



— DIARIO DE SESIONES — DE LA — ASAMBLEA DE MADRID —

Número 585

IV Legislatura

Comisión de Investigación sobre el Presunto Fraude en la Venta de Gasolinas

Presidencia

Ilmo. Sr. D. José Manuel Berzal Andrade

Celebrada el miércoles 11 de marzo de 1998

Orden del día:

1.- Comparecencia, a petición de los Grupos Parlamentarios de Izquierda Unida, Popular y Socialista, de don Alfonso Cortina de Alcocer, Presidente del Consejo de Administración de la empresa Repsol.

C. 179/98 R. 1574 (IV)

C. 169/98 R. 1511 (IV)

C. 143/98 R. 1481 (IV)

2.- Comparecencia, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, de don Carlos Pérez de Bricio, Presidente del Consejo de Administración de la empresa Cepsa.

C. 179/98 R. 1574 (IV)

3.- Ruegos y Preguntas.

SUMARIO

- | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------------------------------------------------------------------|------------|
| -Se abre la sesión a las 10 horas y 41 minutos. | pág. 15887 | -Votación y elección de don Modesto Nolla como nuevo Vicepresidente. | pág. 15887 |
| -Elección de nuevo Vicepresidente de la Comisión. | pág. 15887 | -Alteración en el orden de tratamiento de los puntos del Orden del Día. | |
| -Intervienen el Sr. Ruiz Castillo, el Sr. Misiego Gascón y el Sr. Villanueva González. | | | |

- pág. 15887
Comparecencia, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, de don Carlos Pérez de Bricio, Presidente del Consejo de Administración de la empresa Cepsa.
C. 179/98 R. 1574 (IV)
- pág. 15887
-Interviene el Sr. Misiego Gascón, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.
pág. 15887-15888
-Exposición del Sr. Presidente del Consejo de Administración de Cepsa.
pág. 15888-15893
-Intervienen, en turno de preguntas y aclaraciones, el Sr. Misiego Gascón, el Sr. Sánchez Seseña, el Sr. Ruiz Castillo, el Sr. Barrio de Penagos, el Sr. Villanueva González, el Sr. Muñoz Abrines y el Sr. Martín Vasco.
pág. 15893-15901
-Interviene el Sr. Presidente del Consejo de Administración de Cepsa, dando respuesta a los Sres. Diputados.
pág. 15901-15905
-Intervienen, para fijar posición y pedir aclaraciones, el Sr. Misiego Gascón, el Sr. Barrio de Penagos, el Sr. Nolla Estrada, y el Sr. Villanueva González.
pág. 15905-15907
-Interviene el Sr. Presidente del Consejo de Administración de Cepsa, dando respuesta a los Sres. Diputados.
pág. 15906-15907
-Se suspende la sesión a las 12 horas y 56 minutos.
pág. 15907
-Se reanuda la sesión a las 13 horas y 6 minutos.
pág. 15907
- Comparecencia, a petición de los Grupos Parlamentarios de Izquierda Unida, Popular y Socialista, de don Alfonso Cortina de Alcocer, Presidente del Consejo de Administración de la empresa Repsol.**
C. 179/98 R. 1574 (IV)
C. 169/98 R. 1511 (IV)
C. 143/98 R. 1481 (IV)
- pág. 15907
-Intervienen el Sr. Misiego Gascón, el Sr. Ruiz Castillo y el Sr. Villanueva González, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.
pág. 15908-15910
-Exposición del Sr. Director General de Marketing y Red de Repsol.
pág. 15911-15916
-Intervienen, en turno de preguntas y aclaraciones, el Sr. Misiego Gascón, el Sr. Sánchez Seseña, el Sr. Ruiz Castillo y el Sr. Barrio de Penagos.
pág. 15916-15920
-Intervienen el Sr. Director General de Marketing y el Sr. Director de Asuntos Jurídicos de Repsol Comercial, dando respuesta a los Sres. Diputados.
pág. 15920-15927
-Intervienen, para fijar posición y pedir aclaraciones, el Sr. Misiego Gascón, el Sr. Barrio de Penagos y el Sr. Muñoz Abrines.
pág. 15927-15928
-Interviene el Sr. Director General de Marketing y Red de Repsol, dando respuesta a los Sres. Diputados.
pág. 15928
- Ruegos y Preguntas**
pág. 15929
-No hubo ruegos ni preguntas.
pág. 15929
-Se levanta la sesión a las 15 horas y 23 minutos.
pág. 15929
-
-

(Se abre la sesión a las diez horas cuarenta y un minutos.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días a todos. En primer lugar, quiero dar las gracias a don Carlos Pérez de Bricio, que está sentado a mi derecha, Presidente del Consejo de Administración de la empresa CEPSA, por su presencia en esta Comisión, y pedirle disculpas por los diez minutos de retraso en el comienzo y dos minutos más que le vamos a robar porque tenemos que hacer un cambio en el Orden del Día para elegir Vicepresidente. Ruego a un Diputado del Grupo Parlamentario Popular, si es tan amable, que suba a la Mesa al efecto de que sea Secretario en la constitución. *(El señor Muñoz Abrines se incorpora a la Mesa.)*

De manera preliminar, tengo que informar a SS.SS. de que el Vicepresidente de esta Comisión, señor Misiego, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida ha presentado la dimisión; enterada de la misma la Mesa de Asamblea, procede en esta Comisión la elección de nuevo Vicepresidente. Por ello ruego a los Grupos Parlamentarios que presenten a sus respectivos candidatos. *(El señor Ruiz Castillo pide la palabra.)*. Tiene la palabra, señor Ruiz Castillo.

El Sr. **RUIZ CASTILLO**: Muchas gracias, señor Presidente. Propongo para Vicepresidente de la Mesa a don Modesto Nolla Estrada.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. ¿Ningún Grupo presenta algún candidato más? *(Por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida pide la palabra el señor Misiego Gascón.)*

El Sr. **MISIEGO GASCÓN**: Señor Presidente, este Grupo Parlamentario no va a presentar ningún candidato.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. ¿El Grupo Parlamentario Popular?

El Sr. **VILLANUEVA GONZÁLEZ**: Sí, señor Presidente. Este Grupo Parlamentario tampoco va a presentar ningún candidato.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Villanueva. Vamos a proceder a votar al único candidato. Pasamos a la votación.

(Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: 49 votos a favor y 54 abstenciones.)

Queda proclamado Vicepresidente de esta

Comisión don Modesto Nolla Estrada. Gracias.

Visto lo anterior, doy la enhorabuena al señor Nolla por su nuevo cargo en esta Comisión, y también indicar a SS.SS. que se procede a una alteración en el Orden del Día siendo el primer punto la comparecencia de don Carlos Pérez de Bricio y el segundo la comparecencia del responsable de Repsol.

Comparecencia de D. Carlos Pérez de Bricio, Presidente del Consejo de Administración de la empresa CEPSA, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

C. 179/98 R. 1574 (IV)

A los efectos de concretar los motivos de la petición de esta comparecencia, tiene la palabra el señor Misiego por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El Sr. **MISIEGO GASCÓN**: Muchas gracias, señor Presidente. Damos la bienvenida y agradecemos la comparecencia del señor Carlos Pérez de Bricio. Le anunciamos, señor Presidente, que en los turnos intervendremos los dos Diputados de Izquierda Unida. Empiezo mi intervención manifestándole que el hecho de solicitar la comparecencia de los representantes de Cepsa y Repsol se debe a la importancia que, en una situación como la que se ha dado, juegan los grandes operadores, las grandes petroleras, por su experiencia, por su trayectoria en el mundo de los carburantes y de su venta, y asimismo porque nos merecía especial interés el que nos dieran su opinión sobre la situación que se ha generado; una opinión que estimamos que puede ser sumamente útil para los trabajos de esta Comisión de Investigación.

Por tanto, para no ser muy extenso en la primera intervención, en primer lugar le pediría que nos dijera qué opinión le merece a usted la situación de alarma social creada ante la denuncia de la OCU del presunto fraude de gasolineras. Le pediría, además, que nos diera su opinión sobre la actuación de la Administración regional, en especial en la función de inspección llevada a efectos antes y durante el estallido del conflicto.

También nos gustaría que nos dijeran qué tipo de actuaciones llevan a cabo, tanto en el terreno de la inspección como en el terreno de la tutela y de la verificación de la calidad, en función de las marcas que ustedes representan; qué trabajos realizan, tanto de inspección como de verificación, tanto de calidades como de cantidades; y, en ese sentido, preguntarle también cuántas estaciones de servicio, de las que están abanderadas por la marca Cepsa, han sido afectadas por esta situación. También le preguntaría si en algún

momento ustedes tenían algún tipo de indicio con respecto a lo que estaba ocurriendo en el sector; si han tenido algún tipo de reuniones, con conversaciones con la Administración regional anteriormente al estallido del conflicto y qué nivel de colaboración han mantenido o qué nivel de acuerdos o convenios en el sentido de prestar su experiencia, el asesoramiento correspondiente, a efectos de poder prevenir esta situación que nos ha estallado a todos y que, evidentemente, ha generado una problemática que esperamos corregir de cara al futuro, pero que en este momento está generando una situación de preocupación en la ciudadanía.

Éstas son, en principio, las preguntas que le haría, pidiéndole que hiciese usted una exposición lo más amplia posible, en el sentido de su opinión con respecto a las medidas que ustedes plantearían de cara al futuro o, en todo caso, las medidas que ustedes hubiesen previsto poner en marcha a efectos de haber evitado esta situación. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Misiego. ¿En esta intervención también el señor Sánchez Seseña desea intervenir? (*Denegaciones.*) ¿No? Gracias. A los efectos de contestar a las cuestiones planteadas por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, y por un tiempo orientativo de más o menos 20 minutos, tiene la palabra don Carlos Pérez de Bricio.

El Sr. **PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE CEPESA** (Pérez de Bricio): Es difícil opinar sobre la primera pregunta, sobre cuál es la situación de alarma social creada. Indiscutiblemente, es un tema que nos ha cogido por sorpresa a todos porque no creíamos que se iban a producir situaciones en este sentido. Nuestra preocupación estaba, fundamentalmente, en otros temas, sobre todo -como ha dicho usted también- en lo referente a la calidad del producto, en lo referente a nuestras obligaciones, en definitiva, como empresa que tiene una imagen y que deberíamos responder de lo que suministramos. Quisiera sobre este tema informarles de cual es la situación que se produce en el sector de la distribución.

En el sector de la distribución prácticamente existen dos tipos de estaciones de servicio, las que son propiedad de las petroleras, y las que, como ustedes saben, se llaman abanderadas. En relación con las estaciones que son propiedad de las petroleras a su vez hay dos tipos, según que sean explotadas por las propias petroleras o que sean arrendadas; es decir, que se arriende la gestión de las mismas a otras personas. En relación con el tema de las explotadas directamente,

es indiscutible que nuestra responsabilidad es total en todo lo que se refiera a calidad y a cantidad. Nosotros somos responsables de suministro y somos responsables de la venta al usuario y, por ello, cualquier problema que se produzca en alguna de las estaciones que son explotadas directamente por Cepsa, la responsabilidad total es de Cepsa.

En lo que se refiere al grupo fundamental, que es el de las estaciones abanderadas, el problema es diferente. Las estaciones abanderadas responden a unos contratos, que se llaman contratos de abanderamiento. En estos contratos las relaciones son entre Cepsa y el titular de la estación; es decir, en este caso estamos hablando de estaciones de servicio que son propiedad de terceros y en donde lo que se produce es un contrato entre el suministrador, la petrolera, Cepsa en este caso, y el propietario de la estación de servicio. Estos son unos contratos en los cuales están perfectamente definidas cuáles son las obligaciones de cada uno. Nosotros implantamos nuestra imagen; tenemos que dar la asistencia técnica y comercial para la promoción y expansión de la explotación, y tenemos que dar el suministro de combustibles, carburantes, lubricantes y otros productos de ayuda a la estación.

Por parte del titular, el propietario tiene la obligación de consentir que Cepsa, estaciones de servicio, realice en los terrenos de la instalación de la estación las obras y trabajos necesarios para decorarla con los colores, etcétera; aceptar y respetar las marcas de Cepsa; no permitir que se instale material de publicidad de productos de otras empresas; prestar los servicios que se ofrezcan al público con la máxima eficiencia y profesionalidad; mantener en perfecto orden y esmerada limpieza la estación, y responsabilizarse de la conducta de los empleados.

Entonces, prácticamente, desde que el combustible llega a la estación de servicio, pasa de la brida de la estación de servicio, toda la responsabilidad de la estación de servicio es del propietario de la misma, y, como digo, nuestra responsabilidad es la de suministrar y la de cuidar que la estación de servicio, desde un punto de vista mercantil, responda a la venta de nuestros productos. Por ello, el titular está obligado a recibir nuestros productos; no puede recibirlos de otras compañías; no puede vender en la estación de servicio combustibles o carburantes servidos por otros; tiene que limitar la publicidad de los productos entregados por empresas terceras; tiene que vender eso, no puede alterar la calidad de los productos suministrados, y tiene que ajustar la cantidad del suministro a lo solicitado por los clientes. Esto es lo que figura en los contratos de abanderamiento.

¿Cuál ha sido la preocupación que se produjo hace ya unos años? Empezamos a observar un

determinado número de estaciones de servicio abanderadas, no de la Comunidad de Madrid, sino de otras partes del Estado español, en donde descubrimos que, en las estaciones de servicio abanderadas, parte de sus suministros los hacían a través de compañías terceras, y conseguimos llegar a detectar esta situación, incluso por la vía notarial, y hemos tenido que realizar una serie de actuaciones delante de los distintos juzgados. En este momento tenemos 72 pleitos en juzgados distintos de la Nación, correspondientes a empresas abanderadas de Cepsa, que, sin embargo, se les había descubierto que parte del suministro, o en su totalidad, no lo recibían de Cepsa, sino de otros operadores. Este tema nos preocupó, evidentemente, porque, entre otras causas, se producía una estafa al usuario, ya que no sabíamos qué calidad podía tener el producto que se vendía.

¿Por qué se producía esta situación? Esta situación se producía porque la legislación fiscal española ofrecía algunas lagunas que hacían que fuera muy productivo el poder realizar fraudes que han sido difíciles de controlar. No hay más que ver cuál es nuestra situación fiscal para darnos cuenta de las cuantías que aparecen involucradas en cuanto a impuestos. Pensemos que la gasolina de 95 tiene un impuesto especial de 60,75 pesetas; la súper de 97, de 66; la de 98, prácticamente de 76; el gasoil de automoción, de 44; el gasoil agrícola, de 13; el gasoil de calefacción, aproximadamente, de 13, y a todo ello hay que sumarle el 16 por ciento del IVA sobre el impuesto, más el precio que las petroleras vienen a cobrar, aproximadamente, unas 30 pesetas. Estamos hablando, por tanto, de unas cifras de impuestos que son del orden de 75 u 80 pesetas en el caso de las gasolinas, y, en el caso del gasoil, de unas 60 pesetas, y con unas diferencias importantes entre que sea gasoil de automoción o gasoil agrícola.

Como digo, descubrimos que se estaban produciendo estos suministros por determinados operadores y que parecía que daban unos beneficios importantes a determinadas estaciones de servicio que recurrían a estos operadores. En estos momentos, nuestros contratos con las estaciones de servicio abanderadas suelen ser contratos en comisión, y, aproximadamente, la comisión por litro vendido está en el orden de las 7 pesetas. Si alguien ofrece una cantidad superior, es posible que se pueda llegar a situaciones de preferir el suministro de ése que ofrece unas cantidades superiores a las que le ofrecen en el contrato normal.

¿Por qué se ha producido esto? Se ha producido porque, con independencia de la cuantía del impuesto que se presta a bastantes fraudes -porque es difícil establecer una diferencia entre el gasóleo de

automoción y el gasóleo agrícola, habiendo una diferencia de impuestos de 35 pesetas, o, entre la gasolina sin plomo y la con plomo, de 5 pesetas-, determinados operadores importadores no han utilizado los servicios normales de la red que es CLH, la antigua Campsa, que está abierta para el uso de todos los operadores. Utilizando la red de CLH, en el momento de la salida del producto del camión cisterna de la terminal, se devenga el impuesto, y, al mismo tiempo, se exigen los requerimientos de la ley en materia de 'stock' estratégicos; con lo cual el operador tiene que en ese momento hacer frente al impuesto y tiene también que demostrar que tiene los 90 días que los 'stock' estratégicos exigen para todos los operadores.

Sin embargo, existe una red, unos terminales, una logística paralela en que este hecho del devengo del impuesto o este hecho de la exigencia del 'stock' estratégico no se produce cuando el producto sale de la terminal correspondiente, esté en Barcelona, esté en Huelva, esté en Gijón, en Cartagena, etcétera, sino que el producto sale a depósitos fiscales que están autorizados por la Administración; depósitos fiscales de menor cuantía, y en esos depósitos fiscales, si no existe la inspección necesaria -estos depósitos fiscales cercanos a estaciones de servicios-, se puede producir el pase a esas estaciones de servicio de productos diferentes pagando un impuesto que no es el que le corresponde, y, por lo tanto, permitiendo una ventaja que después se puede repartir entre el gasolinero que se presta a ese fraude y el operador correspondiente.

Esto, en estos momentos, está siendo origen de muchas actuaciones por parte de la Guardia Civil, por parte del Servicio de Vigilancia Aduanera; se han descubierto bastantes casos, y espero que, con una inspección y una regularización de este tema de los depósitos fiscales, pueda producirse un arreglo de la situación.

Este tema es el que preocupaba a la Asociación de Operadores Petrolíferos ya en el año 96, y de ahí que existieran unas reuniones entre la Asociación de Operadores Petrolíferos, que recoge a todos los operadores -en la Asociación no están todos ellos, y puede que no estén algunos de los que realicen estas prácticas fraudulentas- para tener reuniones con las Administraciones Autonómicas en su conjunto, partiendo de la base de que la inspección en materia de estaciones de servicio es una inspección transferida de la Administración central a las Administraciones Autonómicas.

El problema, lo que preocupaba, es que se verificasen este tipo de fraudes que, con independencia del fraude en los impuestos, desde el punto de vista de las operadoras que tienen la imagen de la estación, podía causar un daño evidente, puesto que el producto

que se vendía no se sabía lo que era. Es decir, podía tratarse de una mezcla de gasolinas, sin plomo o con plomo; podía tratarse de unos gasóleos de menor calidad, como es el gasóleo de calefacción como si fuera gasóleo de automoción, y todo ello llevando a cabo una diferencia muy importante en el impuesto.

Este tema no tuvo un desarrollo inmediato, y nosotros, concretamente Cepsa, preocupados por la situación, propusimos en la asociación de operadores avanzar un poco más, e hicimos una propuesta de crear un libro registro en las estaciones de servicio; de forma que en ese libro registro se estableciera que todas las estaciones de servicio tuvieran este libro registro y donde constasen todos los datos sobre la procedencia en las cantidades descargadas, las cantidades vendidas, etcétera; es decir, una situación que permitiera en su momento controlar perfectamente cuál era la situación de cada estación.

Quiero decir que estas conversaciones se mantuvieron con todas las Administraciones autonómicas, y en su momento hubo cuatro Comunidad Autónomas: la Junta de Galicia, el Gobierno Balear, la Comunidad de Madrid y el Principado de Asturias, y se les envió -no pidieron que se les enviase- el libro registro. He traído un libro registro que está a su disposición, donde pueden ustedes ver todos los datos que estimábamos que eran necesarios sobre el operador, el suministrador, los albaranes, el depósito fiscal de donde procedía el producto, la cantidad en litros, el transportista, el conductor, el recepcionista, etcétera; todos, de forma que, en cualquier momento, una inspección pudiera saber exactamente de dónde procedía el producto y, por lo tanto, ser más o menos conscientes de cuál era la calidad y la cantidad de lo que realmente se había dado a la estación.

Aquí tuvimos un problema. Exactamente, por lo que usted me decía en relación con estas conversaciones con la Comunidad de Madrid, el 10 de junio de 1997, la Comunidad de Madrid estableció la obligatoriedad de disponer en las estaciones de servicio este libro registro. Este libro registro tenía una apoyatura legal, ya que en la Ley del Petróleo se establecía que, a efectos de los 'stock' estratégicos de los suministradores, tenían los operadores que tener estos libros registro. Yo comprendo que llevar este libro registro por una estación de servicio es un poco de tabarra, digamos. Tampoco es mucho, porque el número de recepciones que se hacen a la semana podrán ser cinco, seis o siete camiones cisterna, pero no excesivos. El hecho fue que, en este caso, la Asociación de Empresarios de Servicios de la Comunidad de Madrid pidió que no se llevara a efecto este libro, porque se estimaba que la disposición en la

que se basaba era fundamentalmente en base a los 'stock' estratégicos. Como consecuencia de ello, la Comunidad de Madrid tuvo que darles la razón, y, a partir de ese momento, concretamente el 1 de julio del 97, no se lleva este libro aquí en la Comunidad de Madrid. Creíamos que esto era un elemento importante para poder precisamente dar más elementos para cualquier inspección que se llevara a efecto.

En relación con el tema del volumen de las cantidades, tengo que decirles con absoluta sinceridad que, en lo que se refiere a los abanderados, nosotros, Cepsa, no ha intervenido. Es decir, no hemos hecho ninguna inspección porque, entre otras cosas, no estábamos facultados para hacerlas. Como he dicho, desde el momento en que el combustible, el carburante, entra en la estación de servicio, toda la responsabilidad es del propietario de la estación. Es por ello por lo que, a la vista de la situación creada, hemos empezado a preocuparnos, porque, así como teníamos la seguridad de que en nuestras estaciones no se había producido ningún hecho, teníamos miedo que pudiera producirse en alguna de las estaciones abanderadas.

Quiero recordar que cuando salió la primera denuncia de la OCU, no sé si ustedes recordarán que las dos únicas estaciones que tenían 00 de diferencia eran precisamente dos de Cepsa. Entonces no estábamos preocupados, y dentro de los operadores, no nosotros solos ni Repsol, sino Shell, Petrogal, etcétera, todos los operadores que tienen redes de estaciones de servicio, nos hemos preocupado, y por eso es por lo que hemos presentado una enmienda al Proyecto de Ley de Hidrocarburos, en la cual, en esa enmienda concretamente, lo que pedimos es que se nos faculte a los operadores; se dice exactamente: "cuando en virtud de vínculos contractuales de suministro en exclusiva", como es el caso del que estamos hablando, "el operador estará facultado, sin perjuicio de las demás facultades recogidas en el contrato, para establecer los mecanismos técnicos o sistemas de inspección y seguimiento de cualquier naturaleza adecuados para el control de la identidad, origen, volumen y calidad de los combustibles entregados a los consumidores, y para comprobar que se corresponden con los suministrados a la instalación". Y que nosotros daríamos cuenta a las autoridades competentes, si comprobaran desviaciones que pudieran constituir indicio de fraude al consumidor y de la negativa que, en su caso, se produjera en las actuaciones de comprobación.

