja horaria (de 7:00 a 22:00 horas).

VI.2.2. Respecto a la exigencia de acreditar los parámetros de accesibilidad previstos en la normativa UNE-170001-1 y 170001-2

Con arreglo a la nueva redacción dada al artículo 50.3 de la Ley 4/2017, “Las instalaciones en las que se pongan a la venta, a través de máquinas expendedoras o suministradoras automáticas, bienes que, por sus peculiares características, puedan poner en riesgo la seguridad de las personas, y en particular combustibles y carburantes, deberán acreditar, en todos los casos, los parámetros de accesibilidad previstos en la normativa UNE 170001-1 y 170001-2 (accesibilidad universal) o normativa de accesibilidad europea equivalente. Si no pueden acreditar estos parámetros de accesibilidad, deberán contar, en el horario diurno, con una persona responsable que atienda las necesidades de las personas que presenten dificultades para acceder al servicio. A los efectos de esta norma, se considera horario diurno la franja horaria comprendida entre las 7,00 y las 22,00 horas.”

En primer lugar, en relación con esta disposición del borrador del APL objeto de informe, de la lectura de la precitada exposición de motivos y examinada la documentación que acompaña al expediente de tramitación de la norma, se destaca de nuevo que no se ha motivado por el órgano proponente de la norma el cumplimiento de los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación.

Por lo tanto, el centro directivo deberá motivar la necesidad del requisito de acreditar los parámetros de accesibilidad previstos en la normativa UNE-170001-1 y 170002 en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009.

Y, en todo caso, aun en el supuesto de que se invoque una razón de interés general, como pudiera ser la protección de la seguridad de las personas o la accesibilidad de las personas con discapacidad, ha de acreditarse, en aplicación del principio de proporcionalidad, que existe una vinculación directa entre dicho objetivo público que se pretende proteger y el requisito concreto que se introduce en la regulación, de manera que se evidencie que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para el acceso a la actividad económica y su ejercicio, tal y como ha expresado la SECUM en el citado Informe de 3 de julio de 2017.

Respecto a la argumentación de la medida contenida en el artículo 50.3 por cuestiones de riesgo en la seguridad de las personas, debe tenerse en cuenta que, tal como ya ha puesto de manifiesto la CNMC en los estudios citados, la normativa estatal de carácter básico que regula este tipo de instalaciones contemplaría, junto a las medidas de seguridad aplicables a todas las instalaciones de suministro de carburantes, un conjunto de medidas especiales de seguridad para las estaciones de servicio desatendidas, entre las que no figura la obligación de suministro atendido a través de personal en la instalación.



Además, no existiría un cumplimiento del principio de necesidad para realizar un control de las instalaciones en atención a razones de seguridad, puesto que ya quedarían suficientemente cubiertas con la normativa básica sectorial. Asimismo, conviene indicar que en ninguna parte de la norma se justifica la proporcionalidad de esta medida. No queda acreditado que la finalidad pública perseguida pueda ser alcanzada con las citadas medidas materiales contenidas en la normativa básica estatal.

Adicionalmente, en el expediente de tramitación de la norma, se debería motivar la viabilidad técnica por parte de los operadores económicos de acreditar los parámetros de accesibilidad previstos en la normativa UNE-170001-1 y 170001-2, junto con las instrucciones técnicas aprobadas por el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, así como el coste de la nueva carga que van a tener que soportar los operadores económicos, de manera que no vaya a suceder que la opción que se consideraría subordinada a la principal, esto es contar con personal para la atención de las personas que presenten dificultades para acceder al servicio, se convierta de facto en la opción principal, ya que en ese caso no se conseguiría el objetivo perseguido por esta norma y resultaría, además, contraria a los principios de una buena regulación económica, fundamentalmente a los principios de necesidad, proporcionalidad y de mínima distorsión competitiva.