Es indiscutible que en materia de inspección, y así lo reproducimos en la enmienda, que dichas autoridades a las que corresponden indelegablemente las potestades y responsabilidades inspectoras en la materia, adoptarán en su caso, a instancias de los operadores, y de conformidad con lo previsto en el

artículo 37 de la Ley de Defensa de los Usuarios, las medidas necesarias para la suspensión inmediata de las instalaciones en que existan estos indicios de fraude. ¿Que hemos hecho? Hemos hecho, preocupados por el tema de lo que estábamos detectando, y que, repito, ha dado origen a 72 pleitos, en lo que a Cepsa se refiere -nosotros tenemos aproximadamente 500 estaciones abanderadas en el país, y en 72 hemos comprobado que existía fraude en cuanto al suministro-, preocupados por el tema de la calidad -la verdad es que no nos habíamos preocupado del tema de la cantidad-, por ello es por lo que, repito, hicimos estas gestiones y estas reuniones con las distintas Comunidades. Creíamos que el libro registro podía servir bastante; no se ha implantado porque, al final, ha habido una impugnación del mismo, y lo que hemos planteado ahora es poder tener facultades, porque hoy no podemos, una vez que el producto ha sido descargado, entrar en este tema.

En relación con todo lo que se ha hablado y se ha escrito, ¿qué es lo que hemos deducido? En primer lugar, con independencia de posibles fraudes producidos en determinadas estaciones de servicio, y desde luego ninguna correspondiente a Cepsa, nos encontramos con un problema legislativo, que es el que ha dado origen a este problema de los llamados precintos. En este momento la Ley de Metrología establece distintas fases del control metrológico: la primera es la aprobación de modelo; el modelo tiene que aprobarlo la Administración; de la verificación primitiva -la primera que se hace- tiene que aprobarlo la Administración; la verificación después de la reparación y la verificación periódica; no se dice nada; no existe ninguna normativa al respecto. Es por ello por lo que precisamente acabamos de recibir, con independencia de una Orden que la Comunidad de Madrid sacó el 11 de febrero, un proyecto de orden del Ministerio de Fomento por el cual se trata de regular exactamente estos dos vacíos que existen hoy día en la praxis de las estaciones de servicio. No existe norma sobre la verificación después de la reparación ni de la verificación periódica, y esta Orden del Ministerio de Fomento trata de salir al paso estableciéndolo. Ya la Comunidad de Madrid se adelantó el 11 de febrero, pero tratando de establecer unos controles muy fuertes sobre las reparaciones.

¿Qué ocurre con las reparaciones? En primer lugar, tenemos que ser conscientes de que las mangueras -por llamarlo de una forma determinada- cuyo número es de 30 mangueras por estación, son aparatos que se estropean, como todas las demás cosas, y se pueden producir averías, y es lógico que se traten de reparar. El aparato, cuando se aprueba el modelo, sale con un conjunto de precintos, y es posible que en

esas reparaciones exista uno de esos precintos, y no el precinto oficial, que es el que existía sobre la parte volumétrica, que, al ser objeto de reparación, no exista en un momento determinado.

Usted me ha preguntado qué es lo que ocurría con nuestras estaciones. Le voy a decir exactamente qué incidencias hemos tenido nosotros en relación con este tema, no de fraudes, pero sí en unas inspecciones, exactamente sobre un total de 818 mangueras que tenemos en la Comunidad de Madrid, hemos tenido 17 incidencias. De esas 17 incidencias, 5 han correspondido a mangueras que estaban fuera de servicio. Por lo tanto, se refieren a 12 mangueras, donde se han encontrado con que había, a lo mejor, algún precinto que faltaba, de 818 -repito- que tenemos en la Comunidad de Madrid. Es decir, no ha existido en absoluto ninguna comprobación de fraude, y únicamente en algún caso se ha producido en unas mangueras en las que ha habido unas pequeñas deficiencias como consecuencia de estas reparaciones, que lógicamente hay que estar realizando constantemente.

Entonces, yo creo que con esta Orden a que he hecho referencia se va a resolver esta parte del problema de precintos, del problema de los aparatos. Leía hoy en el periódico que ayer, en la intervención que habían tenido los responsables en los temas tecnológicos, habían dicho que era facilísimo realizar todo tipo de fraudes. Nosotros, repito, no éramos conscientes de que se pudiera realizar, y desde luego en nuestras estaciones explotadas nunca hemos detectado en absoluto, ni se ha realizado ninguna operación de este tipo.

¿Qué es lo que se puede hacer? Yo creo sinceramente que va a ser muy difícil actuar sobre la tecnología, porque avanza más que la prevención, por tanto, va a ser muy difícil actuar sobre ella; por eso, tenemos que actuar sobre las personas, sobre los sujetos, y tenemos todos que tratar de colaborar. Repito que nosotros en estos abanderados no podemos, en este momento, colaborar, y por eso pedimos el poder colaborar, intervenir, y conseguir que no se puedan realizar actos como los que, parece, se han realizado. Creemos que todo lo que sea llevar un control más exhaustivo sobre lo que es una estación de servicio, y de ahí el libro de registro, creemos que es absolutamente básico. Creemos que con la nueva orden sobre reparaciones se va a cubrir ese vacío legal que existía. Repito que todo ello será inútil si no existe una cooperación absoluta por parte del operador, por parte de la estación de servicio y por parte de la Administración.

Quiero decir que nosotros tenemos, como digo, 500 estaciones abanderadas y tenemos otras estaciones

arrendadas. Nuestras relaciones con las estaciones de servicio son normalmente buenas. Qué duda cabe que todos los años, cuando hay que discutir cuál es la comisión, siempre se produce la fricción correspondiente sobre si es un poco más o un poco menos. Lo que sí quisiera es decirles a ustedes, y me permito recordar una intervención que realizó el 23 de noviembre de 1994 el actual Secretario de Estado de Energía, señor Fernández-Cuesta, donde hizo una exposición en la que establecía cuál era la retribución al comisionista en algunos países europeos. Por ejemplo, en Alemania, en ese momento -estoy hablando del año 94- eran 3,33 pesetas por litro; en Austria era de 5,08; en Francia era de 3,83; en Italia era 6,08; en Portugal era 4,24; en Suiza era 3,33, y en España era de 6,20 pesetas. Digo que no son palabras mías, son del actual Secretario de Estado de Energía, en las que se pone de manifiesto que esa retribución al comisionista, que, por otra parte no paga, sino que recibe el producto; es decir, no tiene un riesgo patrimonial, puesto que el producto sigue perteneciendo a la compañía petrolera -lo que hace es vender-, es una cifra superior a lo que existe en los demás países europeos. Esto es lo quería decirles en esta primera fase.

He visto con estupor, y quiero referirme a ello, en "El País" de hace dos o tres días, que había habido unas estaciones denunciadas en tiempos, y me encontré con la sospecha de que figuraba el nombre de Cepsa en alguna de esas estaciones de servicio, concretamente en dos dobles. ¿Usted sabe cuál era el motivo de la denuncia? Éste es un tema que les expongo, porque para nosotros es básico. Estábamos hablando de unidades de suministro, no de estaciones, sino de los surtidores que están en las calles de Madrid. Estos surtidores -nosotros tenemos unos cuantos-, en su momento, solamente servían gasolina súper -tenían un tanque con gasolina súper- y al ver que cada día había más usuarios, ya que todos los automóviles que se fabrican, como saben, tienen que utilizar gasolina sin plomo, y que hoy día estamos en una proporción cercana al 50 por ciento en las ventas de automóviles diesel, pensamos que para realizar la función de atender al usuario era necesario, con el mismo poste, poder tener tres mangueras; una que sirviera gasolina súper, otra que sirviera gasolina sin plomo, y otra que sirviera gasóleo.

Entonces, se consiguieron los permisos del Ayuntamiento de Madrid para poder poner estos tres tanques; el poste seguía siendo el mismo, y nos encontramos, con algunas denuncias, porque no sé si algunas estaciones de servicio se sintieron perjudicadas, y la Comunidad de Madrid paró, y en este momento estamos en discusión con la Comunidad

para que se nos permita tener estos tres estanques, y de momento quedamos solamente con dos. ¿Qué ocurrió? Que hubo estaciones donde quitamos el diesel y dejamos las dos gasolinas, y en otras quitamos una de ellas y dejamos el diesel, según lo que creíamos de consumo. Esas denuncias se han referido a que, en un momento dado, no ha podido repostar el usuario del producto que querían, que lo habían repostado a lo mejor un mes antes, y después no habían podido repostar. Es un tema que es importante, que he querido que aquí lo conocieran, porque creo que para poder servir al usuario en las calles de Madrid, con un sólo poste, el hecho de que pueda utilizarse el combustible o carburante que requiere cada vehículo, me parece que es fundamental, en un momento en el que, prácticamente, los coches que utilizan la gasolina sin plomo, con plomo y el diesel, son ya un número muy parecido.

Ésta es la situación como la vemos nosotros. Creo que con la orden de metrología, si el tema del libro de registro se lleva a efecto, con las facultades que puede haber, con una colaboración entre las estaciones de servicio y los operadores, con las actuaciones en materia de la Administración Central sobre el posible fraude y la utilización de los depósitos fiscales, etcétera, yo creo que con todo ello se puede llegar a garantizar un poco más esto. Sin embargo, me encuentro preocupado por estas declaraciones de ayer en las que se dice que es prácticamente imposible, con control remoto, no poder realizar otra serie de tipos.

Repito que nosotros no éramos conscientes; no nos había ocurrido; no nos ha ocurrido nada en relación con esto, pero, efectivamente, se ha creado un estado, sobre todo aquí en Madrid, de una cierta alarma, porque, aunque en principio, aparece un grupo exclusivo de empresas, la realidad es que todo el sector de estaciones de servicio es un sector que se ve inmerso en esta alarma social.

Quiero decirles una cosa: en su momento, incluso en la propia Ley de Hidrocarburos, cuando se habló de la distribución de gasoil a cooperativas de transportistas, lo que se olvidaba era la situación real que existe en el mundo. En el mundo, la gasolina se vende en las estaciones de servicio y es el único sistema que hay en el mundo para vender este producto, entonces, de lo que hay que tratar es de que exista la inspección correspondiente. La inspección, como he dicho antes, es indelegable; este es un tema que corresponde a la Administración Central o a las Administraciones Autonómicas, si está distribuido. Nosotros lo que podemos es tratar por todos los medios, a la vista de los suministros que hacemos, de los camiones, etcétera, de poner a disposición de la Administración todos los elementos que permitan

deducir que no existe fraude; pero de ahí no podemos pasar, salvo en las gasolineras que son nuestras; en éstas, tenemos toda la absoluta responsabilidad; en las que no son nuestras, repito, no con los contratos que hay establecidos, no por nosotros, sino por todos los demás y que son el mismo contrato que existe en Europa, porque este contrato que antes les decía, es un contrato que ha sido aprobado por Bruselas; es el mismo que rige en todas las naciones europeas, en donde las responsabilidades hasta el momento de entrada corresponden al operador y desde que ha entrado en la estación corresponde al propietario de la estación; por lo tanto, me parece difícil intentar nuevas cosas. Lo único que tenemos que hacer es que funcionemos todos los que estamos metidos, colaboremos y tratemos de atar al máximo todas las posibilidades para evitar que se produzca una situación como la que hemos tenido.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pérez de Bricio por su intervención y por la información que ha facilitado a esta Comisión y a los efectos de que cada Grupo Parlamentario fije sus posiciones y hagan los comentarios que consideren oportunos, así como le formulen las preguntas que hayan quedado pendientes, si es que hubiera alguna, se abre un turno de menor a mayor. En primer lugar, tiene la palabra el señor Misiego, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El Sr. **MISIEGO GASCÓN**: Quiero agradecer al señor Pérez de Bricio su información y hacerle algunas consideraciones en este segundo turno de palabra. Usted, al menos eso hemos observado desde este Grupo Parlamentario, ha dicho que la mayor preocupación que han tenido durante este tiempo ha sido asegurar que las estaciones abanderadas vendían en producto que ustedes les administraban, y garantizar la calidad de dicho producto.

Usted ha manifestado que no se habían preocupado de la cantidad y eso también nos preocupa a nosotros, en el sentido de que hay un código ético que tienen ustedes en la asociación de operadores, que me imagino que compartirán, todos los grandes operadores, y que no será un código sobrevenido. Yo creo que tiene que ser un código de muchos años, y no solamente se debería de haber preocupado Cepsa o el resto de petroleras, de la calidad, o de asegurar que era su producto el que se vendía al cliente; que nos parece bien; que es una preocupación que compartimos, pero, en ese sentido estimamos que deberían ustedes haberse preocupado del tema de las cantidades, porque en la ciudadanía había una sospecha, y yo me imagino que ustedes están dentro de la sociedad, no están ajenos a

la misma, y lo deberían ustedes haber pensado, aunque haya sido una sorpresa este acontecimiento que se ha producido, que ha sorprendido a todo el mundo -a algunos más que a otros, pero, de cualquier forma, eso estaba en la sociedad- porque había múltiples denuncias, no solamente en Madrid, sino en algunas otras Comunidades, de los ciudadanos que sospechaban que se les estaba dando menos cantidad de la que pagaban en su momento.

En ese sentido, ustedes también están siendo perjudicados, porque el cliente, cuando va a una estación de servicio ve la marca de la estación de servicio, Cepsa, Repsol, BP o la que sea, y, en ese sentido, no sabe si es una fábrica, una estación de servicio abanderada o propiedad de la marca que se exhibe. En ese sentido, a mí me parece que ustedes han hecho una falta de tutela eficaz y efectiva, si tenían indicios; porque usted manifiesta que no podían intervenir en la función inspectora cuando una estación no es de su propiedad; pero podían haber establecido algún tipo de muestreo, de valoración, de observación, y, si tenían sospechas fundadas o indicios, haber puesto el tema en conocimiento de la Administración pública, de la Administración regional, de la función inspectora o, en todo caso, haberlo puesto en manos de la Policía Judicial, de los juzgados.

Yo creo que hubiese sido muy eficaz que ustedes hubiesen ejercido esa tutela, pero una tutela en el sentido más amplio de la palabra, al margen de elementos de posibilidad jurídica, porque ustedes han hecho una eficaz tutela con respecto a la calidad del producto que ustedes vendían a las estaciones abanderadas, pero no así en cuanto al código ético que ustedes comparten, que era defender los derechos de los consumidores. Los derechos de los consumidores, no solamente están en la calidad, que también, sino también en la cantidad fundamentalmente. En ese sentido, nosotros tenemos que hacer una fuerte crítica a esta situación, en cuanto a que, a partir la liberalización del monopolio, ha habido un período en el que ustedes se han preocupado de lo que se han preocupado y no de esta cuestión, que es el objeto de esta comparecencia. Esta Comisión de Investigación, como sabe usted, se ha puesto en marcha, como consecuencia de las cantidades, no de la calidad, que si bien es cierto nos preocupa, como a usted también le preocupa.

En cuanto a lo que usted decía de la inspección en relación al vacío legal que usted señalaba, ayer estuvieron aquí representantes del Centro Español de Metrología. A preguntas de los Grupos Parlamentarios, venían a decir que siempre es bueno completar la legislación, en el sentido más amplio, pero que estimaban que había legislación suficiente para que una

función inspectora hubiese actuado de forma rápida y exhaustiva y que no había impedimento legal o jurídico que hubiese impedido que la inspección hubiese sido más amplia, más radical, en el sentido del término, para haber descubierto y haber ido hasta donde hubiese sido posible para ver lo que estaba ocurriendo, porque ya había indicios en actas de revisión de estaciones, etcétera. ¿Que siempre es bueno completar la legislación? Por supuesto; ahí estamos todos de acuerdo, pero la legislación que había, que hay actualmente, la Ley General de Consumo y otras disposiciones, permiten y exigen a la inspección y a la Administración Pública que en cada momento gobierne hacer una función inspectora absolutamente eficaz, cosa que no se ha producido.

Le digo esto para que lo conozca, porque usted no estuvo ayer en la comparecencia, como es lógico, pero el Centro Español de Metrología señalaba esta cuestión, sin olvidar que, efectivamente, completar la legislación siempre es bueno. A la inspección nada le hubiese impedido haber actuado de forma más contundente, por decirlo de alguna forma, para haber llegado hasta el final en esta función inspectora, cosa que nosotros hemos criticado no haber hecho y estaremos de acuerdo en las últimas disposiciones que han aprobado, que refuerzan la garantía; todo está bien, pero para eso está la Administración que gobierna, para tomar las medidas oportunas en cada momento.

Por lo tanto, yo quería hacerles estas consideraciones y, a continuación, paso la palabra a mi compañero, que le hará alguna pregunta más.

El Sr. **SÁNCHEZ SESEÑA**: Quiero dar las gracias al compareciente, el Presidente del Consejo de Administración de Cepsa, por su presencia aquí esta mañana. Yo solamente quería incidir sobre alguno de los puntos que ha reseñado.

En el tema de la calidad del producto nos comentaba la preocupación que asaltaba a los operadores de productos petrolíferos en cuanto a calidad, fundamentalmente por la sospecha de suministros ilegales o para suministros de camiones cisterna que no fueran exclusivos del contrato de abanderamiento. Nuestra preocupación también viene por la propia mezcla en los productos. Es decir, no solamente porque la estación de servicio se pueda proveer de suministros ilegales, por llamarlo de alguna forma, sino porque incluso se puedan llegar a mezclar gasolinas de distintos octanajes, y, por supuesto, con estructuras impositivas y estructuras de precios muy diferentes, radicalmente diferentes. Usted lo ha comentado: una gasolina 95 sin plomo puede estar en torno a las cinco pesetas de diferencia fiscal respecto a la gasolina súper 97. Incluso se pueden añadir aditivos

a las gasolinas, el gasóleo A, el gasóleo de automoción, otros productos, vulnerando las especificaciones, la traza de especificaciones de estos productos.

Es cierto que ustedes, como operadores que suministran productos a las estaciones de servicio, dicen que la responsabilidad recae exclusivamente sobre los gasolineros, pero mi pregunta es: ¿cómo identifica un consumidor, un usuario, una estación de servicio completamente propiedad del operador de otra estación de servicio abanderada, donde ni los hierros, ni tan siquiera la explotación es del operador? ¿Cómo identifica eso el consumidor? Porque si dijéramos que dentro de la marca Cepsa se pusiera una estrellita en la estación de servicio que dijera: esto es propiedad de Cepsa, el consumidor tendría un identificativo, y en este momento no.

Por lo tanto, la responsabilidad subsidiaria es evidente; la responsabilidad de los operadores en este terreno es evidente. Fundamentalmente, porque estamos trabajando con dos mundos con intereses, digamos, complementarios, pero a la vez competitivos, intereses entre los operadores y los propietarios o gestores de estaciones de servicio. Son dos mundos donde los intereses se confrontan, efectivamente, no solamente por la comisión, sino por un montón de elementos que configuran el propio sistema de venta de productos petrolíferos; y, en nuestra opinión, el tema de las calidades es un elemento fundamental, porque no es que el fraude se pueda producir solamente en cantidad, sino en calidad también. Como el producto petrolífero es un producto altamente cargado de fiscalidad, su estructura de precios recae fundamentalmente en los impuestos; no solamente se da un fraude al consumidor, sino también un fraude al Estado, un fraude en el sistema de recaudación impositiva.

De todas formas, sí nos gustaría saber cómo se les escapan también otros elementos, es decir, una estación de servicio abanderada en exclusiva por un operador, con una simple operación aritmética, que sería sabiendo los suministros a esa estación de servicio y sabiendo las ventas que tiene la estación de servicio, si le añadiéramos las existencias en los tanques, el fraude debería saltar a la vista. Si se suministran tantos litros de tales productos y se venden tantos otros, el fraude no sería demasiado difícil de identificar, sobre todo cuando ha apuntado usted el tema del libro de registro de estaciones de servicio; eso sería un buen complemento. Pero, incluso sin ese libro tan exhaustivo, tampoco sería tan difícil; es decir, suministros y ventas deberían cuadrar. Por lo tanto, yo creo que, eliminar todo tipo de responsabilidad en cuanto a las estaciones abanderadas por parte de los operadores, es hacer dejación, en parte, de unas

funciones de mantenimiento de marca, de mantenimiento de servicio y de mantenimiento de calidad al usuario. En este sentido, nos gustaría que nos hiciera una valoración sobre este tema de la calidad de los productos, sobre el tema de los abanderamientos, y cómo identifica el consumidor, el usuario, esa diferencia que hay entre una estación propiedad o una estación gestionada.

Por último, quiero preguntarle si en Cepsa cuentan con algún tipo de unidad de mantenimiento de aparatos surtidores, es decir, si tienen mecánicos de aparatos surtidores. ¿Existe este cuerpo de instrumentistas de aparatos surtidores en las estaciones de servicio de Cepsa, propiedad de Cepsa? ¿Hay algún tipo de estación de servicio abanderada donde también se cubra el tema del mantenimiento de los aparatos surtidores? Nada más y muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: En representación del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ruiz Castillo.

El Sr. **RUIZ CASTILLO**: Muchísimas gracias, señor Presidente. Quiero dar las gracias al señor Pérez de Bricio por su comparecencia esta mañana aquí, que consideramos interesante. Antes de pasar a hacerle un pequeño cuestionario de preguntas, que nos pueda aclarar las dudas que tenemos en estos momentos, quisiera hacer una especie de reflexión y conocer su opinión, porque es evidente que las compañías como la suya tienen abanderados, como usted ha dicho, y otro tipo de contratos arrendatarios, etcétera, y decía que, cuando entra el combustible en la estación de servicio, ustedes ya no tienen ninguna responsabilidad, pero es verdad que si hiciéramos una encuesta entre todos los ciudadanos de la Comunidad de Madrid, y supongo que entre todos los de España, cuando un ciudadano va a repostar, a echarle gasolina o gasoil a su vehículo, él no sabe si lo está haciendo en Pérez López, S.L.; él sabe que está echando gasolina -y para eso ponen ustedes esos grandes letreros- en Cepsa, en Repsol; él cree que está echando gasolina, que está repostando en Cepsa, en Repsol, en BP, en Total, en fin, en cualquiera de las compañías que operan en el ámbito de nuestra Comunidad Autónoma o de España.

Entonces, a mi modo de ver es, cuando menos, sorprendente que estas grandes compañías, y no estoy hablando en exclusiva de la suya, sino de todas, o hayan mantenido esa especie de indiferencia hacia el trato de esas estaciones de servicio abanderadas por ustedes hacia el consumidor. Yo supongo que en el futuro no será así, porque es evidente que el prestigio de una compañía, el prestigio de cualquiera de estas compañías que antes citaba, está en juego. Porque por

mucho que nos empeñemos en esta Comisión de Investigación o por mucho que nos empeñemos desde la Administración o desde sus compañías en que los ciudadanos cuando repostan combustible lo hacen en Pérez López, S.L, el ciudadano va a seguir absolutamente convencido -insisto si hoy mismo hiciéramos esa encuesta, lo veríamos- de que lo está haciendo en Repsol, de que lo está haciendo en Cepsa, de que lo está haciendo en BP o en cualquier otra compañía. Yo creo que ustedes son conscientes de eso, eran conscientes de eso, o deben ser conscientes de eso, porque para eso sí aprecian y para eso sí que tienen exquisito cuidado en la decoración o en la instalación de enormes letreros anunciadores de su compañía en las estaciones de servicio.

No entendemos o nos ha parecido sorprendente que sólo se preocuparan de la exclusividad de su combustible y de la competencia en las estaciones de servicio y, sin embargo, haya existido una especie de abandono del trato que recibía el cliente, no me refiero al trato personal de los operarios o de quien está al cargo de la estación de servicio, sino a que se pudiera cometer fraude contra un señor cuando va a repostar a una estación de servicio.

Yo no sé si tenían ustedes -me parece que ya ha contestado- alguna sospecha sobre el tipo de fraude. Antes decía un representante de Izquierda Unida que a pesar de que, desgraciadamente, ese Libro de Registro que nos presentaba usted esta mañana no haya sido instalado en las estaciones de servicio, sí tendrán una clara constancia y compararán exhaustivamente la cantidad de combustible que se descarga por parte de su compañía o que ustedes llevan a una estación de servicio con lo que luego se vende. De ahí harán las operaciones matemáticas suficientes respecto de comisiones que ustedes pagan, los famosos 'rappel' que ustedes les pagan a las estaciones de servicio. Lo que no acabo de entender es cómo una compañía de la categoría o del tamaño que pueden tener éstas que le he citado y la suya no han podido detectar ese desfase entre lo que se descargaba y lo que se vendía.

Usted ha dicho que no inspeccionan las estaciones de servicio. ¿Tiene usted noticia de otras compañías que sí lo hagan? Cuando ustedes detectan o alguien les dice que se ha detectado un fraude a los usuarios en una estación de servicio que tiene un contrato en exclusiva con ustedes ¿qué medidas son las que se pueden tomar?; por ejemplo, ¿cancelar ese contrato de parte? Usted ha dicho que en los estudios que se han hecho, precisamente las estaciones de servicio de Cepsa son las que daban el 0 por ciento en la desviación; quisiera que me comentara si es esto lo que ocurrió en una estación de servicio sita en Aranjuez, en el kilómetro 47,300 de la radial IV que

llegó a dar una diferencia de medición de 1,2, y en la que el abanderamiento es de su compañía, de Cepsa.

Se ha hablado muy profusamente a lo largo de estos dos últimos meses de que parte de la responsabilidad en lo que ha ocurrido fuera también una especie de lucha entre grandes compañías, debido a la próxima elaboración de la Ley de Hidrocarburo, debido a que están llegando a su final numerosos contratos de exclusiva de varias de esas compañías. No sé, si le ha parecido extraño o no, espero que pueda darme su opinión, que sea fundamentalmente en un mismo grupo empresarial en el que se ha detectado ese fraude y que, además, ese grupo empresarial sea abanderado fundamentalmente de una compañía. Usted ya nos ha dicho que tenía una gran preocupación ante lo que ha aparecido respecto de la fiabilidad que merecen los aparatos surtidores; yo, la verdad, es que tengo una impresión y una sensación, después de la comparecencia de uno de los mayores fabricantes de aparatos surtidores, de que, prácticamente, con mirar a un surtidor se le puede manipular. Me quedé francamente sorprendido de que para manipularlo no había que ser Einstein, y que cualquier experto en electrónica -me he repasado un poco las notas de su comparecencia-, prácticamente un electricista o alguien que sepa empalmar cables, puede manipular un aparato surtidor. Creo que a las grandes compañías, aunque no sea responsabilidad suya, aunque no tengan capacidad para poder inspeccionar les debe preocupar. Le pongo un ejemplo para que me entienda: hay dos grandes superficies comerciales que venden productos alimentarios; los productos alimentarios, evidentemente, los compran a distribuidores autorizados, pero supongo que si el producto alimentario está malo o puede ser manipulado o alterado, estoy seguro que cualquier gran superficie comercial estará que trina o estará absolutamente preocupada y fastidiada porque eso les pueda ocurrir a ellos, aunque no sean los directamente responsables de que el producto alimentario esté en mal estado. Yo tengo esa sensación; no sé que preocupación les puede causar a ustedes, pero esto de que con mirar un aparato se pueda manipular un surtidor de gasolina es bastante preocupante.

He entendido de su intervención que nunca han tenido contacto con la Administración a efectos de este tipo de fraude, si a otros muchos.

Y por último, y antes de pasar la palabra a mi compañero, le quería hacer un par de últimas preguntas. Usted dice que no tienen facultades para inspeccionar. ¿Tienen o conoce usted alguna normativa que les impida inspeccionar un surtidor? Porque cuando dicen "no tenemos facultades para inspeccionar surtidores", supongo que existe algún tipo de norma

jurídica que así sea y que les impida a ustedes llegar a una estación de servicio, abanderada por ustedes, e inspeccionar un surtidor. Si me pudiera dar esa normativa se lo agradecería porque yo la desconozco en estos momentos.

Por último, dado que cada vez sale más el tema de la distribución como uno de los ejes claves -usted ha dicho que muchas de las cosas que están pasando, sobre todo referente al tema fiscal es porque no se usan los mecanismos que existen para distribuir el combustible-, quisiéramos profundizar un poco más en este tema y queríamos conocer, ya que tenemos su grata comparecencia aquí esta mañana, con qué navieras trabaja Cepsa para traer en origen el combustible que se distribuye en España. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ruiz Castillo. A continuación, y por el mismo Grupo, tiene la palabra el señor Barrios de Penagos.

El Sr. **BARRIOS DE PENAGOS**: Muchas gracias, señor Presidente. Agradecemos al señor Pérez de Bricio su comparecencia esta mañana aquí. Vamos a realizarle algunas preguntas adicionales. ¿Están ustedes personados en la causa judicial abierta con respecto a este tema del fraude en las cantidades?

En segundo lugar, ¿qué opinión tiene usted de la fiabilidad de los totalizadores -que es otro tema que ha sido discutido en esta Comisión- en relación con los surtidores? Porque, aparentemente, si estos aparatos fueran bastante fiables, resulta difícil que ustedes, en un fraude que les afectan tanto, no se dieran cuenta de que estaban distribuyendo a un concesionario 100 y el concesionario sólo vende 25, por poner un caso.

En cuanto a los contactos con la Consejería, ¿no ha habido ningún contacto, ni siquiera por escrito, en relación con este tema después de la denuncia de la OCU?

También me gustaría preguntarle si el Consejero o alguno de sus altos cargos ha tenido en el pasado alguna vinculación a Cepsa, bien vía Consejo de Administración o de gestión dentro de Cepsa, etcétera.

Cuando usted habla de control de inspección, de la posibilidad de inspeccionar -también estuvo en la comparecencia el señor Ayala aquí y dijo que creen ustedes que podría ser favorable de cara a evitar posibles fraudes a los abanderados- supongo que lo que usted quiere decir es un control previo a todas las otras inspecciones; porque, por ejemplo, si ustedes tuvieran el control de la inspección de aquellas gasolineras, no solamente abanderadas sino aquellas que les pertenecen, se cerraría de alguna manera el ciclo. Lo

lógico es que haya un control previo, que ustedes controlen la marca -aquí se ha hablado de trazadores, etcétera- pero el control metrológico profundo, la última responsabilidad tiene que estar en la inspección pública. Supongo que usted comparte esta idea.

También me gustaría que me dijera cuál es la duración media y máxima de los contratos en exclusiva que tienen ustedes, Cepsa, con los concesionarios.

Finalmente, se ha hablado también -en prensa hay alguna documentación sobre ello- que se dice que algunas compañías distribuidoras no cumplen los requisitos mínimos de reservas. ¿Me puede explicar cuáles son estos requisitos y qué significa ese incumplimiento? Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barrios. A continuación, y también por un tiempo de 20 minutos, en representación del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Villanueva.

El Sr. **VILLANUEVA GONZÁLEZ**: Gracias, señor Presidente. Quiero agradecer la presencia de don Carlos Pérez de Bricio, Presidente del Consejo de Administración de la Compañía Cepsa, esta mañana en esta Comisión de Investigación; y, en primer lugar, yo creo que, por un poco de ética, habría que comenzar felicitando en la medida en la que, según tiene constancia este Grupo Parlamentario -y ruego que me corrija, si esta información no es exacta-, ninguna empresa, ninguna gasolinera de su propiedad, es decir, de las que explotan directamente, se ha visto inmersa en el informe de la OCU. Del informe de la OCU, según los datos que yo tengo, en la estación de servicio Campeón, Bravo Murillo, 229, y en la estación Piger Petroleum, Sociedad Limitada, calle Príncipe de Vergara, 130, el informe de la OCU arrojaba un dato de cero respecto a la desviación posible en cuanto a la cantidad de suministro.

Sí es cierto, y me gustaría en ese sentido -de ahí mi primera pregunta- que nos explicase la situación de la estación de servicio -que ya comentaba el señor Portavoz del Grupo Socialista- de Fuente la Reina, R-4, Kilómetro 47,300 de Aranjuez, que arrojaba un dato de desvío de un 1,2. Entiendo que esta estación no es de explotación directa sino que es de abanderamiento de la compañía que usted preside.

Yo no pensaba hacer un repaso de la legislación, porque el señor Ruiz Castillo, ayer, y yo creo que con buen criterio, nos hizo un repaso exhaustivo, que este Grupo Parlamentario comparte, porque el señor Ruiz Castillo nos hizo una exposición meticulosa y acertada -dicho sea de paso- en cuanto a la legislación en la que nos movemos, en el asunto que nos ocupa, pero sí me gustaría recoger alguna de las

reflexiones que se han hecho hasta ahora, para que usted tenga constancia de la opinión que le merece a este Grupo Parlamentario.

El señor Ayala, directivo de la Asociación que engloba a los representantes o a las compañías distribuidoras, el día que compareció en el seno de esta Comisión de Investigación nos hablaba de una situación de desarrollo legislativo pendiente; situación de desarrollo legislativo pendiente que se ha visto, a juicio de este Grupo Parlamentario, corroborada por posteriores comparencias, y, por decirlo de una forma rápida y concreta, si existía un marco legal, pero no existía un marco legal suficiente, porque, en la medida en la que se ha podido cometer un fraude como el que nos ocupa, este Grupo Parlamentario entiende que no existían los medios legales como para poder, uno, detectarlo y demostrarlo; dos, perseguirlo con todo el peso de la ley, o, dicho de otra forma, el marco legal que existía no proporcionaba seguridad total a los consumidores y usuarios de esta Comunidad, y de otras Comunidades Autónomas en España.

La pregunta que yo le hago es si el marco legal que se ha producido, las modificaciones legales que se han producido a partir del día 12 de enero, son modificaciones legales que incrementan las garantías y la protección de los consumidores y usuarios, al menos en el seno de esta Comunidad Autónoma, porque de sus palabras deduzco que existe -y creo que transcribo literalmente- un desarrollo legislativo pendiente en cuanto a) verificaciones periódicas; b) verificaciones después de reparación.

A partir del día 12 de enero nos encontramos con que el Ministerio de Fomento -y ayer lo reconocían los representantes del Centro nacional o del Centro Español de Metrología- está preparando una o dos órdenes ministeriales, que, por un lado, vienen a recoger la verificación después de reparación y la verificación periódica de los instrumentos de medida, con lo cual se supone que el marco legal que existía hasta la fecha -todavía no se ha promulgado esta orden ministerial- es un marco legal que queda por desarrollar, en la medida que el Ministerio de Fomento tiene constancia del problema y asume que debe desarrollar estas dos cuestiones, porque, como conocen todos los miembros de esta Comisión, son de su competencia en cuanto que les corresponde el desarrollo legislativo, no en cuanto a la ejecución -y ahora entramos en ello-, en cuanto a las competencias de las Comunidades Autónomas.

Mi pregunta es si usted conoce, y la valoración que podría hacernos, dos órdenes que ha dictado la Consejería de Economía y Empleo de esta Comunidad Autónoma: la Orden 1190/98, que regula el control de las actuaciones de reparadores de sistemas de medida,

y la Orden de 22 de enero, que recoge el manual de procedimiento e inspección. Para su información -por si no lo conoce- esta Orden de 22 de enero ha sido pionera con respecto a cualquier tipo de legislación que haya podido desarrollar cualquier Comunidad Autónoma en España en este sentido, y, por otro lado, una Orden que ha sido vanguardia, que ha sido copiada por otras Comunidades Autónomas que, con toda la buena intención del mundo, en la medida en la que la Comunidad de Madrid fue la primera en desarrollar estos procedimientos o estos protocolos de inspección, han asumido esta Orden con toda la innovación que ello suponía.

No quiero apartarme de lo que es el objetivo fundamental de esta Comisión de Investigación, y para este Grupo Parlamentario el objetivo fundamental de esta Comisión de Investigación es detectar las lagunas legales que hayan podido existir, y prever qué se puede hacer a partir de ahora para que los consumidores y usuarios tengan todas las garantías. Este Grupo Parlamentario entiende que en el desarrollo legislativo que era de su competencia, y en la ejecución en materia de inspección, que es de su competencia, por un lado, en primer lugar, era necesario cubrir un hueco, un vacío legal que existía, y de ahí el desarrollo de estas dos órdenes de la Consejería de Economía, y, por otro lado, este Grupo Parlamentario ya tiene claro a estas alturas de debate en esta Comisión de Investigación que se deben incrementar los medios materiales y los medios técnicos de los que disponen los inspectores de la Dirección General de Industria y de la Dirección General de Consumo, que inspeccionan de acuerdo a un procedimiento que debe de ser, como cualquier otra actuación de cualquier funcionario de la Administración, un procedimiento reglado.

Usted nos ha hablado en su intervención de que lo que le preocupa o en lo que ha trabajado su compañía en esta materia era en cuanto a la calidad o en cuanto al origen del combustible; algunas de las reflexiones que usted hacía, yo las entendía en la clave de evitar el famoso procedimiento de la "cisterna del millón" u otros similares.

Yo entiendo que su libro de registro -que yo lo entiendo de 'repostaje'- puede ser un instrumento que habrá que considerar, pero entiendo que ese libro no evita un fraude en la cantidad, que no nos permite tomar medidas, ni que sea un instrumento en cuanto al posible fraude respecto a la cantidad de suministro de carburante a los usuarios; sí en cuanto, probablemente, a otras cuestiones, no digo que menos importantes, vamos a dejarlo en tan importantes, como puede ser el origen, la procedencia de ese combustible.

Por tanto, me gustaría escuchar de usted qué medidas legales que podamos considerar nos aconseja

a esta Comisión de Investigación, modificaciones legales que se puedan adoptar para evitar fraudes en cuanto a la cantidad de suministro, así como otras recomendaciones; una de ellas -yo la he anotado, y ya nos lo comentó el señor Ayala- es en cuanto al proyecto de Ley de Hidrocarburos, la modificación del artículo 44, respecto a la necesidad de introducir cambios en la legislación que les permitan a ustedes, a las compañías distribuidoras, someter a controles de inspección a sus gasolineras abanderadas; entiendo que también a las que son de explotación directa de ustedes.

Yo creo que puede ser un instrumento de autocontrol de las propias compañías; yo creo que puede ser un instrumento más, y, en la medida en la que el propio sector lo propone hay que considerarlo, entendiéndolo que eso no es obstáculo -y yo creo que así se deduce de su intervención- para que las Comunidades Autónomas, en el ejercicio de las competencias en materia ejecutiva que le corresponden, incrementen esos medios de inspección. Por mi parte, nada más, señor Presidente; tomarán la palabra mis otros dos compañeros en representación del Grupo Parlamentario. Gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Nolla Estrada): Muchas gracias, señor Villanueva. Tiene la palabra el señor Muñoz Abrines.

El Sr. **MUÑOZ ABRINES**: Muchas gracias, señor Presidente, y muchas gracias, señor Pérez de Bricio, por sus explicaciones. Yo creo que se habrá podido dar cuenta que sobre esta cuestión, a lo largo del tiempo que llevamos en esta Comisión de Investigación, y a través de lo que haya podido tener usted noticia, se hace cada vez más cierto ese proverbio que dice que "cuando el carro se ha roto, es muy fácil decir por dónde no tenía que haber pasado", y digo esto porque me ha parecido entender algún cierto reproche no ya sólo a la Administración regional sino incluso a las propias operadoras petrolíferas en cuanto a la labor que tenían que haber realizado. Nosotros en este caso consideramos que, cuando nadie sospecha absolutamente nada al respecto, es muy fácil hacer reproches y no haberlos advertido en su momento.

En cuanto a la legislación, mi compañero, el señor Villanueva, ha hecho mención a ello. Yo, simplemente, quiero recordar que, tanto el señor Ayala de AOP, como un representante de Cetil, el mayor fabricante de surtidores en este país, incluso ayer el Instituto Nacional de Consumo, manifestaron que existía efectivamente una carencia de legislación importante, al igual que el Instituto Nacional de Metrología cuando dijo que existía una carencia en

verificación periódica y verificación después de reparación. A mí me gustaría que usted, si pudiese, diese una opinión sobre la magnitud de lo que significa una inspección o una verificación periódica y una verificación después de reparación, a efectos de poder ayudar a descubrir estos fraudes, y si la ausencia de legislación, precisamente en esas dos cuestiones, eran importantes a la hora de facilitar que determinados propietarios de gasolineras pudiesen manipular mucho más fácilmente los surtidores.

En cuanto a la inspección concreta que pueden hacer, o que hasta ahora se venía haciendo, por parte de todas las Administraciones Públicas desde hace muchos años, posiblemente desde el año 27 o desde el año 36, que era simplemente hacer la medición volumétrica a través de una probeta y mirar solamente los precintos exteriores, a mí me gustaría conocer su opinión sobre si la Administración actualmente, con la legislación que existía hasta este momento, al margen de la Orden que ya ha dictado la Comunidad de Madrid, de 22 de enero, tenía capacidad para poder inspeccionar de manera rutinaria de otra manera. Lo que quiero saber exactamente es si ustedes, como propietarios de algunas gasolineras, de algunas estaciones de servicio, en el caso de que algún inspector, teniendo en cuenta cuál es la legislación actual, hubiese querido, con anterioridad a este escándalo, desguazar prácticamente un surtidor y mirar en su interior cables, etcétera, si ustedes, repito, tenían la obligación de dejarle verlo, o si, por el contrario, creen que podían negarse a ello, y si, por lo tanto, era necesario que, a través de cualquier normativa, se regulara efectivamente cuál era el procedimiento de inspección que podían realizar las Administraciones Públicas.

La segunda pregunta es respecto a los totalizadores. Los totalizadores, cuando no cuadran entre ellos, y los albaranes, de entrega de combustible, aparentemente pueden suponer o representar, según lo que hemos podido entender en esta Comisión de Investigación a lo largo del tiempo que se va desarrollando, el posible suministro clandestino de combustible; es decir, no el suministro habitual por el proveedor normal que es el que abandera la estación, o si también podría significar un posible fraude a los consumidores por las diferencias entre el combustible que ha entrado y el combustible que se ha vendido. Lo que queremos saber es si usted comparte la opinión de que esa diferencia entre los totalizadores puede significar no sólo la existencia del famoso 'camión del millón', o si, por el contrario, cree que esa diferencia en totalizadores podría, en su momento, significar un fraude en el suministro directo a los consumidores que van a repostar en las gasolineras. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Muñoz. Tiene la palabra el señor Martín Vasco.

El Sr. **MARTÍN VASCO**: Gracias, señor Presidente. Aprovechando la intervención del compareciente, al que agradezco con suma sinceridad la claridad, e incluso algunas precisiones que nos ha hecho en el día de hoy, quisiera hacerle varias preguntas y varias reflexiones. De su intervención deduzco que, cuando los aparatos surtidores salen de la fábrica, es decir, cuando se ha realizado la verificación primitiva y la aprobación de modelo, evidentemente, el aparato surtidor sale con todas las garantías en cuanto a medición. Los consumidores y usuarios de Madrid podemos tener la completa seguridad de que ese aparato surtidor sale ajustado y da la medida exacta que marca. Sin embargo, en la vida del surtidor, como consecuencia de las reparaciones y de las modificaciones que sufre a lo largo del tiempo de uso de ese surtidor, se pueden producir una serie de desviaciones y de alteraciones que pueden ser las que motiven o justifiquen la comisión del fraude. Entendía de sus palabras que ahí es donde nos encontramos con el vacío legal. Es decir, el surtidor, como decía, sale de su origen en perfectas condiciones, perfectamente calibrado y perfectamente ajustado, y sale porque tenemos una regulación legal suficiente para garantizar que en ningún momento, desde que sale de la fábrica, tengamos ni siquiera la más mínima sospecha de fraude.

Sin embargo, nos encontramos con que, como consecuencia de las reparaciones que se van efectuando o de las labores de mantenimiento, alguien malintencionadamente pudiera alterar los mecanismos de medición y, evidentemente, podríamos tener esos posibles fraudes que se han detectado. Ahí es donde va mi pregunta: quisiera que me concretara si existe la normativa, y no es más que incidir sobre lo que han dicho mis compañeros, sobre lo que la verificación periódica y sobre lo que son las verificaciones después de reparación y modificación. Evidentemente, si no tenemos esos instrumentos legales, nos podemos encontrar con que se produzcan conductas fraudulentas, y no tengamos mecanismos para corregir, para vigilar o para impedir esa comisión de conductas fraudulentas.

En este sentido, agradezco las palabras del compareciente en el sentido de decir que la Orden del Ministerio de Fomento viene a cubrir ese vacío legal existente en cuanto a la verificación periódica y en cuanto a la verificación después de una reparación y modificación. También agradezco sinceramente que el compareciente haya dicho que la Comunidad de Madrid en estos dos aspectos concretos de la

verificación periódica y de la verificación después de la reparación y modificación se ha adelantado. La verdad es que es un dato que los Diputados de este Grupo Parlamentario habíamos aportado una y otra vez en esta Comisión, y agradezco que por parte del compareciente se reconozca que la Comunidad de Madrid se ha adelantado y ha cubierto ese vacío normativo; podíamos abrir una polémica sobre si la forma es la más adecuada, incluso si es suficiente o insuficiente; pero lo cierto y verdad es que la Comunidad de Madrid fue la primera Comunidad Autónoma que dio el primer paso para cubrir el vacío normativo que existía en estos dos aspectos.