En relación con lo anterior, conviene señalar que la motivación dada por el órgano proponente de la norma, recogida en la Memoria Justificativa del expediente de tramitación de la misma, es la fórmula utilizada por la Ley 6/2019, de 20 de febrero, del Estatuto de las personas consumidoras de Extremadura. En este sentido, La Comisión Europea en el Proyecto Piloto 9146/17/GROW señaló que *"resulta muy satisfactorio comprobar que ya no existen conflictos en Baleares, Extremadura ni Navarra"*. Sin embargo, cabe poner de manifiesto que en Derecho comparado, en concreto con la normativa autonómica de la Comunidad de Extremadura, de Navarra y de Islas Baleares, es preciso realizar las siguientes apreciaciones:

- La primera observación sobre esta cuestión, es una diferencia significativa entre la redacción dada por el órgano proponente de la norma y la normativa extremeña, ya que en el caso de la Comunidad Autónoma de Extremadura se establece el requisito para todas las instalaciones de suministro al por menor de combustibles y carburantes y no solo para aquellas que venden mediante máquinas expendedoras o suministradoras automáticas¹⁶.

¹⁶ La Disposición adicional primera de la Ley 6/2019, de 20 de febrero, del Estatuto de las Personas Consumidoras de Extremadura establece que:

"Todas las instalaciones de suministro al por menor de combustibles y carburantes de venta al público en general, al objeto de garantizar los derechos de las personas consumidoras reconocidos en la presente ley, mientras permanezcan abiertas y en servicio de horario diurno, deberán acreditar parámetros de accesibilidad en los términos previstos en la normativa UNE 170001-1 y 170001-2 – Accesibilidad Universal, o normativa de accesibilidad europea equivalente y contar con un dispositivo bidireccional de comunicación con un servicio de atención al cliente.

Subsidiariamente a lo establecido en el párrafo anterior, de no acreditar los parámetros de accesibilidad antes indicados podrán sustituir tales medidas, por disponer en la propia instalación, mientras permanezcan abiertas y en servicio de horario diurno, de al menos una persona responsable que pueda atender a las personas con dificultades de accesibilidad al servicio de suministro de combustible." (Subrayado propio).



Este aspecto es importante ya que la propia Comisión Europea, en su escrito del 23 de abril de 2018 en el marco del Proyecto Piloto antes citado, trasladó al Estado Español que *“Con respecto a la sugerencia de dos comunidades autónomas de exigir la acreditación de las estaciones de servicio automáticas a la norma UNE 170001-2 sobre accesibilidad universal, o a una norma de accesibilidad europea equivalente, mientras que el requerimiento de disponer de al menos una persona solo constituiría una solución alternativa en caso de no existir acreditación con arreglo a la norma UNE 170001-2, puede admitirse bajo la justificación de la protección de consumidores con discapacidades y considerarse proporcional a su legítimo objetivo, con la condición estricta de que se imponga la misma exigencia a las estaciones de autoservicio, de forma que no haya diferencia en el trato hacia las estaciones de servicio automáticas y las de autoservicio.”* (Subrayado propio).

De esta forma, la Comunidad Autónoma de Extremadura podría cumplir con la condición establecida por la Comisión Europea, mientras que para el caso de Andalucía, sería cuestionable si se cumple esta condición, ya que no existe en la normativa una correspondencia entre máquinas expendedoras o suministradoras automáticas y tipos de instalaciones de estaciones de servicio, por lo que no se sabría a ciencia cierta si el requisito de acreditar los parámetros de accesibilidad previstos en la normativa UNE-170001-1 y 170001-2 afectaría solamente a las instalaciones desatendidas o, también, a las instalaciones de autoservicio, con la correspondiente inseguridad jurídica y con el posible incumplimiento de la condición interpuesta por la Comisión Europea, además de incurrir la norma en un posible trato discriminatorio, desde el punto de vista de la competencia, entre las instalaciones desatendidas y las instalaciones de autoservicio.

- Respecto a las Islas Baleares y Navarra, sobre las que la Comisión Europea, al igual que para el caso de Extremadura, también han señalado la no existencia de conflictos, habría que recordar que:
 - En Baleares, fue el Tribunal Superior de Justicia de las Islas Baleares quien declaró nulo el artículo 7 del Decreto 31/2015, de 8 de mayo, que regula los derechos de las personas consumidoras y usuarias ante la actividad de venta al público al por menor de gasolinas y gasóleos de automoción en el territorio de las Illes Balears, confirmándose este fallo por el Tribunal Supremo mediante Sentencia de 13 de febrero de 2019.
 - En Navarra, simplemente se derogó la obligación impuesta a todas las instalaciones de venta al público de gasolinas y gasóleo de automoción, de disponer en la propia instalación mientras permanezcan abiertas y en servicio de, al menos, una persona responsable de los servicios que en ella se prestan.