También quisiera que me aclarara el tema de la polémica de los precintos. Nosotros hemos escuchado -y ya van varias jornadas de intenso trabajo- a distintos comparecientes, y yo creo que no sólo le surgen las dudas a este Diputado, sino que le surgen las dudas a todos los Diputados que componen esta Comisión de Investigación. Sobre el tema de los precintos nos queda siempre la duda de cuántos son los precintos oficiales. Ayer nos decía el Director del Centro Español de Metrología que los precintos oficiales son aquellos que vienen recogidos en la Memoria que se acompaña cuando se produce la aprobación del modelo, y que, más o menos, según sus palabras, los precintos oficiales vendrían a ser aquellos que se colocan sobre el volumétrico. Pero, evidentemente, también hemos descubierto los Diputados de esta Comisión que, además de esos precintos sobre el volumétrico, existe otro tipo de precintos que coloca el fabricante, en unos casos con la intención de garantizar la integridad del aparato sobre cualquier otro tipo de manipulación, y, en otros casos, con otras justificaciones que el fabricante cree conveniente.

La pregunta es muy concreta: con toda la duda que tenemos sobre los precintos, sobre el conocimiento que tiene usted de las estaciones de servicio propiedad de Cepsa, no de las que abandera, sino de su propiedad, cuántos precintos oficiales se instalen sobre los aparatos surtidores, y, además, si usted tiene conocimiento de que además de existir esos precintos oficiales, existe otro tipo de precintos instalados bien por la propia compañía Cepsa o bien por el propio fabricante. Es decir, si podemos estar hablando de una serie de precintos oficiales y si podemos estar hablando de otra serie de precintos cooficiales o instalados por el fabricante. En cuanto al tema de precintos quisiera también que me hiciera usted una aclaración, porque por más que buscamos normativa hemos encontrado normativa de las sanciones que se le pueden imponer al responsable de una estación de servicio cuando levanta los precintos sin autorización, o cuando los levanta y no los repone, siempre que haya error en la

medición. Si encontramos normas en la legislación que regulan unas sanciones a aquellos propietarios de estaciones de servicio que han levantado los precintos y a los que se ha detectado un error en la medición. Sin embargo, teniendo en cuenta la importancia que tiene la existencia de los precintos sin alteración, como garantía al consumidor y al usuario para que nadie altere los mecanismos de medición, por más que hemos buscado -y aquí está el dato más importante- sólo hemos encontrado un reglamento del año 1936, concretamente del 25 de enero de dicho año, que establece que aquel responsable de estación de servicio que levante los precintos y no los sustituya, será sancionado con una multa de cien pesetas, la primera vez, y la segunda vez con una multa de mil pesetas.

Quisiéramos saber si usted tiene conocimiento de cualquier otro tipo de norma, porque estamos hablando concretamente de responsables de estaciones de servicio que han levantado los precintos y a los no se les ha detectado error en la medición. Fíjese que yo centro la atención sobre la importancia que tiene que en todo momento estén presentes los precintos como garantía para los consumidores y usuarios.

En este sentido, también quisiera que me hiciera la reflexión sobre si considera suficiente la normativa en vigor en la actualidad, sobre el tema precintos, si considera usted clara la normativa; si considera usted que está claro el número de precintos que hay que establecer, y sobre todo, quisiera que me hiciera usted una valoración sobre la existencia de este Decreto del año 36, que sólo prevé una multa de cien pesetas, en el caso de que se levante un precinto la primera vez, y de mil pesetas en el caso de que se levanten de forma reincidente. Evidentemente, estos levantamientos sólo son para aquellos casos en que no se haya detectado error en la medición, porque si se detecta error en la medición, evidentemente las sanciones son mucho más fuertes. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martín. A continuación, a los efectos de proceder a contestar a las cuestiones planteadas tiene la palabra don Carlos Pérez de Bricio.

El Sr. **PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE CEPESA** (Pérez de Bricio): Gracias, señor Presidente. Las preguntas han sido muy diversas y voy a tratar de contestarlas conjuntamente. Yo quisiera, antes de empezar, decir una cosa. Miren ustedes, una cosa es la manipulación fraudulenta en las estaciones de servicio, y otra cosa es la vida normal de la estación de servicio. La vida normal de la estación de servicio, compuesta por un conjunto de surtidores,

de mangueras, etcétera, está sujeta, como ocurre en todos los aparatos, a averías, a reparaciones normales. Si lo que se quiere es legislar para evitar la utilización fraudulenta, señores, yo quisiera que esto lo pensaran con calma porque trasládenlo a la vida común, que se legislase para evitar cualquier mínima posibilidad de que se produzca una actuación fraudulenta. Esto se producirá siempre, y tiene su camino, a mi modo de ver, de actuación.

Pero, simplemente, digo esto para exponer que nos hemos encontrado ante una actuación fraudulenta, parece ser, y al mismo tiempo, al descubrir esa actuación fraudulenta, hemos visto cuál es la vida diaria de todo un sistema, de todo un conjunto de aparatos que contribuyen a suministrar, ni más ni menos que quince millones de toneladas de gasolina o de gasoil. Esto me lleva al tema de los precintos. Dentro de todo ese sistema, la praxis, la vida normal conducía a que hubiera una aprobación del modelo del aparato, como ocurre con el modelo de un automóvil; que después hubiera una comprobación sobre si ese modelo respondía -que era la verificación primitiva-, y, después había la vigilancia e inspección normal de las cosas, y no estaban previstos estos estados intermedios de la vida normal de un aparato, que se estropea y que hay que arreglarlo. Como consecuencia de esas necesidades de reparación, que a veces eran sencillas, a veces eran más complejas, en el conjunto del aparato, que tenía no sé si llamarlo precinto -porque esta palabra tiene un carácter oficial-, sino que tenía unos determinados temas de seguridad, era necesario a lo mejor tocar una parte para poder arreglar el aparato en cuestión. Lo que la praxis nos decía era que existía al final un precinto volumétrico, que es el que -digamos- no se atrevía nadie a tocar sin el consentimiento, sin la presencia de la Administración. Esto es así.

Como hemos visto, en lo que han versado estas actuaciones fraudulentas, no es que hayan consistido en quitar o poner precintos; los precintos han salido después, al inspeccionar todo se ha visto que en esa vida normal de los aparatos de la estación de servicio, ha habido que realizar reparaciones, y que existían un conjunto de precintos propios puestos por el fabricante, no impuestos por la Administración, porque no existe ninguna disposición al efecto, y se ha dicho: "aquí parece que falta esto". Y ya, inmediatamente, estamos ante un defraudador. No; se ha visto que el aparato funciona normalmente, que no había nada más; que algo que estaba en el aparato en cuestión ha sido objeto, a lo mejor de pérdida, para poder verificar la reparación normal, dentro de la vida normal de los surtidores.

Contestación inmediata: yo no soy especialista en aparatos surtidores, y lo que conozco es que existe

un precinto volumétrico, que es lo fundamental del aparato. ¿Que no existían las otras dos partes? No es que yo lo diga; lo dice el proyecto de orden del Ministerio de Fomento, que dice que las restantes fases del control metrológico establecidas en la Ley 3/85, es decir, la de verificación después de reparación o modificación, de verificación periódica y de vigilancia e inspección, conocidas como controles de uso en mercado, no son objeto de norma armonizada alguna por parte de la Unión Europea para su ejecución, aunque considerando la necesidad de que se realicen dichos controles, se deja a los Estados miembros la adopción de las medidas específicas que consideren oportunas para llevarlos a cabo. En consecuencia, esta orden tiene por objeto regular el control metrológico de los sistemas, etcétera. Es decir, no existía. Esto no está dicho por mí, sino por el Ministerio de Fomento.

Segundo tema, sobre la inspección: ¿Es que en una inspección se podía detectar lo que parece ser se ha detectado? Yo tengo que decir aquí, y me refiero a lo que decía al comienzo: si lo que se está es vigilando la actuación diaria normal, si es una inspección normal o si es una inspección policiaca. Si es una inspección policiaca, indiscutiblemente se descubriría lo que se ha descubierto. En una inspección normal es posible que no se descubriera; no lo sé, porque no conozco a fondo cuál ha sido el tema, ya que no corresponden a aparatos que tuviéramos nosotros. Pero, repito, siempre en la vida hay dos formas de realizar la inspección; una, normal de las cosas, y una inspección policial, como cuando se ha cometido un crimen, donde se llega hasta las últimas consecuencias.

¿Existía falta de seguridad del marco legal? Ya hemos visto que hay determinados puntos en que es así, efectivamente. Pero, podemos coger todo el aparato en cuestión, podemos blindarlo; podemos impedir que nadie toque sobre ello, y a lo mejor después, teniendo en cuenta el carácter de estos aparatos, que son electrónicos, con ordenadores y demás, a lo mejor, incluso pese a esa condición de aislamiento absoluto, pudiera ser objeto -a través de procesos de ordenadores- de manipulación.

Que, indiscutiblemente, con las órdenes que la Consejería dio en su momento mejora la situación, es evidente. Que con esta orden del Ministerio de Fomento lo que se hace es extender a toda España este vacío que existía, es indiscutible. Ahora, ¿va a ser suficiente? Pues no sé si va a ser suficiente o no lo va a ser.

Hay un tema que me ha preocupado y es la opinión del Diputado de Izquierda Unida. Quizá no me he expresado bien, pero ha dicho que no nos hemos preocupado más que de los temas de calidad y no de los temas de cantidad.

Yo le decía al principio que no nos habíamos preocupado del tema concreto de la cantidad, y voy a decirlo más concretamente, de los aparatos surtidores, por un conjunto de circunstancias: porque no teníamos las facultades de inspeccionar esos aparatos surtidores; porque es la Administración la que tiene que hacerlo, etcétera, pero lo que sí quiero dejar bien claro es que sí nos hemos preocupado de la cantidad. Y lo voy a explicar.

Mire usted, no quiero aquí hablar en nombre de la Asociación de Operadores, porque no soy yo su representante, y además voy a hablar sólo en nombre de Cepsa. Yo le aseguro a usted que Cepsa tiene en estos momentos el mejor sistema informático que hay en el mundo en materia de estaciones de servicio. Nosotros conocemos en cada momento cuál es el grado de existencias que tiene una estación de servicio; cuando ha repostado y en que cantidad, y llevamos el control absoluto en totalizaciones, semana por semana, de lo que está ocurriendo. Le quiero decir que este sistema informático es tan bueno que hemos ganado el concurso que ha hecho la empresa nacional argentina para el tratamiento de todas sus estaciones de servicio, en cuanto a informatización y control, y que en estos momentos estamos en negociaciones, que finalizarán muy pronto, con la empresa petrolífera venezolana Petróleos de Venezuela, para implantarlo en toda su red de estaciones de servicio. Quiere decirse que conocemos perfectamente lo que le pasa a cada estación; lo que no podemos llegar es a un 0,5; pero sí podemos llegar a un 5 por ciento de diferencia. De ahí que conociéndolo, es por lo que les decía al comenzar esta disertación que tenemos 72 estaciones de servicio, llevadas a los tribunales, porque hemos detectado que ni en cantidad y, por lo tanto, en calidad, no nos consta que el producto sea nuestro; no responden a lo que realmente debería de ser. Tenemos controlada estación por estación y, desde luego, le puedo asegurar que, aun sin conocer los surtidores, unas diferencias del 5 por ciento las tendríamos perfectamente localizadas en nuestro sistema de ordenadores. Estoy hablando por Cepsa.

¿Inspección de los surtidores propiamente dichos? Pues, no lo hemos hecho, porque con el sistema, repito, de nuestros ordenadores, de nuestro conocimiento de lo que ocurre, no hemos detectado nunca que hubiera ningún problema en relación con la cantidad. En relación con la calidad, nos preocupaba que, al haberlo en cantidad, automáticamente yo ya no podía responder de la calidad. Es por lo que, repito, tenemos 72 pleitos en este momento con nuestras estaciones abanderadas, y su relación la tengo aquí por si la necesitan.

Se ha dicho que el usuario no sabe si una

estación de servicio es propiedad o es abanderada. Yo, al empezar, decía que en las que son propiedad le aseguro que no ha habido la más mínima manipulación en lo que se refiere a los surtidores, y no decía lo mismo referente a los abanderados, porque, de acuerdo con los contratos -que, repito, no son contratos establecidos por nosotros, sino que es el modelo europeo-, el responsable único es el propietario; pero, por lo que decía antes de nuestro conocimiento de la cantidad que se suministra, sabemos si el producto es nuestro o no es nuestro, y, en cuanto a la cantidad, como los números son los correspondientes a nuestras cisternas, a lo que estamos descargando, no nos preocupaba; no creíamos que pudiera haber fraude, porque no contábamos con que en vez de vendérselo al usuario se lo pudiera llevar en bidones fuera, que era la única forma que podían haber hecho de fraude.

Por lo tanto, creemos que nuestras compañías las tenemos bastante controladas, tanto las abanderadas como las no abanderadas. En cuanto hemos detectado algo, automáticamente hemos procedido a llevarlo ante la justicia.

En cuanto al tema de Aranjuez del 1,2, en esa relación, como ustedes saben, figuraban tres estaciones de Cepsa, dos de cero cero y una de 1,2. Correspondían, me imagino, a unas extracciones que se hicieron de 10 litros, me parece, con unas probetas, donde dieron esos resultados. Yo, sinceramente, ni me creo lo del cero cero ni lo del 1,2, ante un procedimiento de este tipo; lo que sí le puedo asegurar es que antes la ley permitía un 1 por ciento de diferencia en volumen; hoy es 0,5. Le quiero a usted decir que, según sean las temperaturas y según sea el tiempo en que no ha;, es decir, que es una cosa que cualquiera que conozca esto, se podrá dar cuenta que se puede producir una situación de este tipo; lo que ya no se puede producir es con un 5 por ciento; pero en unas cifras así, a mí me preocupó que figurase cero cero, porque es matemáticamente imposible que sea cero cero. De la misma forma, creo que el 1,2 no constituyó para mí ningún motivo de preocupación, porque entra dentro de lo que puede producirse, atendiendo a cuánto tiempo ha estado sin funcionar la manguera. Es un tema relativo.

Consecuencia. Yo no me atrevo en este momento, como quizá quisieran ustedes, a poner la mano en el fuego por todas las estaciones de servicio que figuran con la imagen de Cepsa. No lo voy a hacer porque tengo que tener un mínimo de precaución, pero sí les aseguro que estoy prácticamente convencido, debido al sistema que tenemos y que me ofrezco a que ustedes conozcan nuestro gabinete de informática y puedan, en cualquier instante, conocer cuál es la situación de una gasolinera, en ese instante y en la

semana, y qué es lo que ha ocurrido y que va ocurriendo día a día, para darse cuenta de que tenemos un control, yo creo que lo más perfecto posible que se pueda tener; con independencia de que nuestros delegados provinciales recorran las estaciones para muchas cosas, desde luego, desde comprobar la calidad de los servicios hasta el conjunto de la estación. Ahora, no nos hemos metido nunca a ver el surtidor en cuestión cómo estaba, pero sí hacer comprobaciones de todo tipo, y hacemos también comprobaciones de todo tipo, a veces de si el surtidor mide bien o mal, con el procedimiento primitivo, en cierta forma, de la probeta.

De momento asumo una responsabilidad relativa de que nuestros abanderados, que tienen nuestra imagen, son tan buenos como si fuéramos nosotros, sin llegar a la absoluta, porque ahí no me atrevo a comprometerme en la misma forma.

Los contratos. Son contratos que se hicieron en su momento, que tienen un plazo de duración de diez años, que se sometieron a Bruselas, y que van venciendo en ese período de diez años. Ahora en Bruselas se edita un libro verde sobre este tema, porque había determinadas opiniones acerca de suprimir este tipo de contratos en exclusiva para pasar a un sistema abierto; ésta no es la situación actual, y entonces en el año 2000 se va a volver a seguir con todo el sistema conforme está ahora. Los contratos van venciendo; a nosotros nos vencen unos este año, otros el siguiente; alguno no se renueva, y otros, sin embargo, sí se renuevan, porque, contrariamente, hay algunas estaciones de servicio prefieren que el sistema no sea de comisión, sino que sea de venta, es decir, que compren la gasolina y la vendan ellos. Esto sólo se refiere a un mínimo de estaciones de servicio, porque la mayoría de las estaciones de servicio no quieren arriesgar su dinero, no quieren comprar y hacerse cargo de eso, sino que prefieren tener la comisión correspondiente.

¿Tiene esto que ver con la pregunta que se me ha hecho de un grupo empresarial, etcétera? Miren ustedes, me hacen una pregunta muy delicada. Me hacen una pregunta muy delicada, porque yo no estoy al tanto de los hechos de lo que realmente ha ocurrido, y, por eso, cualquier opinión que yo dijese podría ser una extralimitación al establecer actitudes de condena o no. Lo único que yo quiero decir es que, si es cierto todo lo que se ha publicado, ese grado de sofisticación que se ha producido no lo lleva a cabo un gasolinero individualmente, sino que tiene que haber una cierta potencia para poder llegar a ese sistema de sofisticación; eso es lo que quiero decir.

¿Tiene que ver con si vencen o no vencen los contratos? Yo le digo que, de la misma forma que cada año nuestros únicos problemas con las estaciones de

servicio son si la comisión es un poco más, es el IPC o un poco más, indiscutiblemente, cuando se produce la terminación del plazo también hay problemas, como pasa en toda negociación. Hay una negociación, y siempre suele haber problemas. No sé si este grupo vencía ahora o no vencía. En fin, lo único que quiero decir es que el tema, conforme se ha visto, no solamente aquí en Madrid, sino también en el resto de España, ha respondido a una capacidad mayor de la que tiene un gasolinero normal.

¿Por qué esas facultades? ¿Quién establece que pueda o que no pueda yo inspeccionar? Pues, es un contrato mercantil, y en ese contrato mercantil cada parte se reserva unas facultades. Es decir, no es que lo ponga en ningún lado; no existe ninguna disposición en absoluto que establezca si puedo o no puedo inspeccionar; lo único que existe son unos contratos mercantiles, contratos según el modelo que existe en la Comunidad Europea, en donde se dice taxativamente que: "El titular asume la obligación de conservar tales productos en las condiciones necesarias para evitar toda pérdida o deterioro, respondiendo en su caso frente a Cepsa como frente a terceros de toda pérdida, contaminación o mezcla. Los carburantes y combustibles se destinarán a la venta al público consumidor. El titular responderá personalmente frente a cualquier organismo público de la correcta medición de los aparatos surtidores y de la calidad e identidad de los productos por él suministrados". Nosotros, con independencia de que exista esta disposición contractual, precisamente vigilando y tratando que nuestra imagen no se vea afectada, sin embargo, en las relaciones normales, no en unas relaciones jurídicas, sino en unas relaciones normales con estas estaciones de servicio abanderadas, practicamos e identificamos en cuanto existe cualquier aspecto que no responda a la normalidad más absoluta.

La distribución. No sé cuál es el interés en este tema de esta pregunta en relación con el fraude que estamos considerando, cómo realizamos la importación de nuestros productos. Mire usted, nosotros importamos 20 millones de toneladas de crudo, de petróleo, e importamos, aproximadamente, 3 millones de toneladas de productos. Entonces, aproximadamente un 32 ó un 33 por ciento de nuestro crudo lo importamos en barcos que tenemos contratados, y el 68 por ciento restante lo importamos en barcos que alquilamos, en barcos que salimos al mercado a alquilar. Si se refiere a los barcos que tenemos contratados, en este momento son tres barcos que pertenecen a la naviera Fernández Tapias, y que son los que realizan el transporte del 32 por ciento del crudo que importamos, repito; el otro 68 por ciento viene en barcos de distintas banderas. Por lo que se refiere a los

productos, ocurre lo mismo. En el caso de productos no empleamos prácticamente ninguna compañía grande; empleamos una compañía que se llama Marpetrol, que realizará aproximadamente un 20 por ciento de estas importaciones, y el resto lo importamos en barcos de otras procedencias. Desgraciadamente, no hay barcos españoles ni para un caso ni para otro, y empleamos barcos de otras procedencias.

En cuanto a si nos hemos personado en la causa, no nos hemos personado en la causa. No nos hemos personado en la causa, porque ninguna de nuestras estaciones de servicio, ni propias ni abanderadas, estaban afectadas; por eso no estamos personados en la causa.

¿Qué fiabilidad tienen los totalizadores? Pues, mire usted, eso sí que no lo sé; no le puedo contestar porque no lo sé. No sé si son realmente fiables o si tienen algún problema. Me enteraré, pero no lo sé. Calculo que deben ser fiables. Desde luego, nuestro sistema informático sí lo es y está ligado con los totalizadores de nuestros surtidores, pero no puedo contestar a nivel general.

¿Hemos tenido contactos con la Consejería de Economía después de lo acontecido? Personalmente, Cepsa ninguno. Perdón, ha habido uno, no directamente, sino por parte de un abanderado que fue afectado por un cierre de un día -que era de Navalcarnero, por cierto-, porque se vio, aunque estaba todo perfectamente, que faltaba uno de esos tantos precintos que tienen los aparatos, y no sé si los directores de Cepsa hablaron con la Consejería para ver cómo se resolvía ese tema, porque la verdad es que el dueño de la estación quería llevar al Juzgado de Guardia a los que habían cerrado la estación.

El tema del señor Blázquez. El señor Blázquez ha sido consejero de Cepsa yo calculo que durante tres años, y cesó, presentó su dimisión, la cual fue aceptada el 5 de julio de 1995.

Las reservas estratégicas. Hace tres años se creó la llamada Corporación de Reservas Estratégicas, siguiendo una recomendación de la Agencia Internacional de la Energía del año 73, cuando se produjo la crisis energética; fue hace tres años cuando se creó esta corporación, que lo que trata, en definitiva, es que todos los operadores tengan 90 días de reservas estratégicas. Noventa días en España, situados en algún lado de forma que, suponiendo que no hubiera ninguna entrada de petróleo o productos, pudiera funcionar el país por lo menos durante tres meses. ¿Dónde se tienen estas reservas estratégicas? Las puede tener cada operador en sus propios tanques; puede alquilar los que tiene la propia Corporación de Reservas Estratégicas llamada Cores; o puede también alquilar, como en este momento está haciendo CLH, a los operadores. Ésa es

una obligación que tienen todos los operadores, es una obligación que se exige, como decía antes, cuando se utiliza el sistema logístico de CLH y que a veces, cuando se utilizan otros sistemas, no se exige porque no hay quien lo exija o inspeccione suficientemente.

En relación con lo que he dicho antes, qué duda cabe que existían estos vacíos en el marco legal, y, como he dicho, creo que las nuevas normas cubren eso. Perdónenme ustedes si me he olvidado de alguna cosa; no sé si he contestado a todo. En lo único que insisto -repito- es en que es un poco complicado; yo creo que en todas estas cosas hay que actuar sobre la actuación fraudulenta cuando ésta se produzca; ahora bien, es muy difícil crear todo un sistema pensando en que va a haber unos criminales en un momento dado. ¿Qué ha ocurrido? Se ha descubierto una cosa y entonces, automáticamente, se empiezan a ver determinados puntos que pudiera haber. Yo les aseguro, de lo poco que yo conozco, que por el tema de los precintos no está la situación, no va por ahí. ¿Que se pueda blindar el aparato? Cuando se actúa de una forma perfectamente coordinada para conseguir unos resultados que sean aceptables por la Comunidad, porque cuando es más de un 5 por ciento se detectan de otra forma, se hace de forma distinta. Para evitarlo, qué es lo que decimos: toda la colaboración posible. Yo les aseguro que creíamos que no se nos podía producir debido a este control informático que llevamos, aunque no hiciéramos el control de los surtidores. No se me ocurre personalmente qué medida explícita se puede tomar para garantizar el control de una forma absoluta, pero espero que entre todos seamos capaces de conseguirlo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez de Bricio, por su intervención. A continuación se abre un turno final para que cada Grupo Parlamentario, si le ha quedado algún asunto pendiente que tratar, tenga la posibilidad de hacerlo. De menor a mayor, tiene la palabra el señor Misiego, por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El Sr. **MISIEGO GASCÓN**: Muchas gracias, señor Presidente. Agradecemos al señor Pérez de Bricio su intervención. Su preocupación en algún momento es compartida por la nuestra, en el sentido de que a nosotros nos ha preocupado -valga la redundancia- que usted manifestara que, hasta ese momento, el tema de cantidades no hubiera sido un elemento de especial interés para ustedes, si bien es cierto que controlaban el tema. La información que nos ha trasladado sobre el sistema informático que tienen -del que nosotros nos alegramos, porque desconocíamos ese proceso de control que tienen tan

exacto- determina que, efectivamente, pueden tener en su mano la posibilidad siempre de detectar indicios de este calibre, siempre que sean magnitudes importantes. Usted señalaba el 5 por ciento, usted sabe que la tolerancia máxima están en 0,5. Está claro que usted habla del control de los productos que venden en su totalidad; y me parece que eso es un buen control, pero de cualquier forma, nos parece que podían haber hecho más. Ésa es la crítica afable que le hemos hecho, en ese sentido, nos parece que podían hacer más.

En este momento, en el mundo actual, donde todo el mundo reclama la calidad total de todos los productos de diversa índole, los fabricantes, los que venden productos a los consumidores les plantean garantías, les plantean líneas regulares de reclamación, les plantean oficinas de queja y de reclamación de sus derechos, creo que ustedes tenían que estar a la altura del momento, en este sentido. ¿Ustedes tienen alguna oficina de reclamación del cliente para poder haber sido detectado el fraude? porque usted sabe que ha habido reclamaciones. Ustedes preservan la marca por encima de todo, y a mí me parece bien que la marca sea un tema a preservar en cuanto que define un producto y una calidad del mismo, pero en la situación que se ha dado, como decía algún compañero, el cliente que ha sido defraudado no sabía si había sido defraudado por Cepsa directamente o por la concesión directa. Ése es un hecho que está ahí. Yo le pregunto a usted: ¿tienen algún departamento de quejas, de reclamación para que el cliente pueda dirigirse a la marca para determinar que ha sido perjudicado, no solamente por la calidad, que también, porque usted sabe que si el producto no tiene calidad puede generar algún tipo de avería importante en los coches, sino por la cantidad? ¿Tienen alguna oficina? ¿Ha sido informado el cliente de que puede dirigirse allí? ¿No sería bueno que las estaciones propiedad de Cepsa tuvieran un logotipo donde dijera "propiedad de Cepsa", y en todo caso, las que son concesión que pusiera "concesión" o "franquicia"? Es otro elemento a determinar, al margen del tipo de contrato que tengan ustedes con ellos.

Son cosas en las que ustedes, quizá, tengan una responsabilidad subsidiaria; nos consta; ustedes tienen que tener una responsabilidad subsidiaria, y ustedes serían los más interesados en que esta situación no se hubiese dado. No les voy a plantear que puedan tener ustedes la responsabilidad del que defrauda, está clarísimo. Como decía usted es el deshonesto el que ha planteado un sistema electrónico, mecánico o informático -que puede ser así- para defraudar al cliente y a los usuarios. Lo que está claro es que ustedes tenían una obligación, que a lo mejor no era jurídica pero sí ética y moral, y, además, de interés fundamental para ustedes como marca que se

visualizaba en las estaciones. Siempre creo que habrá un antes y un después de estos acontecimientos y me imagino que ustedes, de cara al futuro, tomarán otro tipo de medidas; ha expresado usted un tipo de propuesta pero imagino que habrán aprendido la lección; la estamos aprendiendo todo el mundo, incluso los propios consumidores que, en ese sentido, son los más afectados.

Nuevamente le expreso mi agradecimiento por la información que nos ha dado; en ese sentido comparto algunas cuestiones que usted ha dicho, pero, desde luego, la crítica que le hemos hecho va dirigida, fundamentalmente, a la dejación, por decirlo de alguna forma, de esa obligación que estimamos, desde el punto de vista personal este Grupo Parlamentario, que debían ustedes haber hecho; y que, además, tenían posibilidad de detectar o de tener indicios y haberlos puestos en conocimiento, a efectos de parar una situación que ha explotado y en la que no solamente los consumidores han salido afectados, también las marcas -en concreto su marca puede ser de las que no estén afectadas-; otras compañías han sido mucho más afectadas y con un problema muy serio que quizá veremos en otra comparecencia. En cualquier caso usted sabe que la situación ha sido muy compleja, muy difícil y que esperamos que no se vuelva a repetir. Le agradecemos la información prestada.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Misiego. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra, en primer lugar, el señor Barrios de Penagos.

El Sr. **BARRIOS DE PENAGOS**: Muchas gracias, señor Presidente. Simplemente dos cuestiones adicionales: una en relación con las 72 demandas planteadas. Quería que me confirmara que estas demandas son todas por el tema de distribuir otra marca distinta de la de Cepsa o por ese tipo de cuestiones relacionadas con calidades, y que en ningún caso tienen que ver con posibles fraudes en la cantidad, que es el objeto de esta Comisión. En segundo lugar, en relación con los barcos contratados que usted me decía antes que transportaba, más o menos, un 32 por ciento del total del crudo importado ¿desde cuándo vienen esos contratos? ¿Podría aclararme, más o menos, la fecha? Nada más y muchas gracias. Cedo la palabra a mi compañero Modesto Nolla.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barrios de Penagos. Tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señor Presidente. Únicamente quería preguntar, en relación

con estas 72 demandas a las que ha hecho usted referencia, señor Pérez de Bricio, presentadas a las estaciones de servicio abanderadas, cuántas de estas estaciones de servicio están ubicadas en el ámbito de la Comunidad de Madrid; en segundo lugar, respondo afirmativamente a su pregunta respecto de si nos interesa tener la relación de esas estaciones de servicio; en tercer lugar, preguntarle en qué fechas se interpusieron esas demandas; y, por último, preguntarle de qué manera detectaron ustedes esas irregularidades que dieron lugar a la presentación de esas demandas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Nolla. Corresponde el turno al Grupo Parlamentario Popular, en primer lugar tiene la palabra el señor Villanueva.

El Sr. **VILLANUEVA GONZÁLEZ**: Gracias, señor Presidente. Simplemente, para agradecer la comparecencia y la información que esta mañana nos ha facilitado el Presidente de la Compañía Cepsa. Nada más; gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Villanueva. A efectos de cerrar el debate y concluir las informaciones a esta Comisión, tiene la palabra el señor Pérez de Bricio.

El Sr. **PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE CEPESA** (Pérez de Bricio): Gracias, señor Presidente. Tengo que decirle que en Madrid yo creo que prácticamente no hemos tenido ninguna reclamación; todas han actuado en donde precisamente era más propicia la entrada de operadores sui géneris, que ha sido en la zona andaluza y en Cataluña. Tengo aquí la relación, la estoy leyendo muy deprisa, y no veo ninguna de Madrid.

Mire usted, he leído, siguiendo una intervención que hubo aquí, que hablaron ustedes de unas gestiones en el mes de mayo del 96 de la AOP con la Administración, etcétera, y el motivo de esa reunión que entonces se pidió fue precisamente decir: evitemos que en Madrid se produzca lo que se está produciendo y extendiendo como una balsa de aceite desde otros lados de España. La más próxima la tengo aquí, en El Pedernoso, en Cuenca, pero no veo ninguna en Madrid. Si lo encuentro, se lo enviaré con mucho gusto.

En relación con el tema de cuándo se hizo, le voy a contar la historia, para que la sepan completamente. Cepsa tenía una flota de barcos tradicional, como la tenían todas las compañías petrolíferas, y cuando surgió el problema del famoso

barco Amoko Cádiz, que recordarán ustedes, en Normandía, ante la responsabilidad tan enorme de las compañías petroleras por la indemnización que se pedía, yo creo que casi todas las compañías petroleras en el mundo decidieron vender su flota de barcos, se vendió la flota, y se la quedó una de las empresas importantes europeas, que es la danesa Maersk.

A la empresa danesa Maersk no le fue bien, por los motivos que fuera, y yo creo que hace unos ocho años -creo recordar- se la traspasó al señor Fernández Tapias; o sea, a partir de ese momento es cuando el señor Fernández Tapias tiene el transporte, y cuando digo que es sólo el 32 o 33 por ciento lo que importamos en sus barcos, no quiere decir que sus barcos no tengan más capacidad, sino que lo que no vamos a hacer es traer un barco desde Arabia Saudita a Algeciras y volverlo a llevar vacío a Arabia Saudita; entonces, lo que hacemos es que lo alquilamos nosotros; es decir, lo tenemos en funcionamiento, pero para transportar productos o crudos de otros petroleros. Como la pregunta era qué cantidad es la que habíamos importado nosotros, le digo que lo que hemos importado ha sido exactamente ese 32 ó 33 por ciento.

Mire usted, yo se lo agradezco, porque creo que aquí estamos todos para tratar de aclarar las cosas; yo he tratado de hablar con absoluta sinceridad, como creo que todos ustedes, y, por lo tanto, ¡hombre!, qué duda cabe que todos nos hemos sentido preocupados por esto que ha ocurrido, y es lógico que unos estén más preocupados que otros; como el que le atropellan está más preocupado que el que ve el atropello; pero todos estamos muy preocupados por eso que ha ocurrido, y por eso es lo que tenemos que tratar de ver. Nosotros nos hacemos examen y decimos, vamos a ver, ¿esto nos lo podrían haber hecho a nosotros? Entonces, yo le diría con toda sinceridad: pues, a lo mejor me lo hacen en un mes, pero no sé, lo hubiéramos ido detectando. Ahora, cuando se trata ya de grupos importantes, el tema se complica, que es lo que ha ocurrido en este caso concreto. Qué duda cabe que estamos preocupados, y qué duda cabe que mis compañeros, mis colegas, y nosotros tenemos que tratar de hacer todo lo posible para que esto no se produzca; pero las cosas se producen. No sé qué otra pregunta había; creo que me he olvidado de una de ellas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Muchas gracias, señor Presidente. Efectivamente, le había preguntado, en relación con estas 72 demandas, sobre todo de qué manera pudieron detectar ustedes esas irregularidades que dieron origen a las demandas.

El Sr. **PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE CEPESA** (Pérez de Bricio): A través del sistema informativo que le decía; es decir, empezamos a ver que hay menos consumo. Cogiendo el día a día, ¿cómo es posible que nos dieran unos resultados que no se correspondían con la realidad?, y, entonces, inmediatamente hicimos una inspección in situ, porque, como desde la estación se nos dan los datos informáticos todos los días, se nos estaban dando datos que no se correspondían con la realidad; se produce una inspección ya personal, y esa inspección personal se completa con detección de las cisternas, notarios, etcétera.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez de Bricio. Finalizada la comparecencia, en nombre de toda la Comisión y en el mío propio, quiero dar las gracias una vez más a don Carlos Pérez de Bricio, Presidente del Consejo de Administración de la empresa Cepsa, por su presencia en esta Comisión y por la información que ha aportado a la misma.

Antes de pasar al segundo punto del Orden del Día, por petición, yo creo que de todos los Grupos Parlamentarios, hacemos un receso de cinco minutos.

(Se suspende la sesión a las doce horas y cincuenta y seis minutos.)

(Se reanuda la sesión a las trece horas y seis minutos.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión. Pasamos al segundo punto del Orden del Día.

Comparecencia de D. Alfonso Cortina de Alcocer, Presidente del Consejo de Administración de la empresa REPSOL, a petición de los Grupos Parlamentarios de Izquierda Unida, Popular y Socialista.

C.179/98 R. 1574 C.169/98 R. 1511 C.143/98 R. 1481 (IV)

Quiero, en primer lugar, dar las gracias al señor Segrelles por su presencia en esta Comisión, y reiterar, en nombre de los miembros de la misma, el agradecimiento de don Alfonso Cortina de Alcocer, Presidente de Repsol ya que, ante la excusa que tenía justificada de no poder asistir a la Comisión en la que estamos inmersos, nos facilitó la posibilidad de que compareciera don Jorge Segrelles García, Director General de Márketing y Red de la Empresa Repsol, conocedor más directo de la materia. Dicho lo anterior, y de menor a mayor, al objeto de fijar los motivos por los cuales se solicita la comparecencia del señor

Segrelles, en primer lugar, tiene la palabra el señor Misiego, por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El Sr. **MISIEGO GASCÓN**: Gracias, señor Presidente. Quiero agradecer la comparecencia del señor Segrelles y de su acompañante. Me gustaría que nos pudiera decir, si tiene usted la amabilidad, los motivos fundamentales de la ausencia del señor Presidente, porque, en principio, era la comparecencia que solicitábamos, aunque haya dado una explicación el señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Misiego, no me importa que haga esa pregunta, pero, en esta Comisión, se la leído una carta enviada por el señor Cortina de Alcocer en la cual ha dado los motivos concretos por los cuales no podía asistir. Al margen de eso, lógicamente, usted tiene la libertad, como no puede ser de otra manera, de preguntar lo que crea conveniente. Gracias.

El Sr. **MISIEGO GASCÓN**: Señor Presidente, le recuerdo que, efectivamente, se ha leído esa carta justificándose, pero, recurriendo a la amabilidad del compareciente, si me pudiera dar una explicación más extensa le quedaría muy agradecido. Yo creo que en esta Comisión se puede solicitar ese tipo de explicaciones, digo yo, señor Presidente, aun habiendo estado de acuerdo con la sustitución y estando encantados con la comparecencia del señor Segrelles, porque me imagino que dará explicación a las preguntas que vayamos a realizar.

Señor Segrelles, en primer lugar, ¿qué opinión le merece la situación que se ha creado en la Comunidad de Madrid en relación al presunto fraude de las gasolineras? ¿Qué opinión le merece la actuación de la Administración regional y, en especial, la función de la inspección llevada a efecto antes y después de esa situación? ¿Conocían ustedes o sospechaban el origen de la filtración a la prensa del fraude que existía, y estaban ustedes al tanto de esa filtración? Como sabe usted, ha salido en la prensa el origen de esa filtración; sería muy interesante conocer ese tipo de cosas.

También le pediría qué explicación nos puede dar usted -para nosotros, desde luego, tiene especial interés- acerca del hecho de que su Grupo haya sido muy afectado por la situación que nos ocupa en este momento. ¿Qué explicación pueden dar ustedes sobre que en el grupo Villanueva, un grupo que ha estado manteniendo con ustedes una relación comercial bastante amplia y durante mucho tiempo, se haya detectado que es el más afectado por el presunto

fraude?

Nos gustaría conocer qué tipo de relación comercial y en qué momento de esa relación comercial estaba el grupo Villanueva con Repsol; si había un proceso de renegociación del contrato o no, y si las relaciones comerciales discurrían por un momento normalizado o había algún tipo de problemas en ese sentido. También quiero comentarle y pedirle una cierta explicación sobre si ustedes tenían indicios del fraude que se venía dando o algún indicio de irregularidades. ¿En el grupo Villanueva no habían detectado algún tipo de problema? Es decir, su marca que en este momento está siendo muy afectada -corríjame si me equivoco, pero ustedes se han personado en la causa a efectos de sentirse perjudicados en el momento del fraude- ¿no había detectado ningún tipo de indicio, en épocas anteriores, que le hubiese llevado a llamar la atención o, en todo caso, a plantearse una rescisión del contrato, por el abuso de confianza que se estaba produciendo, y por incumplimiento irracional de dicho contrato en ese sentido?

¿Nos podía decir -si aparte del grupo Villanueva- han tenido ustedes algún tipo de estación, o abanderada, afectada en este proceso? ¿Ha sido el grupo Villanueva o ha habido algún tipo de estación de servicio, abanderada por ustedes, que haya sido afectada también por este proceso de irregularidades, contra la que hayan levantado acta de infracción? ¿Qué medidas venía realizando el grupo Repsol, desde el punto de vista de la valoración de las relaciones comerciales con las estaciones abanderadas o franquiciadas, en el sentido de garantizar los derechos a los consumidores, haciendo un seguimiento del comportamiento de las mismas, y qué funciones y qué medidas de inspección, de valoración de otro tipo de elementos hacían ustedes para mantener este tipo de contratos con estos grupos de estaciones de gasolineras? De momento, en este turno de palabra, no le vamos a preguntar nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Misiego. Antes de continuar, quiero agradecer, en nombre de la Comisión, la presencia en la misma de don Fernando de Lorente, que es el Director del Área de Asuntos Jurídicos de Repsol Comercial. Muchas gracias por estar con nosotros. A continuación, al mismo objeto que en el turno anterior, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Ruiz Castillo.

El Sr. **RUIZ CASTILLO**: Muchas gracias, señor Presidente. Muchísimas gracias a los dos comparecientes por su presencia aquí en esta Comisión de Investigación. Yo, al igual que al anterior compareciente, le quisiera hacer una primera consulta,

una primera reflexión del modo en que la imagen de su compañía evidentemente pueda estar afectada en estos momentos por los acontecimientos de los últimos meses, en el sentido de que, efectivamente, yo no sé si ustedes, en alguna ocasión, han tenido facultades para inspeccionar, y digo esto, como decía en la anterior comparecencia, porque nos ha sorprendido esa especie -y yo entrecorrimo, porque no quiero que tenga ningún contenido peyorativo- de indiferencia por parte de las compañías hacia el posible fraude que pudieran tener los usuarios en el consumo de su combustible, del combustible de sus compañías; en este caso de la suya, de Repsol.

Nos parece difícil que, evidentemente, con los adelantos técnicos que hay en estos días, esto no pudiera ser detectado, y sobre todo quería saber qué opinión le merece a usted -y voy a insistir en esa pregunta-, que un surtidor por el cual sale su combustible, pueda ser manipulado por un simple electricista que sepa empalmar cables. Es algo que, desde la comparecencia de ayer, uno de los mayores fabricantes, me dejó absolutamente perplejo, y me dejaría más perplejo que ustedes no supieran que los surtidores, por los cuales sale su combustible, pueden ser alterados de esa manera. Yo creía que iba a ser algo más complicado defraudar combustible. Parece ser que no. En ese sentido, yo no sé si comparten la perplejidad que yo tengo, al menos, o si ustedes sabían que los surtidores podían ser manipulados de esa forma tan fácil.

Entrando en el contenido de las preguntas que a mí me gustaría hacerle, su sociedad vende petróleo en las estaciones de servicio, en unos casos propias, en las llamadas estaciones abanderadas, ¿qué tipo de relación mantienen ustedes con estas últimas, con las abanderadas, y qué proporción hay de su sociedad en la Comunidad Autónoma de Madrid, entre unas y otras, si es que tienen ese dato. En el muestreo aleatorio que realizó la OCU, en su estudio, extrajo una muestra de ocho gasolineras, sobre las 21 totales, ocho gasolineras de Repsol, ¿existe esa proporción en la realidad? O, por el contrario, ¿son muchas más o muchas menos? Esas ocho gasolineras, además, con su marca, parecen pertenecer al Grupo de abanderadas. ¿Ustedes no tienen gasolineras propias en la CAM? Es un número tan pequeño que en una muestra aleatoria y representativa es probable que ni salgan, debido a que sea tan ínfimo ese número? ¿Qué le parecen a usted la metodología y los resultados del estudio que sirvió de base para la denuncia de la OCU?

¿Cree usted que sólo su marca es la que se ve afectada por fraudes similares al aquí denunciado, o, por el contrario, usted conoce de alguna otra petrolera afectada por este tipo de fraude? Hemos revisado

algunos contratos de su grupo con alguna de las gasolineras sospechosas de haber cometido este fraude. En general, al menos, de los estudios en los que hemos tenido tiempo de hacer hasta ahora, esos contratos son muy similares, ¿forma parte de la política comercial de su grupo mantener cláusulas similares con los abanderados, o hay diferencia en los descuentos, los famosos “rappel”, y en la duración de los contratos? ¿Cuál es el descuento o el “rappel” que ustedes aplicaban al grupo Villanueva? ¿Es general que estas condiciones sean las mismas, o hay variaciones, dependiendo del poder de negociación del abanderado? Por la importancia de lo que vende el abanderado, ¿varían estas condiciones? Me refiero a que hemos conocido por la prensa de la existencia de ese grupo Villanueva, aunque parece que son propietarios diferentes, de estaciones de servicio que mantienen diferentes participaciones, aunque legalmente no conforman ninguna sociedad. ¿Qué explicación daría usted a esto?

Leyendo las cláusulas que figuran en sus contratos, yo no he podido apreciar que ustedes hagan comprometerse al abanderado a respetar escrupulosamente los legítimos intereses de los consumidores. ¿Hay alguna razón legal para no incluir este tipo de obligaciones contractuales?, ¿cree usted que es general en todas las petroleras? Sin embargo, sí figura de forma clara que el abanderado no puede vender combustible de otro operador, ¿es ése, hasta ahora, el interés primordial de su sociedad y justifica, por tanto, que sea una de las pocas cláusulas de rescisión del contrato? También hemos tenido conocimiento de que algunos operadores han llegado a contratar servicios, incluso de detectives privados, para comprobar si los abanderados vendían en exclusiva sus productos. ¿tiene usted conocimiento de ello? ¿lo ha hecho alguna de su compañía? Queríamos saber si le parece correcta esa actuación, o si, por el contrario, creen que esta misma vigilancia se podía haber realizado para detectar que algún abanderado defraudaba a los consumidores de la estación de servicio. ¿Creen que con esa misma vigilancia, o con la que ustedes pudieran haber desarrollado, se hubiera podido detectar que sus abanderados no defraudaban a los consumidores?

Como estamos hablando de posibilidades futuras, le quería preguntar si es posible establecer de forma contractual la obligación de los abanderados de no defraudar a los consumidores, y señalar este punto como causa, en caso de incumplimiento, de rescisión del contrato. Queríamos saber si tienen ustedes previsto o creen que eso podría ser una parte importante a la hora de evitar que se puedan producir futuros fraudes.