En consonancia con todo lo antes expuesto, se propone que se motive en el expediente y en



la exposición de motivos el respeto a los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación, identificando la razón concreta de interés general que se desea proteger y que no existe otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica, así como su viabilidad técnica y el cumplimiento del objetivo perseguido, siendo el instrumento más adecuado para alcanzarlo.

Adicionalmente, debería aclararse en la norma la correspondencia de las máquinas expendedoras o suministradoras automáticas con las distintas tipologías de instalaciones establecidas en la Instrucción técnica aprobada por el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio.

De este modo, se salvaría el inconveniente de la inexistencia en la normativa de una correspondencia entre máquinas expendedoras o suministradoras automáticas y tipos de instalaciones de estaciones de servicio; se sabría si el requisito de acreditar los parámetros de accesibilidad previstos en la normativa UNE-170001-1 y 170001-2 afectaría solamente a las instalaciones desatendidas o, también, a las instalaciones de autoservicio, con la correspondiente inseguridad jurídica y se cumpliría la condición exigida en la Directiva 123/2006 conforme a la interpretación de la misma por la Comisión Europea, como guardiana del Derecho de la Unión.

Por último, otra previsión que merece destacarse es que en el borrador del APL no se hace mención a la forma en la que el operador económico va a acreditar el cumplimiento de los parámetros de accesibilidad previstos en la normativa UNE 170001-1 y 170001-2, más allá de una referencia genérica a que "deberán acreditar" que cumple con tales parámetros, pero sin especificar si será necesaria una certificación por un organismo de acreditación competente o si bastará con cumplir los parámetros de accesibilidad sin necesidad de una certificación oficial, sin identificar, además, qué órgano de la Junta de Andalucía será el encargado de verificar o controlar el cumplimiento de estos extremos. Por todo ello, se confiere un alto margen de discrecionalidad para la Administración, que puede generar inseguridad jurídica e incertidumbre para los operadores económicos.

Se propone, por tanto, que se incluya en la redacción de la modificación del artículo 50.3 que nos ocupa, la concreta mención a cómo tendrá que acreditar el operador económico que cumple con el requisito establecido en relación con los parámetros de accesibilidad previstos en la normativa UNE 170001-1 y 170001-2, a fin de evitar confusión e inseguridad jurídica para los agentes económicos y para ajustarse a los principios de una buena regulación.

VI.2.3. En cuanto a la obligación de contar con una persona responsable en una determinada franja horaria: de 7:00 a las 22:00 horas

Como se ha indicado en el apartado anterior, para el caso de que no puedan acreditar el cumplimiento de los parámetros de accesibilidad, deberán contar, en el horario diurno, con una persona responsable que atienda las necesidades de las personas que presenten dificultades para acceder al servicio. A los efectos de esta norma, se considera horario diurno la franja horaria comprendida entre las 7:00 y las 22:00 horas.



El establecimiento de este requisito supone una limitación a la libre iniciativa económica, que debe motivarse en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general, de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, debiendo ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica, tal y como se establece en el artículo 5 de la LGUM.

Sobre esta cuestión, hay que destacar nuevamente que ni en la exposición de motivos del APL ni en las distintas memorias que acompañan al borrador del APL que han sido consultadas por este Consejo, se ha encontrado una justificación de la incorporación de este requisito de contar con personal en horario diurno y de la elección de esa concreta franja horaria de 7:00 a 22:00 horas.

A este respecto, hay que señalar que la exigencia de contar con personal que atienda las necesidades de las personas con dificultad y en esa determinada franja horaria implicaría para las instalaciones desatendidas la obligación de contratar personal que asista directamente el suministro de los clientes, cuando por las propias características de este modelo de negocio o tipología de instalaciones de suministro, definidas en la normativa estatal sectorial de carácter básico, es precisamente la apertura ininterrumpida (ya sea durante todo el día o solo parte del horario) de sus instalaciones y sin que exista personal presente en la instalación, dado que el suministro lo realiza el cliente, por lo que esta previsión desvirtuaría la propia naturaleza de esta tipología de negocio.