En una parte de la comparecencia que hemos tenido hemos preguntado, yo les quiero preguntar a ustedes también, porqué no se establece en los contratos la obligación por parte de los abanderados, de permitir la inspección de los suministradores. Esto es algo llamativo porque no hay muchos sectores, donde ocurre esto. Al menos, por lo que nosotros tenemos conocimiento, normalmente un suministrador puede, en cualquier caso, inspeccionar qué se está haciendo con su producto, no solamente en las cantidades totales, sino también en el suministro a los usuarios. Sabe usted, por ejemplo, que en otros sectores de gran distribución se obliga a los suministradores, incluso, a someterse a auditorías para comprobar que sus prácticas son correctas. No sé si en este sector ocurre eso.

¿Qué le parece a usted la actuación de las autoridades responsables de la Comunidad Autónoma respecto a este escándalo que se ha producido? ¿Cómo creen ustedes que ha sido, desde el primer minuto, el comportamiento de la Administración regional? Por los datos que usted maneja, ¿cree que la actuación posterior ha ayudado a demostrar que se ha cometido fraude a gran escala? Alguna gasolinera propiedad de su grupo se ha visto afectada de las actuaciones de la CAM en otra Comunidad Autónoma?

En último lugar, hemos tenido en estos días conocimiento por la prensa de alguno de los planes de futuro de su sociedad, entre ellos, se encuentra concentrarse en su propia red de ventas, y lleva aparejado, lógicamente, una política de deshacerse de algunos abanderados. En esta decisión ¿ha tenido algo que ver este escándalo? ¿Era una decisión tomada con antelación o tiene alguna relación con el hecho de que ustedes pudieran sospechar de la existencia de estas prácticas fraudulentas?

Por último, en esta primera intervención quería preguntarle si ustedes creen que en esta situación que se denunció el pasado 12 de enero ha tenido algo que ver el hecho de que algunas empresas de distribución pudieran estar confrontando intereses con su propia sociedad, a la hora de distribuir sus carburantes? A este respecto, y para finalizar, quería saber si tienen ustedes noticia de que hayan entrado en esa competencia con ustedes, a la hora de distribuir carburantes y hacerse con el mercado, o con una parte de la cuota de mercado, y si conoce usted que una empresa llamada Saroil se ha detectado en alguna ocasión que pudiera estar intentando competir por obtener una mayor cuota de mercado?

Preguntarle también qué tanto por ciento representaba el grupo Villanueva del total de sus ventas en España. También me gustaría que, si pudieran, me dieran el nombre del Presidente de Repsol Comercial.

Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. A continuación, por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Villanueva.

El Sr. **VILLANUEVA GONZÁLEZ**: Gracias, señor Presidente. Agradecer la presencia de don Jorge Segrelles y don Fernando De Lorente, representantes de la compañía Repsol en esta Comisión de Investigación.

Entrando en la materia que nos ocupa, me gustaría conocer, confirmar por su parte, si Repsol se va a personar en calidad de perjudicada en el procedimiento abierto sobre el presunto fraude de las gasolineras; que me confirmase que ninguna de las estaciones de servicio mencionadas en el estudio de la OCU en las que se detectan una serie de anomalías son propiedad del Grupo Repsol; que me confirmase si las estaciones de servicio, que son de su propiedad, es decir, de explotación directa, que fueron inspeccionadas por la OCU, no se detectó ninguna anomalía; que me confirme si ustedes van a pedir una indemnización a los propietarios de las estaciones de servicio, si se demuestra que ha existido fraude. Por último, me gustaría conocer su valoración de lo que ha sido la actuación de la Consejería de Economía y Empleo, desde que se tuvo conocimiento, a partir del día 12 de enero, y, sobre todo y en particular, pongo en su conocimiento que este Grupo Parlamentario mantiene que, si bien existía una legislación, la legislación, a resultas de lo que parece que se ha cometido un presunto fraude, este Grupo Parlamentario entiende que era una legislación insuficiente.

La Consejería de Economía y Empleo, en el ejercicio de una competencia de ejecución que le corresponde, desarrolló dos órdenes, una Orden 1190/98, y otra, de 22 de enero, que contribuyen, según la opinión de este Grupo Parlamentario, a la seguridad de todos los consumidores y usuarios de esta Comunidad en materia de inspección de las estaciones de servicio. Nos gustaría conocer la opinión que le merece a su compañía este desarrollo legislativo hecho por la Consejería de Economía y Empleo. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Villanueva. A efectos de proceder a contestar a las cuestiones planteadas, tiene la palabra don Jorge Servelles, Director General de Marquetin y Red de la empresa Repsol.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE MARKETING Y RED DE REPSOL** (Segrelles

García): Gracias, señor Presidente. Agradezco la comparecencia para poder explicar determinados aspectos que han afectado profundamente a esta Compañía y que tienen preocupados también a los consumidores y obviamente a esta Asamblea.

En primer lugar, con mucho gusto atiendo también a la petición del señor Misiego sobre los motivos de la ausencia del señor Presidente de Repsol. Así se lo hemos manifestado y lo hemos llegar directamente a la Asamblea, que estaba en un acto con el Lehendakari del Gobierno Vasco, establecido y pactado desde hace semanas, un acto en la refinería de Pretonor en Bilbao, en Uskiz, de la que Repsol controla en 90 por ciento. Estaba como anfitrión invitando a miembros del Gobierno Vasco desde hace tiempo y, lamentablemente, él lo que dijo es que tenía dificultades para asistir, pero, que si así se estimaba, por supuesto que comparecería y rogaba, bien el aplazamiento o la posibilidad de que alguien le sustituyera. En este sentido, agradezco que la Asamblea haya permitido que yo acuda en representación de Repsol.

La segunda pregunta era qué opinión nos merece la situación. Yo creo que ya lo he manifestado: de preocupación. Así, hemos actuado desde el primer momento con rigor. Quiero recordar que desde que Repsol tuvo noticia de este asunto por la prensa el mismo día 12, en que apareció publicado, porque antes, nosotros no habíamos tenido ninguna información particular sobre el mismo, la Dirección de Asuntos Jurídicos de Repsol Comercial envió ese mismo día una carta a la OCU, solicitando el informe oficialmente, donde se aportaban esos extremos, y, en segundo lugar, solicitó también por escrito a todas las estaciones de servicio que salían referenciadas en la información publicada en el diario "El País", aclaración sobre los extremos y sobre el comportamiento de esas estaciones de servicio.

Abundo más. Inmediatamente que se dio traslado a las autoridades competentes judiciales, Repsol se personó como perjudicada desde el primer momento, y ha estado presente en todas las actuaciones. Esto lo que implica es que nos reservamos todos los ejercicios, tanto civiles como penales, si hubiera lugar, de reclamaciones y ejercicios en defensa del nombre y de la imagen comercial de Repsol. Esto, junto a otras medidas que luego iré aclarando. Pero, desde el primer momento, éste es un asunto que para nosotros es serio, de gran repercusión, y al que creemos que hemos reaccionado con gran rigor desde el primer momento.

En lo que se refiere a si conocíamos la filtración a la prensa, la respuesta es no. No teníamos ninguna noticia, y el primer día que nos enteramos,

insisto, fue por la publicación del día 12 de enero. Efectivamente, en otra pregunta se indica si estábamos afectados y si habíamos pedido explicación. Si se ha pedido explicación por escrito a las distintas estaciones de servicio que aparecían en esa primera relación, y luego hemos abundando y hemos insistido en esa explicación a las estaciones de servicio afectadas.

Si existía en este momento una relación comercial de renegociación; qué problemas había con el grupo Villanueva; cuál era el estatus; si se puede hablar de grupo o si son sociedades independientes; cuál era el estatus; cuáles eran los problemas, etcétera. Primero, las negociaciones con cada una de las estaciones de servicio son independientes. Los contratos, como habrán visto por lo que les hemos manifestado y entregado, se firman independientemente con cada estación de servicio, que es una entidad jurídica independiente. A estos efectos, no existe como tal, al menos ante nosotros, un grupo Villanueva, constituido como un ente jurídico independiente autónomo. Puede existir una agrupación en el sentido de que tenemos constancia de que pueda ser accionista en distintas estaciones de servicio, con mayor o menor participación; pero no existe como tal, al menos ante nosotros jurídicamente, una organización que así se presente. Existen numerosas estaciones de servicio, en las que distintos familiares o personas vinculadas figuran como accionistas de esas estaciones.

La mayoría de los contratos que nosotros teníamos con distintas estaciones en las que figuran como accionistas estaban firmados en el año 1993, como habrán podido apreciar; eran por un plazo de diez años y vencen en el año 2003; es decir, que en estos momentos no existían tensiones sobre aspectos de renegociación. Si es verdad que en enero vencieron cinco contratos en los que participaban la familia Villanueva, en enero de este año, que estaban firmados con anterioridad y que dieron lugar a su vencimiento en este momento.

En cuanto a si había indicios e irregularidades, pues no; realmente, nosotros no teníamos indicios de ninguna irregularidad y, si hubieran existido, inmediatamente lo hubiéramos puesto en conocimiento de la autoridad competente.

Si nos planteamos rescisión de contrato en estas estaciones de servicio que están 'subiúdice' y pendientes de la investigación judicial, nos estamos planteando. Si nos consta que son solamente estaciones de servicios en las que participe Villanueva, las que estén afectas a esta investigación, en este momento, según la información que tenemos ante la autoridad judicial, efectivamente, son cuatro estaciones de servicio y de todas ellas es propietario, en mayor o menor medida, el señor Villanueva.

¿Qué medidas adopta la compañía del control de abanderadas? Es un tema recurrente, un tema que preocupa, en el sentido de si existe dejación por parte de nuestra responsabilidad ante los consumidores. A mí me gustaría trasladarles a ustedes el compromiso absoluto por parte de la compañía y por parte de Repsol en defensa de los intereses de los consumidores, y quiero manifestar que ésta no es una afirmación retórica, sino que es una afirmación que voy a documentar, si me lo permiten, con algunos hechos.

Repsol sí tiene un mecanismo de inspección de las estaciones de servicio, incluidas las nuestras, las de propiedad nuestra gestionadas por terceros y las abanderadas. Es verdad que en los contratos de abanderamiento, y el señor Diputado ha hecho referencia a estos contratos, no existe específicamente esa cláusula, y es correcto; pero eso no obsta para que la compañía desde 1993 -inmediatamente después de finalizar el proceso de desmonopolización, y teniendo en cuenta un aparente vacío que se produjo una vez que la Delegación del Gobierno en el monopolio en Campsa abandonó este tipo de actividades de inspección, se trasladaron a las Comunidades Autónomas y hubo un período de indefinición, sobre todo en lo que se refiere al control de la calidad; es decir, al control del cumplimiento de la responsabilidad comercial por parte de los titulares de estaciones de servicio de la compra en exclusiva de las compañías petroleras-, decía que Repsol, obviamente, con la presencia que tiene en el mercado y el número de estaciones de servicio, se planteó la necesidad de dotarse de un equipo de inspección suficiente para poder hacer frente a cualquier eventualidad de este tipo que se produjera.

En este sentido, les puedo informar que sólo en el año 1997, el ejercicio pasado, la compañía inspeccionó 1.350 estaciones de servicio titulares de las marcas de las que es propiedad Repsol: Repsol, Campsa y Petronor. El procedimiento que se sigue para inspección es en un 35 ó 40 por ciento a sugerencia de los delegados regionales o provinciales que tenemos, que son los que realmente conocen la situación sobre el terreno del funcionamiento y de las incidencias que puede haber en las estaciones de servicio y el resto es aleatorio; pero concentrado sobre todo en aquellas áreas o zonas donde tenemos algo más que indicios, datos fehacientes de que se están produciendo actuaciones irregulares y fraudulentas. De estas inspecciones en 1.350 estaciones de servicio, con incidencias estuvieron aproximadamente el 2,5 por ciento. Y les traslado a SS.SS. que no solamente se hace inspección de calidad, sino también de cantidad. Los inspectores se presentan en la estación de servicio, toman muestras del producto, y hacen lo que se

denomina en la normativa afericiones, mediciones del control de la cantidad que se produce en la estación de servicio.

Aquí sí quiero hacer una matización en el sentido de que no existe, en el contrato, la obligación de aceptar por parte de los abanderados esas inspecciones. Sí existe en las estaciones de servicio que denominamos de vínculo fuerte, es decir aquellas en las que la compañía es titular de algún derecho real sobre la estación de servicio, bien sea propiedad, derecho de superficie o derecho de usufructo. En esas estaciones de servicio los contratos obligan a que, en cualquier momento, la compañía pueda llevar a cabo todas las inspecciones que deba hacer.

Aprovecho para decir que del total de la estructura de las tres marcas de la compañía: Repsol, Campsa y Petronor, aproximadamente un 15 por ciento -son 3.300 en toda España- es gestión propia, es propiedad y gestión propia; un 24 por ciento, aproximadamente, son estaciones abanderadas, lo que aquí se ha debatido tantas veces, donde el vínculo es básicamente de suministro a cambio de poner la imagen; y el tercer grupo, que en eso yo sí creo que la compañía ha hecho un esfuerzo importante en los últimos años, es el del restante 60 por ciento, que son las estaciones de las que somos dueños nosotros a través de algún sistema de derecho real, algún vínculo de derecho real, pero la gestión está cedida a un tercero; es un arrendamiento de gestión, donde hay un gasolinero que es el gestor. Éste es el esquema de funcionamiento de la red de nuestra compañía, que es muy similar al existente en todos los países del mundo.

Hay compañías que apuestan exclusivamente por abanderamiento, sencillamente suministrar y olvidarse del problema y de la marca; hay otras que llevan una política más de involucrarse, de ir cada vez más a gestión directa, y, aprovechando para responder a una de las preguntas que se han hecho antes, diré que, efectivamente, la política de la compañía es ir cada vez más a la gestión directa; luego puntualizaré por qué razones. Quería aclarar esto en el sentido de que sí se han llevado a cabo actuaciones desde 1993, actuaciones rigurosas; por supuesto, no solamente a través de las inspecciones. Antes se ha hecho referencia a sistemas informáticos; obviamente, todas las compañías contamos con sistemas de control a través de 'videotest', incluso a través de conexión 'on line' de algunas consolas informáticas, etcétera. En los últimos años ha habido muchísimos avances tecnológicos en esta materia, pero este control y esta gestión pormenorizada es mucho más fuerte, obviamente, en aquellas estaciones de propiedad y propiedad con gestión cedida. En las estaciones abanderadas el control se realiza sobre todo por el sistema de

inspecciones y por el seguimiento de las entregas, que, en definitiva, es lo determinante.

Con la trayectoria existente de las compras, el récord de compras de una estación de servicio, en el momento en el que se ven caídas importantes, significativas, que no obedecen a una causa externa de que se haya abierto una estación de la competencia, que haya habido un cierre de la estación, etcétera, o sea, cuando es sospechosa esa caída importante de ventas, inmediatamente actúa la inspección y comprueba que no se produce un fraude comercial. Éste es un esquema global que quería plantear, quizá me he salido un poco del orden estricto de las preguntas, pero he querido aprovechar al socaire de una de las preguntas del señor Misiego, la última creo que era, sobre las medidas de control de la red de estaciones de servicio.

Con mucho gusto, paso, a continuación, a intentar responder las preguntas del señor Ruiz Castillo. En primer lugar, pregunta si hay una consideración sobre la imagen afectada, sí; de hecho, nos ha preocupado, y ya he insistido que adoptaremos las medidas absolutamente necesarias en defensa del nombre y de la imagen comercial. Además, si me permiten hacer una consideración, las compañías petroleras compiten en todo el mundo por redes basadas en su imagen de marca. Es un producto donde la percepción de diferenciación es relativamente escasa en el consumidor por las dificultades de percepción; es un producto que no se ve en la estación de servicio, que no se palpa; no existe una vinculación ni siquiera, como llaman los de marketing, emocional o afectiva; al revés, es un sitio donde se rechaza que exista normalmente. No existe esa diferenciación, y por eso las compañías petroleras invierten mucho en marca, en imagen de marca; porque ésa es la garantía y debe ser la garantía del consumidor, como todos ustedes han dicho aquí una y otra vez: que cuando vaya a una estación de servicio en donde aparece la marca de una gran petrolera, puedan estar tranquilos en cuanto a que el producto que están consumiendo tiene todas las garantías de cantidad y calidad. Ése es un compromiso que asumen las grandes compañías, y que, desde luego, nosotros, como líderes del mercado español, hemos asumido desde el principio.

Existe cierta sorpresa un poco porque, con los adelantos técnicos que hoy existen a disposición de las compañías, cómo parece tan sencillo manipular, defraudar, como parece que se ha expresado aquí por algún técnico en la materia. Sin ser experto en surtidores, yo creo que se ha producido en este campo, como en muchísimos otros recientes, un avance de la informática y de la aplicación de nuevas tecnologías de la información, a todo este sistema de distribución al

por menor, no sólo de gasolinas, sino de cualquier otro producto, ha dejado en este sentido, si me permiten la expresión, obsoletas las medidas de control tradicionales existentes; me estoy refiriendo a los controles clásicos de vigilancia de los precintos, de las afericiones con la probeta de diez litros, etcétera. Yo creo que todas esas medidas estaban pensadas en un momento para surtidores mecánicos de difícil manipulación y de una estructura sencilla, y que ahora, con el avance de las tecnologías informáticas que las compañías petroleras estamos aplicando en el control como cualquier otro PC existente al por menor -esto tampoco es muy distinto de lo que sucede en cualquier tienda donde hay un computador que registra todas las ventas, entradas y salidas-, esto ha permitido, a través de las vinculaciones con los aparatos surtidores, nuevas tecnologías que probablemente hayan sido aprovechadas por algunos para burlar, en cierto sentido, los controles anteriormente existentes.

En segundo lugar, la relación de abanderadas de la Comunidad de Madrid. En la Comunidad de Madrid las empresas del grupo de la marca Repsol, Campsa y Petronor tienen un total de 166 estaciones de servicio; gestionadas directamente por la compañía, 20; con vínculo fuerte, en el sentido de algún tipo de derecho real y gestión cedida a los gasolineros, a los arrendatarios de la gestión, 88; y abanderadas, con contrato exclusivo de suministro, 58. Ésta es la estructura de la red de Repsol, Campsa y Petronor en la Comunidad de Madrid, que en cierta forma es muy similar a los porcentajes que le he dicho del resto de España.

La siguiente pregunta se refería al mecanismo de extracción aleatoria de la OCU de por qué parecía que se había concentrado en el grupo de abanderadas y no en alguna de las nuestras. Creo recordar que hubo también algunas inspecciones en las nuestras directamente -cuando digo las nuestras digo de gestión propia-, sin ninguna incidencia.

En cuanto a la opinión la metodología de la OCU podrá ser discutible, pero qué duda cabe que ha tenido por lo menos la virtualidad de que se haya sensibilizado de este problema la opinión pública; y en este sentido así se lo hicimos transmitir a la OCU desde el primer momento: que estábamos a su disposición para cualquier información adicional y que su informe, aunque a lo mejor en algunos aspectos de control o de última metodología, rigurosa y estricta, no fuera el apropiado, nos merecía todos los respetos y toda la credibilidad.

Respecto a si sólo ha estado afectada nuestra marca, creo recordar que no, pero tampoco me corresponde a mí intentar que dé la apariencia de que estoy intentando defender exclusivamente mi marca.

De las que pertenecen al grupo Villanueva mayoritariamente eran de Repsol y Petronor -eso es verdad- pero también existía, por lo menos que yo sepa, otra compañía que creo recordar que es Petrogal, que tiene cuatro estaciones de servicio y alguna ha aparecido también. Es decir, que no todas las estaciones de este grupo están abanderadas por Repsol.

En cuanto a los contratos similares en otros grupos, y si hay diferencias, 'rappel', etcétera. El contrato que les hemos suministrado es el contrato estándar que tenemos para todos los abanderados. Es un contrato tipo, visado por la Comunidad Europea refrendado por la Dirección General de la Competencia de la Comunidad Europea, donde básicamente se admiten dos grandes tipos de contratos: el gestor, cuando se trata del arrendamiento de una estación propiedad de la compañía; y el abanderado o contrato de suministro. Sí, son contratos muy similares. ¿En qué pueden diferenciarse? Pueden diferenciarse en el 'rappel', no en grandes cantidades; es decir, los 'rappel' de los que estamos hablando, para que se hagan una idea, están en torno a 1,70 pesetas/litro; 1,40 a 1 pesetas/litro; no todas las estaciones de servicio, por ejemplo del grupo Villanueva, tienen el mismo 'rappel'; unas en función de su localización, de su número de litros de venta, donde tienen condiciones distintas. Estas condiciones distintas forman parte de la negociación lógica en el ámbito contractual entre el titular de una estación de servicio y una compañía petrolera que quiere suministrar a ese punto de venta y abanderarlo.

Existen grupos de contratos diferentes. Ya le he dicho que, básicamente, en lo que se refiere a 'rappel' y comisiones sí.

Lo que nos preocupa es la entrada de combustible o si hemos detectado combustible de otro operador. Las inspecciones que les hemos dicho tienen como finalidad detectar eso, pero también el control de la cantidad, y ya le he dicho que puedo ser más específico: de 1.350 estaciones de servicio, con ligeras faltas había un 2,6 por ciento en cantidad, y un 3,8 por ciento de incidencias en calidad. Éstas son las inspecciones del año 1997.

También se ha mencionado si teníamos noticias de que alguien había contratado o se contrataban detectives privados para el cumplimiento, para verificar. Yo no sé lo que harán otras compañías. Creo que el que me ha precedido en la comparecencia, y que he escuchado los últimos minutos, ha hecho alguna referencia a esto. Yo lo que voy a hacer es referirme exclusivamente a la compañía que estoy aquí representando. Sí contratamos detectives privados. Se contratan por una razón sencilla: para, en los numerosos procedimientos judiciales que tenemos

abiertos, una vez constatada esa infidelidad comercial o ese fraude al consumidor, aportar las pruebas. Sencillamente para eso. Estamos inmersos en procedimientos judiciales con las estaciones de servicio infieles, o que consideramos de infidelidad comercial -dense cuenta que he dicho antes que Repsol, Campsa y Petronor tienen en este momento 3.300 estaciones en toda España-, y en aquellas en las que se ha detectado estos procedimientos no solamente Repsol, sino la mayoría de las compañías petroleras, para demostrar ante los Tribunales cualquier tipo de infidelidad comercial tienen que aportar pruebas; por eso se acude a estos mecanismos.

En cuanto a la rescisión de contrato, como causa futura, cuando hay indicios de fraude a los consumidores; desde luego, pero no sólo a raíz de esto. La compañía ha estado renegociando las comisiones de los años 97, 98 y 99 en el último ejercicio, y se ha introducido en la renovación de comisiones un mecanismo, una cláusula, por la que se nos va a permitir el acceso también a datos de ventas a requerimiento de la compañía. Aquí se ha hablado muchas veces de control de compras a las estaciones de servicio pero la clave está también en la salida de la estación de servicio: en el control de las ventas. Cuando en la negociación se pregunta por qué en la negociación los abanderados no tienen esa cláusula de control de salida de ventas de las estaciones de servicio para poder hacer por diferencias un balance de lo que uno compra y lo que luego vende a los consumidores, quiero recordar que hoy mismo o anteaer salían publicadas unas declaraciones del Presidente de la Confederación de Estaciones de Servicio diciendo que "hasta ahí podíamos llegar" refiriéndose a que las compañías petroleras les inspeccionaran. Es decir, la resistencia de los empresarios independientes titulares de las estaciones de servicio a cualquier tipo de control por parte de las petroleras ha sido frontal; y eso, no sé si ustedes tendrán conocimiento por esta Comisión pero, desde luego, se lo quiero transmitir: no existe ninguna intención de favorecer un comportamiento de control.

Consideraciones sobre si se habrá cometido un fraude a gran escala. Quiero insistir en una idea. Este comportamiento que ha surgido en la Comunidad Autónoma, que ha permitido conocer algunas interioridades de un sector de distribución, como cualquier otro sector, con un gran respeto en el cumplimiento de la norma por la mayoría -cuando les he dado los datos de incidencia que aparecen en nuestras estaciones de servicio de control han visto ustedes que el porcentaje es mínimo- y algún sector muy minoritario que ha incurrido -si es que queda demostrado- claramente en actuaciones delictivas,

criminales, de fraude a los consumidores. Creo que esto no es exclusivo de este sector; cualquier distribución de productos, tanto petrolíferos como alimenticios, estamos expuestos a situaciones de este tipo, y para eso existe la normativa de consumo y las normativas represoras en materia de consumo. Querría transmitir también la sensación de que el sector del petróleo tiene numerosos controles y numerosas actuaciones por parte de distintas intervenciones, tanto administrativas como privadas, y lo que aquí se ha detectado es el comportamiento aparente de un número reducido, individual, de empresarios que habrá que juzgar y en su momento sancionar, pero sin que ello implique una especie de condena generalizada; por ejemplo, en nuestro caso, a ese 24 por ciento de abanderados, 800 estaciones de servicio, que cumplen regularmente todos sus compromisos y que no existe ni se le debe transmitir una sospecha por esta actuación individual.

En otro orden de cosas preguntan si alguna estación de servicio era propiedad de las que se ha cometido el fraude: no; ninguna es de Repsol ni está gestionada por Repsol.

Sí; nos vamos a concentrar en la red de ventas en gestión propia no sólo por esto, sino por el control, porque, cada vez más, las redes de estaciones de servicio quieren dar un servicio -valga la redundancia- diferencial al consumidor, en el sentido de que cuando se vaya a una red de Repsol se conozca la atención de los expendedores: que haya productos en las tiendas, la limpieza, etcétera. Todo esto se puede obtener por dos vías: con incentivos a la red cuando son abanderados, incentivos vía "rappel", incentivos vía cumplimiento de objetivos, o aumentando la comisión, etcétera, incentivos comerciales e incentivos económicos, o lo que es más fácil, adquiriendo la red, gestionándola uno mismo y asumiendo el compromiso directo con los consumidores. Obviamente, la segunda línea tiene sus limitaciones, y es la disponibilidad de estaciones de servicio a la venta en el mercado. Ojalá existieran más, pero eso es una creación lenta; nosotros hemos llegado al 15 por ciento, pero desde hace años venimos con un programa intenso de inversiones y de compra de estaciones de servicio para gestión propia por la compañía.

En cuanto a las empresas de distribución, si puede haber algún interés, yo no lo sé; lo que sí sé es que en este momento el sector de la distribución de productos petrolíferos es uno de los más competitivos. En España hay 30 operadores, aparte de las compañías que han entrado en este mercado, compañías multinacionales de relieve que quieren hacerse con un hueco en el mercado español; todas en sus planes dicen que quieren, como mínimo, llegar al 5 por ciento; si lo

sumáramos, veríamos que ya no hay sitio; desde luego, nosotros nos tendríamos que ir y se tendrían que ir compañías como las anteriores, y aún no habría sitio en el mercado. Es decir, estamos en un momento de entrada de competidores después de una desmonopolización, donde todos están jugando sus bazas de hacerse con una red y de entrar en este mercado.

Desconozco el comportamiento de estos operadores, pero mi impresión, y por eso estamos con ellos, con los que estamos en la asociación de operadores petrolíferos, que están básicamente representadas todas las multinacionales, es que en la asociación de operadores petrolíferos existe firmado por las compañías que estamos allí un código ético de conducta comercial, y por ello he de entender que el compromiso y la actuación comercial y ética de estas compañías es conforme a sus criterios normales de actuación.

Respecto a qué es lo que representa el total de ventas del Grupo Villanueva, no sé si tengo este dato aquí; lo miraré ahora del total de España, y, por último, en cuanto al nombre del Presidente de Repsol Comercial, el Presidente de Repsol Comercial es don Juan Sancho Rof.

A continuación, paso a responder a las preguntas formuladas por el señor Villanueva, del Partido Popular. La primera pregunta ha sido si Repsol se va a personar. Sí, se ha personado; además esta conmigo el Director de la asesoría jurídica, el señor Fernando Lorente, y la compañía actuó, bajo sus indicaciones, con el máximo rigor desde el primer momento, remitiendo estas cartas y personándonos en las actuaciones judiciales.

En segundo lugar, efectivamente, confirmamos que ninguna estación de servicio es propiedad y está gestionada por el grupo Repsol. Si se demuestra que ha existido este fraude, se va a solicitar una indemnización por el comportamiento de estas actuaciones, por el daño creado a la marca y a la imagen de la marca. Le recuerdo que en las estaciones de servicio se ha cubierto la imagen de marca, y, en este sentido, quiero hacerles un comentario. Yo creo que como lo que hay que buscar son soluciones para el futuro, la compañía una y otra vez ha hecho llegar a distintas entidades el problema con el que nos encontramos a veces; que, una vez detectadas irregularidades en alguna estación de servicio, cuando iniciamos actuaciones judiciales, hasta que culminan las actuaciones judiciales -en un 90 por ciento dándonos la razón a nuestras demandas y a nuestras pretensiones iniciales-, sí es verdad que sufrimos una demora de hasta tres y cuatro años para poder retirar la imagen de nuestra marca, y eso sí se lo quiero

transmitir porque nos preocupa la percepción, en línea con la defensa del consumidor.

Una vez que se inicia un pleito con una estación de servicio, cuando nos presentamos a retirar la imagen, se nos niega el acceso, y, obviamente, no podemos violentar ese acceso sin autorización judicial, y una y otra vez, cuando pretendemos ir, permanentemente se nos ponen todo tipo de obstáculos: peticiones de licencias, etcétera; es decir, por eso en la enmienda que creo que se ha presentado al artículo 44 se pide que las autoridades faciliten, por algún mecanismo, que en aquel momento en que una petrolera, cualquier compañía operadora, tenga constancia de que se produce algún tipo de irregularidad, se pueda proceder inmediatamente a retirar la imagen de la marca de las estaciones de servicio. Yo creo que éste es un punto importante, y nos gustaría contar con el apoyo normativo para poderlo llevar a cabo en el futuro.

En cuanto a la valoración de la actuación de la Consejería, lo que es indudable es que en este momento nos encontramos en el ámbito español con unas instrucciones que han servido de modelo para otras Comunidades Autónomas, e insisto en la idea que he dicho antes de que quizá hubiera una obsolescencia o una no adecuación suficiente de la legislación y de la normativa, y que estamos en el momento oportuno, con el concurso de todos, para corregir y evitar que estas situaciones, que, insisto, califico de excepcionales, se eviten en el futuro. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, tiene la palabra el señor Misiego, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El Sr. **MISIEGO GASCÓN**: Muchas gracias, señor Presidente. Le anuncio que tomaremos la palabra los dos Diputados que representamos a Izquierda Unida en esta sesión, y quiero agradecerle la información que nos ha trasladado el señor Segrelles.

Yo le voy a plantear una serie de consideraciones y algunas preguntas al respecto. Usted nos ha dado una información sobre elementos que nos parecen de vital importancia. Ustedes tenían un equipo de inspección; a su vez, nos manifiestan que contractualmente quedaban libres o al menos era por voluntad propia de los abanderados que aceptaran o no aceptaran esa inspección. El grupo Villanueva, los asociados, o la suma de intereses -como lo quiera usted decir-, ¿se negó alguna vez a algún tipo de inspección que ustedes plantearan al respecto?

También me gustaría saber -no sé si lo habrá dicho, no he tomado nota- el porcentaje que representa las ventas de Villanueva y asociados en el mercado de

Madrid región para el grupo Repsol; sería un dato interesante. De cualquier manera, observo que parece ser que los controles que tienen ustedes en cuanto a caídas bruscas de ventas o alguna interferencia de esas características ¿se venían manteniendo estables? De momento, ustedes dicen que no tenían indicio del grupo Villanueva al respecto; quiere decirse que el comportamiento del grupo Villanueva y asociados no había levantado sospechas por los controles que ustedes manifestaban.

Me sorprende, y le tengo que trasladar esta sorpresa, que quizá comparta más gente, de que en un momento determinado salte este tipo de fraude en un grupo que tenía la plena confianza de ustedes y que había salvado todos los controles que ustedes tienen: equipos de inspección, controles de tipo informático, de ventas y de fluctuaciones de ventas en el mercado, etcétera. A nosotros nos genera cierta sorpresa ese tema, y me gustaría que usted nos hablara sobre este elemento de preocupación y de sospecha que tenemos. De la noche a la mañana un grupo no puede estallar de la forma que ha estallado, con implicaciones muy serias de presunto fraude. ¿Qué estaba ocurriendo en cuanto a la percepción que tenían ustedes de esta situación? A nosotros nos cabe la duda de que pueda haber un proceso de tipo comercial, de guerra comercial -por decirlo de alguna forma-, que perjudicaría a su grupo, por supuesto, pero, en ese sentido, también perjudicaría a los Villanueva y asociados; quizá pueda ser un tercero el que esté en medio de esta situación. Quizás esté haciendo lucubraciones, pero hay indicios de que pueda haber alguna situación de esas características.

Mire usted, la futura liberalización del mercado de hidrocarburos trae consigo una guerra comercial muy fuerte. Ustedes son conscientes de que la lucha por los mercados cada día va a ser más fuerte y -usted también lo decía en su intervención- nuevos distribuidores quieren entrar en el mercado. Posiblemente, personas ajenas al grupo Repsol, o, incluso, del propio grupo Repsol, con intereses ajenos al grupo Repsol, hayan filtrado esta situación de forma interesada; en ese sentido, nos gustaría que ustedes, si tienen algún tipo de indicio, de noticia, de preocupación, nos lo señalaran.

Nos gustaría que nos concretaran algunos aspectos de si el 'staff' de dirección actual ha modificado su política comercial que tenía acordada con los abanderados o franquicias. Asimismo, si la política comercial que ustedes están realizando en este momento es diferente a la que tenía el anterior 'staff' de dirección; y, en ese sentido, usted señalaba que su política en este momento es la política de expansión, de compra, de crecimiento de las estaciones de propiedad.

La asociación de petroleras nos pasó una información reciente, donde ustedes venían a pedir un 50 por ciento más de estaciones de gasolineras para liberalizar precios. ¿Usted cree que, actualmente, las Administraciones públicas pueden abrir un proceso de nuevas concesiones que permitan crecer en la dirección que ustedes señalan? O, en todo caso, si fuera irrealizable esa petición que hacen ustedes, ¿con qué criterios, con qué objetivos, con qué política van a cumplir ustedes con el nuevo diseño de crecimiento de estaciones de propiedad? ¿Comprando a los abanderados, recuperando concesiones, gestores? Ésa es una pregunta que me gustaría que me contestara.

También tengo alguna cuestión que comentarle. El daño ya está hecho; el daño es importante, pero no solamente a esos presuntos defraudadores, que tendrán que pagar lo que la justicia establezca. Está claro que la marca Repsol ha sufrido cierto deterioro, y un montón de estaciones abanderadas que no tienen nada que ver en este conflicto; en ese sentido, ¿se han planteado ustedes algún tipo de compensaciones hacia estos abanderados o franquiciados, que se han visto inmersos en una situación de deterioro de la marca, y que puedan estar sufriendo repercusiones de tipo económico? ¿Ustedes han pensado algún tipo de compensación o alguna política específica de actuación hacia este número tan importante de abanderados?

Asimismo, queríamos algún tipo de conclusión o respuesta en algunos aspectos. Si el grupo Villanueva representaba un porcentaje importante, que me consta, ¿sería un cliente preferente para ustedes en el sentido asociado? Me imagino que ustedes tendrían unas relaciones ventajosas; no es lo mismo vender un porcentaje pequeño que un porcentaje muy amplio; siempre hay lugar a que los 'rappor' o los márgenes sean más amplios para este tipo de grupos. ¿Ustedes se habían planteado la renovación de esos cinco contratos, que usted ha manifestado anteriormente? Me consta que había pretensiones de mejora de 'rappor' y demás; por lo tanto, me gustaría saber si ustedes habían contemplado esa posibilidad a efectos de cerrar de forma positiva para las dos partes, la renovación de estos cinco contratos que, como dice usted, caducaban en enero, pero que, evidentemente, tenían un volumen de ventas era tan importante que, quizá, merecería una negociación preferente en ese sentido. Por mi parte, nada más. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Misiego. Tiene la palabra el señor Sánchez Seseña.

El Sr. **SÁNCHEZ SESEÑA**: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, quisiera agradecer la

presencia del señor Segrelles en esta comparecencia. Insistiendo un poco en las preguntas que hacía el señor Misiego, nos gustaría saber si el grupo Villanueva o las estaciones de servicio bajo propiedad de Villanueva y familia tienen un porcentaje de mercado superior a la propia red de estaciones de servicio propiedad de Repsol; es decir, la incidencia en las ventas del grupo Villanueva ¿es superior a la propia red de estaciones de servicio propiedad de Repsol?

También nos gustaría conocer la opinión del grupo Repsol en cuanto al conocimiento que se tenía de Villanueva. Yo creo que Villanueva no es alguien que surge nuevo en el sector, y a cualquiera que se moviera mínimamente en el sector petrolero le sonaba; y digo que le sonaba, en el sentido de que, aparte del volumen de ventas que se manejaba en sus estaciones de servicio, podría haber incidencias en cuanto a la gestión de las propias estaciones de servicio. Usted ha comentado que Repsol cuenta con equipos de inspección, que en el año 97 se inspeccionaron cerca del 40 por ciento de las estaciones de servicio, tanto de gestión propia como a través de gestor o abanderadas del grupo Repsol, y que las incidencias detectadas fueron, en algunos casos, vale 3,5 por ciento en cuanto a incidencias en cantidad y del 3,8 por ciento en calidad; unas incidencias mínimas, en todo caso.

Nosotros queremos insistir en el tema de la calidad, no solamente en el elemento que más les preocupa a ustedes, que, por supuesto, es el suministro, digamos, ilegal o fuera del abanderamiento exclusivo, sino en la posible mezcla de octanaje. Y estamos refiriéndonos a este tema desde que comenzó esta Comisión, porque creemos que es mucho más fácil hacer mezclas que manipular un aparato surtidor; que la estructura de precios y de fiscalidad permite unos márgenes lucrativos importantes -estamos hablando casi de cinco pesetas de diferencia en fiscalidad, entre la gasolina super 97 y la sin plomo 95-, y que, además, ponen aditivos las gasolinas o los carburantes no es demasiado complicado. Por tanto, queremos saber su opinión sobre el tema de la calidad del producto, fundamentalmente porque todos los representantes de grandes operadoras que han pasado por aquí, incluido el Secretario de la Asociación de Operadores de Productos Petrolíferos, hacían referencia al tema de la marca, a la fiabilidad del producto, y al servicio que se da al consumidor, identificando perfectamente la marca con el producto. Estamos ante una sola empresa que funciona con tres marcas: Campsa, Petronor y Repsol, y que, más allá de las marcas, el producto es el mismo; eso es algo que me gustaría que quedara taxativamente claro en esta Comisión. Es decir, fuera de ciertos aditivos, en casos muy concretos, el producto que sale del tubo es el mismo, da igual el operador que lo lleve,

y esto es fundamental porque no sólo estamos hablando de la traza de especificaciones del producto, sino de lo que puede suponer esa imagen corporativa; solamente la imagen corporativa, no ya tanto el producto en sus especificaciones, sino, exclusivamente, la marca corporativa. Me gustaría conocer con qué medios técnicos y humanos cuenta ese equipo de inspección; si se recogió la experiencia de la antigua inspección de la Delegación del Gobierno en Campsa. Si, además, tiene Repsol, o a través de cualquiera de sus empresas, alguna unidad de mantenimiento o de reparación de aparatos surtidores; es decir, con qué número de mecánicos o instrumentistas de aparatos surtidores cuenta Repsol, y voy a hacerle el comentario que nos trasladó ayer el responsable del Centro Español de Metrología. Él decía que había visitado las instalaciones de CLH en Villaverde y en Méndez Álvaro, y había comprobado la facilidad manifiesta para modificar, alterar, un aparato surtidor. Digamos que él había comprobado en términos positivos que es posible modificar con buenas intenciones, reparar o verificar un aparato surtidor, pero que ese mismo procedimiento se podía haber aplicado a un fraude. Queríamos saber también su opinión -ya que CLH pertenece al propio Grupo Repsol- sobre la capacidad técnica de sus recursos humanos, y si eso podría aportar algo a la propia Administración madrileña, en cuanto al control, la inspección, no solamente en cuanto a cantidad, sino en calidad del producto.

Por último, quiero hacerle un par de consideraciones. En cuanto al control de los suministros y de las ventas, ustedes decían que, efectivamente, en las estaciones de servicio no se llegaba a controlar las ventas, porque en los propios contratos de abanderamiento no se recoge una cláusula donde el operador tenga acceso a las ventas. Sin embargo, al tratarse, vuelvo a repetir, de un producto con una incidencia fiscal muy grande -estamos hablando de que más del 60 por ciento del precio es impuesto-, sí creo yo que hay una responsabilidad subsidiaria por parte de los operadores en el control de esa venta capilar, la puesta a bordo de estos productos, al consumidor final, y una responsabilidad, no solamente frente al consumidor, sino también frente al Estado.

Por último, nos gustaría saber si tienen conocimiento de que el fraude se extienda más allá de los productos que en esta Comisión estamos tratando, viendo en exclusiva productos carburantes, gasolinas y gasóleo de automoción, y me gustaría conocer su opinión sobre posibles fraudes en otro tipo de combustibles, en gasóleo C, calefacción, y gasóleo B. Yo sé que Repsol ha hecho, incluso, estudios sobre incidencia en fraude de este tipo de productos, que ya

sé que no se vende en estaciones de servicio y no correspondería al tema principal de esta Comisión, pero que sí entraría, aunque fuera de forma colateral, dentro del objeto de esta Comisión. Para finalizar, le pediría su opinión sobre la futura Ley de Hidrocarburos, cuál sería la opinión que tienen desde su grupo de esta ley que va a dar otra vuelta de tuerca a la liberalización, incluso a través de la instalación de precios libres, rompiendo el tope de precios máximos, y cómo ha influido en la evolución del propio empleo en el sector petrolero en general. ¿Podríamos concluir que podría influir de forma negativa en la caída del empleo en el sector, con incidencia en posibles prácticas fraudulentas? Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sánchez Seseña. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Ruiz Castillo.

El Sr. **RUIZ CASTILLO**: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Segrelles, por su información. Ahora, de forma más breve me gustaría conocer su opinión acerca de si usted considera que en su compañía ha habido dos políticas comerciales en los últimos dos o tres años; si, por una parte, antes consideran ustedes como un buen objetivo tener abanderamientos, y ahora parece que se desprende de su primera intervención, que ahora consideran que es mejor tener sus propias estaciones en propiedad, de cara también a ofrecer un mejor servicio a los clientes, etcétera.

También quería saber si tienen conocimiento de lo que ha pasado con los cinco contratos que vencieron en el mes de enero. Ya le he dicho anteriormente, que si no tiene el dato le agradecería que nos lo enviara, pero ¿cuánto significa, por ejemplo, en el año 97, el tanto por ciento que las gasolineras incursas en este presunto fraude, fundamentalmente, aquellas participadas de una u otra manera por el grupo Villanueva, vendían del total que ustedes venden en España? Y en el año 98, si tiene usted ese dato ¿qué "rappel" obtuvo el grupo Villanueva por parte de su compañía? ¿Qué descuentos, comisiones o "rappel" obtuvieron por lo vendido en el año 98?

Por último, ha salido un tema esta mañana, y viene saliendo en algunas ocasiones, pero nos gustaría conocer mejor esto de las unidades de suministro, porque siempre parece que estamos hablando de grandes estaciones de servicio con 25, 30 ó 40 mangueras, y la verdad es que en una ciudad como Madrid puede haber un número importante de unidades de suministro con dos mangueras. Ustedes consideran, según parece, que sólo pueden vender dos productos, pero desde el auge, por propia normativa, de la

gasolina sin plomo, de estas unidades de suministro han tenido serios problemas para poder vender tres productos. Se nos ha dicho esta mañana que había una fuerte presión por parte de las asociaciones de empresarios de servicio para que estas unidades de suministro no pudieran vender más de esos dos productos. Queríamos saber si considera lógico este tema, y si considera que la Administración debería intervenir en este caso, para permitir que esas unidades de suministro puedan vender hasta tres productos, y cuál es la política de su compañía acerca de estas unidades de suministro.

Para terminar, quería saber qué cargos ha ocupado en los diferentes consejos de administración, o en diferentes responsabilidades, dentro del Grupo Repsol, el actual Secretario de Estado de Energía. También quería saber qué departamento concreto, dentro de Repsol, establece si se abandera una gasolinera, si se da en arrendamiento, o si es propiedad; es decir, si hay algún departamento dentro de Repsol que fije cuál es la política comercial de su compañía. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ruiz Castillo. Tiene la palabra el señor Barrio de Penagos.

El Sr. **BARRIO DE PENAGOS**: Gracias, señor Presidente. Agradezco la presencia de los dos representantes de Repsol aquí y sus respuestas y quiero hacerles algunas preguntas adicionales. En primer lugar, sobre la resistencia de determinados concesionarios a ser inspeccionados, ustedes han hablado de una campaña en la cual inspeccionaron 1.350 estaciones de servicio -si no tengo mal el dato- en 1997, tanto de gestión propia como de las llamadas de vínculo fuerte, como de las abanderadas. ¿Han tenido alguna, no resistencia, sino negativa, fuerte a ser inspeccionados? Y, esas negativas, ¿las pueden cuantificar y de qué grupo serían?

Respecto a la famosa laguna legislativa -quizás ésta es una pregunta más bien para el asesor jurídico, para el responsable del departamento jurídico-, ¿usted cree que esa laguna legislativa tiene algo que ver con la facultad de inspección por parte de la Administración? O dicho en otras palabras, ¿ustedes aconsejarían que hubiera una negativa de alguno de sus concesionarios a ser inspeccionado, en base a una presunta o cierta laguna legislativa?