Desde la óptica de la competencia, el establecimiento de estos requisitos, que deberán cumplir las instalaciones desatendidas, supone una restricción a la competencia y limitación al ejercicio de esta actividad económica que deberá superar el test de necesidad y proporcionalidad.

Además, merece destacarse el hecho de que esta previsión va a suponer un incremento de costes para estos operadores económicos. Así, el horario establecido implicaría que al menos se deban efectuar la contratación de personal suficiente para superar la jornada de 8 horas establecida y no distinguir los fines de semana, lo que sin duda se va a trasladar al precio del carburante, en perjuicio último de las personas consumidoras y usuarias de estos bienes.

En este sentido, se considera necesario que se justifique suficientemente por el órgano proponente de la norma, la razón de interés general que subyace para el establecimiento de este requisito de contar con personal que atienda a las personas que presenten dificultad a la hora de acceder al servicio en el horario de 7:00 a 22:00 horas, en relación con otros horarios que implicarían una menor carga económica para los operadores económicos, y, sobre todo, justificándose la necesidad de su establecimiento en una concreta razón de interés general y siendo proporcional al fin perseguido, de forma que se acredite que no existe otro horario que permitiría cumplir con la razón de interés general a salvaguardar y que suponga menor carga para los operadores económicos.

Asimismo, en el supuesto de que se invoque una razón imperiosa de interés general, esta



misma exigencia debería ser aplicable en las mismas condiciones al resto de instalaciones de suministro que actúan en el mercado, puesto que no resultaría proporcionado la imposición de unos requisitos más gravosos a una determinada tipología de operadores en beneficio de sus competidores.

Incluso, dicha exigencia podría suponer una contradicción con la Directiva 123/2006 y generar una traba para el mercado interior dado que en otros Estados Miembros no se exige tal requisito para establecer estaciones de servicio desatendidas.

En consecuencia, la obligación de tener una persona responsable que atienda las necesidades de las personas que presenten dificultades para acceder al servicio en horario diurno, así como el establecimiento de esa concreta franja horaria, entraña restricciones a la competencia y limitaciones al ejercicio de esta actividad económica, cuya compatibilidad con los principios de una buena regulación económica, resulta cuestionable y ha de quedar suficientemente acreditada en el expediente.

VI.2.4. Respeto a las reglas de transitoriedad de la norma

Por último, conviene destacar que se echa en falta en el borrador del APL, una Disposición transitoria en la que se regule de forma precisa, como va a afectar esta regulación a las instalaciones que al entrar en vigor la normativa se encuentren ya instaladas en el mercado o estuvieran tramitando su incorporación al mismo.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriormente expuestas, y visto el Informe propuesta del Departamento de Promoción de la Competencia y Mejora de la Regulación Económica de la ACREA, este Consejo de la Competencia de Andalucía, emite el siguiente,

D I C T A M E N

PRIMERO.- Con respecto a la exposición de motivos del borrador del APL se aprecia que no queda justificada la adecuación de la misma a los principios de buena regulación, lo que iría en contra de lo establecido en el artículo 129.1 de la Ley 39/2015. En particular, no se justifica la necesidad y proporcionalidad de la modificación de la regulación sobre las instalaciones en las que se vendan a través de máquinas expendedoras combustibles y carburantes, es decir, no se detallan las razones imperiosas de interés general que sustentan la necesidad de imponer a este tipo de instalaciones de suministro de combustibles y carburantes (fundamentalmente, instalaciones desatendidas) el deber de acreditar los parámetros de accesibilidad previstos en la normativa UNE-170001-1 y 170001-2 o, en el caso de que no pueda acreditarlo la obligación de contar con personal responsable que asista a las personas discapacitadas en una determinada franja horaria, como es de 7:00 a 22:00 horas.



SEGUNDO.- Se recomienda que el centro directivo motive la necesidad del requisito de acreditar los parámetros de accesibilidad previstos en la normativa UNE-170001-1 y 170002 en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009.

En este sentido, en el expediente de tramitación de la norma, se debería motivar la viabilidad técnica por parte de los operadores económicos de acreditar los parámetros de accesibilidad previstos en la normativa UNE-170001-1 y 170001-2, junto con las instrucciones técnicas aprobadas por el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, así como el coste de la nueva carga que van a tener que soportar los operadores económicos, de manera que no vaya a suceder que la opción que se consideraría subordinada a la principal, esto es, contar con personal para la atención de las personas que presenten dificultades para acceder al servicio, se convierta de facto en la opción principal, ya que en ese caso no se conseguiría el objetivo perseguido por esta norma y resultaría, además, contraria a los principios de una buena regulación económica, fundamentalmente a los principios de necesidad, proporcionalidad y de mínima distorsión competitiva.

TERCERO.- Por otro lado, se recomienda que debe aclararse en la norma la correspondencia de las máquinas expendedoras o suministradoras automáticas con las distintas tipologías de instalaciones establecidas en la Instrucción técnica aprobada por el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio.

CUARTO.- En relación con la forma en la que el operador económico va a acreditar el cumplimiento de los parámetros de accesibilidad previstos en la normativa UNE 170001-1 y 170001-2, este Consejo quiere manifestar que no queda definida, más allá de una referencia genérica a que “deberán acreditar” que cumple con tales parámetros, pero sin especificar si será necesaria una certificación por un organismo de acreditación competente o si bastará con cumplir los parámetros de accesibilidad sin necesidad de una certificación oficial, sin identificar, además, qué órgano de la Junta de Andalucía será el encargado de verificar o controlar el cumplimiento de estos extremos. Por todo ello, se confiere un alto margen de discrecionalidad a la Administración, que puede generar inseguridad jurídica e incertidumbre para los operadores económicos.

Se propone, por tanto, que se incluya en la redacción de la modificación del artículo 50.3 que nos ocupa, la concreta mención a cómo tendrá que acreditar el operador económico que cumple con el requisito establecido en relación con los parámetros de accesibilidad previstos en la normativa UNE 170001-1 y 170001-2, a fin de evitar confusión e inseguridad jurídica para los agentes económicos y para ajustarse a los principios de una buena regulación.

QUINTO.- En cuanto a la obligación de contar con una persona responsable en una determinada franja horaria, es necesario manifestar que ni en la exposición de motivos del borrador del APL ni en las distintas memorias que acompañan al borrador del APL, que han sido consultadas por este Consejo, se ha encontrado una justificación de la incorporación de este requisito de contar con personal en horario diurno y de la elección de esa concreta franja horaria de 7:00 a 22:00 horas.



Desde la óptica de la competencia, el establecimiento de estos requisitos supone una restricción a la competencia y limitación al ejercicio de esta actividad económica que deberá superar el test de necesidad y proporcionalidad.

En este sentido, se considera necesario que se justifique suficientemente por el órgano proponente de la norma, la razón de interés general que subyace para el establecimiento de este requisito de contar con personal que atienda a las personas que presenten dificultad a la hora de acceder al servicio en el horario de 7:00 a 22:00 horas, en relación con otros horarios que implicarían una menor carga económica para los operadores económicos, y, sobre todo, justificándose la necesidad de su establecimiento en una concreta razón de interés general y siendo proporcional al fin perseguido, de forma que se acredite que no existe otro horario que permitiría cumplir con la razón de interés general a salvaguardar y que suponga menor carga para los operadores económicos.

SEXTO.- Por tanto, cumpliendo con los principios de buena regulación, se recomienda incorporar en el texto del borrador del APL, una Disposición transitoria en la que se regule, de forma precisa, como va a afectar esta regulación a las instalaciones que al entrar en vigor la normativa se encuentren ya instaladas en el mercado o estuvieran tramitando su incorporación al mismo.

SÉPTIMO.- Este Consejo recalca que es necesario que los centros directivos y las Consejerías de las que dependen, respeten en sus actuaciones cotidianas los principios del Plan de Mejora de la Regulación Económica de Andalucía, que exige la óptica pro competitiva, de buena regulación y de reducción de trabas, tanto a la normativa existente como a la de nueva creación.


José Luis de Alcaraz Sánchez-Cañaveral
PRESIDENTE


Luis Palma Martos
VOCAL PRIMERO


Ma Ángeles Gómez Barea
SECRETARIA


María Cruz Inmaculada Arcos Vargas
VOCAL SEGUNDA