Volviendo al tema de las 1.350 estaciones de servicio inspeccionadas, usted ha hablado de un 2,5 por ciento, más o menos, de estaciones con problemas. Supongo que ese 2,5 no serán todas de las de vínculo fuerte, de gestión propia, sino que serán todas de abanderados. Ésa sería la primera pregunta.

El anterior compareciente de Cepsa habló de 72 demandas que tienen planteadas con los abanderados. ¿Ustedes tienen demandas en relación con ese 2,5 por ciento donde descubrieron problemas? Si las tienen, ¿por qué motivo? Porque usted ha dicho que en ese 2,5 por ciento no sólo había problemas de calidad, problemas de marca, sino también de afericiones, de cantidad. De ese 2,5 por ciento, ¿cuántas son por problemas de cantidad? ¿A qué grupo pertenecen? y, ¿qué actuación posterior han tenido con ellas? Es decir, están en los tribunales esos problemas ahora mismo o no. Ése sería un poco el contenido de las preguntas.

Finalmente, una pregunta que supongo que va a tener una respuesta negativa. ¿Ustedes no han tenido conocimiento del famoso 'bicho', del que tanto se ha hablado. Porque aquí se ha hablado de lo del control remoto y todas estas cosas, pero el fraude realmente existente parece que no era tan sofisticado. Había un dispositivo que modificaba el número de impulsos; ese dispositivo exigía un cableado fraudulento, que iba a una discreta habitación de una estación de servicio. Eso no es tan sofisticado; es un fraude electrónico; según se nos explicó nos hacía falta ser Einstein para montarlo, etcétera, pero, ¿ustedes no han oído hablar nunca de ese tipo de dispositivo que era necesario para ese tipo de fraude? Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. A continuación, por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra, tiene la palabra el señor Muñoz Abrines.

El Sr. **MUÑOZ ABRINES**: Gracias, señor Presidente. Se ha expuesto por el señor Segrelles en su intervención, que el avance de la tecnología, que es algo inevitable, deja obsoletas las normas jurídicas normalmente. Esto es algo que nosotros compartimos al cien por cien y no sólo en este campo, sino en cualquier otro donde la tecnología avance. Es indudable que la sociedad no puede ir por delante de la tecnología, no puede prever nunca con anterioridad cuáles van a ser las consecuencias de un nuevo invento tecnológico, y esa es la opinión que tenemos nosotros respecto a este problema que ha surgido con el suministro de gasolina.

Nosotros pensamos, y me gustaría que nos diera su opinión al respecto, que en la normativa existente había un vacío legal importante en cuanto a las revisiones periódicas y las revisiones después de reparación de los aparatos surtidores, y que debido a cómo estaba la normativa, en algún caso por ausencia y en otros casos simplemente, porque la norma no llegaba a especificar tanto y por una práctica habitual,

que supongo que, en algún momento, se debió determinar como una norma, las inspecciones de los surtidores por parte de la Administración se hacen a través de la aferición, es decir, de la probeta y la comprobación del precinto exterior del medidor.

Nuestra opinión es, en primer lugar, que el tipo de manipulación que ha existido era imposible detectarlo con una inspección de ese tipo. Supongo que ustedes estarán de acuerdo, puesto que sus inspecciones al parece; deben ser por el mismo sistema que el que hace la Administración o el que ha estado haciendo la Administración normalmente.

En segundo lugar, nosotros consideramos - podemos estar equivocados; es una opinión jurídica y como tal siempre puede ser opinable y matizable- que, teniendo en cuenta este marco jurídico, las inspecciones de la Administración no podían ir más allá, en el sentido de que para descubrir este tipo de manipulaciones habría que abrir el surtidor, abrir el aparato y ver por dentro algunas cuestiones, algunos cables que se hubiesen podido colocar. Ustedes, como Repsol, si en un momento determinado va a una gasolinera suya propia, con el marco legal que estaba vigente hasta del 12 de enero, un inspector de una Comunidad Autónoma cualquiera, con la intención de casi desmontarles el aparato, ¿les hubiesen dejado? ¿Ustedes creen que la Administración tenía capacidad para poder hacer eso, sin existir, por supuesto, sospechar fundadas de que se estaba produciendo algo extraño? o, por el contrario, ¿era necesario una autorización judicial para poder desmontar un aparato surtidor?

Segunda pregunta. Ustedes están personados en el proceso judicial. Salió hace algunos días en los medios de comunicación una noticia en la que se decía que los expertos que habían analizado las estaciones que están en proceso judicial creían que esos dispositivos posiblemente llevarían más de diez años, o aproximadamente diez años, instalados. ¿Saben ustedes si a través del proceso judicial se ha hablado algo de esto sobre el tiempo que podían estar instalado esos cables o manipuladores de los surtidores?

Por último, agradecer las explicaciones que ya de antemano darán y también su presencia aquí. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado, por su intervención. A continuación, tiene la palabra don Jorge Segrelles García, Director General de Marketing y Red de Repsol.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE MARKETING Y RED DE REPSOL** (Segrelles García): Gracias, señor Presidente. Contestando a las

preguntas concretas que se me han formulado en este segundo turno de intervenciones, en primer lugar, al señor Misiego, sobre el número de inspecciones, inspectores, etcétera, que se han realizado al Grupo Villanueva. Sí; por los datos que tengo aquí se han realizado más de 20 inspecciones, básicamente concentradas en la Comunidad de Murcia y en la Comunidad de Castilla-La Mancha. En la Comunidad de Madrid también ha habido inspecciones, menos, en torno a unas cinco inspecciones, por una razón obvia, que yo creo que otros comparecientes han puesto de manifiesto. Los problemas de fraude comercial, de fraude y de infidelidad se están concentrando en determinadas zonas geográficas, especialmente hacia el sur, sureste, algo también en el noroeste, sitios donde la penetración de productos alternativos a la red de CLH es fácil. Traer producto a la Comunidad de Madrid ha sido hasta ahora difícil y no se han producido en nuestro caso, salvo una excepción que hemos detectado en toda la Comunidad de Madrid; es decir, que se han concentrado básicamente, insisto, en áreas donde, por indicación de nuestros delegados regionales, por la actividad, no sólo de este grupo, sino general y aleatoriamente, se podían producir. Eso, en primer lugar.

En segundo lugar, en cuanto al porcentaje de las estaciones que pueden estar vinculadas de alguna otra forma, ya he dicho antes que en propiedad y gestión de Repsol eran en torno a 20 y abanderadas hay 58. De esas abanderadas, vinculadas de alguna forma al señor Villanueva -tengo aquí el dato- hay 26 estaciones de servicio.

En cuanto a la tercera especulación de si ha podido ser filtrado por algunos grupos interesados o por la competencia, yo ahí, sinceramente, no tengo conocimiento de si se ha podido hacer. Que duda cabe que la compañía tiene una situación, no sólo por este grupo, sino por su implantación en esta Comunidad y en otras Comunidades, por las inversiones que se han hecho en el pasado de abanderamiento, de vinculación, de compra de estaciones de servicios, tiene una presencia importante en el mercado petrolífero español, en torno a un 50 por ciento. Los nuevos entrantes, obviamente, a quien van a quitar cuota de mercado es a nosotros, como objetivo prioritario, pero eso no es por nada, sino porque, sencillamente, tenemos el mayor número de estaciones de servicio en España y de hecho, cuando se producen nuevas revinculaciones o abanderamientos periódicos, cada una de estas estaciones de servicio que está con nosotros recibe una decena de ofertas de la competencia de marcas distintas para renovar con ellos.

Sí sabemos que en este grupo también se han producido ofertas para renegociar; obviamente, no es

una excepción. Ya he dicho antes que no todas las estaciones de servicio están con nuestra compañía, sino que están con otra compañía petrolera, y, además de ésa, sé y me consta que ha habido otras ofertas de distintos grupos petroleros a este grupo para reabanderar con ellos, por una razón sencilla: porque de golpe consiguen una presencia muy importante en un mercado prioritario para España como es la Comunidad de Madrid.

Después, preguntan si ha habido modificaciones de la política comercial en los últimos años. Lo que yo le puedo decir es que la compañía Repsol, desde hace tiempo ha apostado por reforzar la red propia. En algún momento ha podido haber una mayor discusión interna sobre si era conveniente tener un mayor número de abanderados o gestores. Lo que yo le puedo decir es que, desde luego, desde que me he incorporado a este puesto, que ha sido a finales del 96 -llevo prácticamente un año en esta área de marketing y red-, la política de la compañía sí se ha volcado en la compra de estaciones de servicio y en la gestión propia como mejor defensa de nuestros intereses. Pero sí quiero recalcar que tampoco ha sido una ruptura brusca respecto a la política tradicional seguida por la compañía; quizá se ha puesto más el acento o se ha insistido más en este punto ante la situación competitiva en el mercado español.

Nos preguntan nuestras consideraciones sobre el número de gasolineras para liberalizar precio. En fin, esto está sujeto a múltiples debates; hay diversas opiniones sobre si se podrían abrir concesiones en número de estaciones de servicio en España. A ese respecto hay todo tipo de estimaciones. En este momento yo creo que en toda España debe haber 7.000 estaciones de servicio, y ha habido algún comentario de alguien que ha dicho que, para que hubiera más competencia, se deberían abrir en torno a mil o dos mil más. Yo no creo que el tema de la competencia se base exclusivamente en un número de estaciones de servicio, que eso es indudable, sino que la competencia la da la presencia de distintos operadores, como ya están establecidos en el mercado. He recalcado varias veces las presiones competitivas tremendas, tanto en la red como en oferta de productos a nuestra propia red, al margen de vinculaciones comerciales, etcétera. Obviamente, desde que se ha liberalizado el mercado, ha pasado a una situación de abierta competitividad en todos los terrenos, y uno de ellos es el de la estructura de las redes. La estructura de las redes es el principal objeto de ataque en el sentido comercial por parte de los que quieren entrar en España.

En cuanto a si va a haber algún tipo de compensación a abanderados que hayan sufrido por actuaciones de otros que tienen vinculación con la

compañía, nos hemos sentado con ellos después de que surgiera esta incidencia y hemos llegado a un acuerdo, a una especie de compromiso que vamos a extender a la red, que se denomina compromiso en defensa de la marca y de la mejora de la imagen de la marca, en virtud del cual, tanto la compañía como los gestores y los abanderados, se comprometen ante los consumidores a permitir cualquier tipo de actuación y de control adicional que nosotros podamos realizar; se ponen a disposición de la compañía, e incluso a comunicarlo a los consumidores, por los medios que veamos, en las estaciones de servicio, para que todo consumidor tenga una garantía plena de que en las estaciones de servicio, en el 99 por ciento de nuestras estaciones de servicio, se está actuando con absoluta transparencia y con absoluto rigor, como no podía ser de otra forma. Han sido los propios abanderados los que, en cierta forma, nos han incitado a que hagamos una actuación en defensa conjunta de los intereses, en línea con sus preguntas.

En cuanto a si había renegociación de estos cinco contratos, estos cinco contratos tampoco tenían una importancia determinante. Es decir, la compañía estaba dispuesta a no seguir con estos contratos si las condiciones no eran las que nosotros estimábamos oportunas. No he sentido ni ha habido una presión especial con estas estaciones de servicio. Como en cualquier proceso de negociación comercial, había distintas posturas en cuanto a los 'rappel', comisiones y condiciones, etcétera, pero está al libre arbitrio de cualquiera de las partes renovar o no. En este momento sí quiero dejar constancia de que en una de estas estaciones de servicio en que iban a vencer los contratos que se ha visto afectada, que es la estación de servicio de Valdemorillo, Repsol ha solicitado ya judicialmente la retirada de la imagen de la marca Petronor que aparece en ella y su no vinculación futura. Y con las otras estamos a resultas y a esperas de ver cuál es el resultado de las otras pruebas. Pero, en este sentido, le indico que no había ninguna presión para renovar, porque tampoco eran estaciones prioritarias ni determinantes para la compañía.

En relación con las preguntas del señor Sánchez Seseña sobre si la red de Villanueva tenía un porcentaje superior al de Repsol, creo que lo he contestado antes. Efectivamente, hay 26 estaciones de servicio abanderadas en conjunto, porque cuando hablamos del grupo es muy difícil precisar los límites, porque hay muchas participaciones; pero podemos hablar en torno a 26 estaciones de servicio abanderadas, y la gestión a través de nuestra filial Campsa red está en torno a 20. El señor Diputado ha transmitido su preocupación por las incidencias de las inspecciones y la preocupación por la calidad y sobre

el fraude. Esta preocupación la ha manifestado la compañía en numerosísimas ocasiones, públicamente en todas las comparecencias que ha habido incluso ante comisiones del Congreso cuando se nos ha preguntado sobre este tema; preocupación sobre la existencia de fraude en la calidad de producto, sobre todo por su repercusión fiscal; incluso ha aparecido alguna vez históricamente alguna cifra de evaluación de esa cifra. Ahí nosotros lo que hemos hecho siempre ha sido ponernos a disposición de las autoridades competentes en este tema, tanto de la Agencia Tributaria como de los servicios de vigilancia fiscal, para transmitir todas las informaciones que tengamos sobre comportamientos irregulares o delictivos en tema de mezclas o de fraude fiscal.

Respecto a la indiferenciación de las marcas, sí me gustaría hacer una precisión sobre que el producto es exactamente el mismo. Repsol comercial gestiona tres marcas: Repsol, Campsa y Petronor. Estas tres marcas tienen un posicionamiento de imagen absolutamente distinto y un posicionamiento en el mercado, desde imagen a atención, servicio y calidad, previsto por la compañía de comunicación, y nivel de inversiones en estaciones de servicio. Por tanto, hay una diferenciación en lo que es percepción, en lo que son inversiones, en lo que es estructura de la red de estaciones de servicio. El producto sale, obviamente, de las refinerías de petróleo de Repsol y Petronor, y ese producto se envía a CLH, que es el que lo distribuye a la red. Al salir de CLH, los que vienen a nuestra red de estaciones de servicio tienen un trazador y un aditivo distinto, específico nuestro. El aditivo tiene importancia, porque realmente, al tratarse de un producto que al salir de refinería tiene unas especificaciones legales mínimas que tienen que cumplir todos, y es un producto relativamente indiferenciado sea de una refinería o de otra. Pero en el momento en que sale de CLH, los que vienen a nuestra red tienen un aditivo, y ese aditivo mejora sustancialmente las cualidades de combustión, de limpieza de inyectores, etcétera, y así lo hemos atestiguado una y otra vez a través de nuestras encuestas de atención al cliente y de servicio y satisfacción de calidad. Ahí sí que quiero dejar claro que existe una diferenciación, especialmente en aquellos productos por los que nosotros hemos apostado en el futuro, que son las gasolinas sin plomo: la gasolina 95 y la gasolina 98, que disponen de un aditivo especial. Pero eso no quiere decir, efectivamente -y lo he dicho antes al referirme al mercado de productos petrolíferos-, que no sea tan importante o más que el producto la imagen de marca, en la línea con su pregunta, y es absolutamente cierto, porque la imagen de marca ampara, protege no sólo la

calidad, sino el servicio, la atención y la garantía del consumidor.

En cuanto a medios del equipo de inspección, en este momento en la red de estaciones de servicio teníamos dedicadas, sólo en exclusiva para este tema, a cuatro personas permanentemente, haciendo inspecciones en toda España, y en este momento se ha duplicado a ocho. Es decir, la compañía, al día siguiente de esa semana, tomó la decisión de reforzar este campo y tenemos a ocho personas dedicadas solamente, a tiempo completo, a inspección de estaciones de servicio. Lo cual no quiere decir que sólo se dediquen a inspeccionar estas personas, porque también en las delegaciones regionales tienen personal de apoyo para cada una de las actividades cuando van los inspectores; pero, como personal inspector dedicado exclusivamente, tenemos a estas personas.

En cuanto a los medios, son los habituales en este tipo de inspección; es decir, personación sorpresiva, nosotros no avisamos, sí nos identificamos, obviamente, cuando nos hemos personado para realizar las inspecciones y ya he dicho que en algunas estaciones, cuando se identifica el inspector no permiten la inspección. En el año 97 hubo 40 estaciones de servicio que se negaron a proceder a la inspección. En este caso se levanta acta y es un dato más para nuestra relación y nuestro comportamiento comercial posterior con ellos.

Respecto a la Unidad de Reparación en CLH de mecánicos, efectivamente, la Compañía Logística de Hidrocarburos en la que, junto a otras petroleras, Repsol tiene una participación -en este caso mayoritaria, pero está también presente Cepsa, BP y Shell-, tiene un equipo de mecánicos, existente también en la antigua Campsa, que es de capacidad técnica probada, notoria, personal, y en consecuencia, la red propia de las estaciones de servicio de Repsol y gestionada por Repsol tiene subcontratado con los mecánicos de CLH el mantenimiento de todo el tema de precintos, como una entidad ajena a nosotros, no directamente por la Dirección General de Marketing y Red, sino como mecánicos especialistas que son los responsables del mantenimiento de todos los precintos en la red propia de las estaciones de servicio.

Referente al control de ventas, si somos o no responsables, le puedo decir que estamos tan absolutamente de acuerdo en que queremos ese control, que Repsol es la compañía que más presión ha hecho en el seno de AUTE, y además a veces en contra de intereses de otras compañías que no veían tan claro esta presión nuestra, para poder controlar no sólo la entrada y la entrega de productos sino la salida. Esto es determinante sobre todo en productos de venta, como son la mayoría, a comisión, porque somos nosotros los

que vendemos los productos por intermediarios a comisión. Es discutible cuando se produce el caso de ventas en firme, donde la relación jurídica termina en el momento en que se entrega el producto y es ya ese empresario el que revende el producto. Por eso en la enmienda que hemos presentado indicamos nos gustaría que esa facultad de inspección se extendiera a todo, no solamente a las ventas a comisión sino también a las ventas en firme, pero como hay algunas dudas jurídicas de que eso se pueda llevar a cabo, la redacción actual de la enmienda que ustedes conocen les leo solamente la última línea del primer párrafo, en la que se dice: "En los casos de venta a comisión las facultades de control se extenderán a los importes facturados". Esta preocupación nuestra es permanente en tener un control no solamente de la entrada sino también de la salida de los productos, y así lo hemos hecho saber a todas las instancias que nos lo han solicitado.

En cuanto a la siguiente pregunta de posibles fraudes al margen de las existentes en estaciones de servicio, qué duda cabe que en el campo del gasóleo agrícola hay numerosísima documentación de gasóleo B de actuaciones de fraude, básicamente por la diferencia fiscal, porque existe una diferencia de 30 a 40 pesetas. Recordemos además que los productos petrolíferos son prácticamente impuestos en una proporción altísima respecto al coste sin impuestos; de ahí que la incitación al fraude puro y duro de evasión fiscal sea alta en algunos supuestos, y éste es el caso del gasóleo B, donde la mezcla o la venta de gasóleo B como si fuera A tiene una prima fiscal, por decirlo de alguna forma, de 30 ó 40 pesetas a aquel que produzca el fraude. De todas formas, la Agencia Tributaria ha reforzado el control de este tipo de actividades, así como el Servicio de Vigilancia Fiscal, y habrán visto ustedes en la prensa algunas actuaciones en este sentido de mayor control. Las petroleras, insisto una vez más, en el mercado lo que queremos es competir con las mismas reglas de juego. Compañías como las que yo represento y, desde luego, las petroleras, tienen que competir en igualdad de condiciones y con cumplimiento absoluto y riguroso de la ley; de ahí que algunas veces, cuando se habla de que se dan determinados descuentos a las petroleras, que se dan descuentos por las petroleras a las estaciones de servicio, tiene uno que plantearse qué tipos de descuentos son éstos, y si esos descuentos tienen en cuenta toda la carga fiscal o no. Insisto porque no hay nadie más interesado en que este mercado esté ordenado y controlado que las compañías que están operando en este momento en España por razones obvias; porque si no es así, la competencia legítima se hace prácticamente imposible, si con lo que hay que

competir es con empresas, por llamarlas de alguna forma, que no cumplen los requisitos fiscales y los de control de calidad del producto.

La opinión sobre la futura Ley de Hidrocarburos. Sobre este tema nos parece absolutamente fundamental que se vaya adelante con esta enmienda y que se permita, se reglamente, un mayor control por parte de las empresas petroleras.

Y, por último, en cuanto a la evolución del empleo en el sector petrolero general, si ha podido haber implicaciones. Creo que lo que ha sucedido en el sector del empleo en general en las estaciones de servicio, en contra de lo que pueda parecer, es que ha crecido, por una razón obvia: porque ha aumentado el número de estaciones de servicio. Ha habido un proceso paralelo de automatización absolutamente correcto porque por lo que veo que se ha producido en la mayor parte de las estaciones de servicio es reducción, por unidad, del número de personal; por una razón sencilla, para ajustarse a las nuevas condiciones de la competencia. Es decir, cuando antes había una única estación, se podían mantener 3, 4 ó 6 empleados por estación de servicio; cuando se inauguran dos estaciones más, y cada una de éstas reduce las ventas de la existente en un porcentaje del 25 o del 30 por ciento, disminuye volumen/ingresos y obviamente hay que ajustar. Ese proceso se ha producido en España; por una parte, un ajuste unitario del volumen del nivel de empleo en cada estación de servicio y, por otra, una ampliación del empleo como consecuencia, prácticamente, de la duplicación del número de estaciones de servicio. Probablemente el neto haya sido de incremento del nivel de empleo en toda España.

Pasando a las preguntas del Grupo Socialista, política comercial en los últimos años. Creo que ya la he contestado en la línea de decir que se ha reforzado esta política de gestión propia de mayor control de la red. Es indudable que vamos a un mayor control en el sentido de mejor gestión por la red, y no se trata de desconfianzas ni que esto haya motivado un cambio de política. Este cambio ya existía. En los acuerdos de comisiones que hemos firmado para estos próximos tres años ya se establecen cláusulas de mayor control y ha sido anterior a la apertura de estas incidencias.

En cuanto a los contratos que vencían en enero, ya he comentado la misma pregunta en relación a que eran cinco contratos que creo que venían desde el año 88, y que su vencimiento estaba en el proceso normal de negociación de continuar o no, y tampoco son unas cifras representativas; no son ninguna estaciones de servicio representativas, creo que entre todas suman entre 15 y 20 millones de litros

En segundo lugar, el porcentaje que representa el grupo Villanueva. Tengo la cifra, y se la haré llegar

exactamente, pero, desde luego, es un porcentaje importante. No les voy a ocultar que, en este sentido, si agrupamos, es el primer grupo empresarial que tiene relaciones con Repsol, y probablemente sea el primero en España. En la magnitud de la red de estaciones de servicio estará, si no es el primero, el segundo; pero es el principal grupo de estaciones de servicio existente en nuestro país.

Cuántas comisiones y 'rappel' se ha abonado al grupo Villanueva en el año 97. Tenemos aquí el dato -si quiere se lo hacemos llegar exactamente, pero son, contrato a contrato-, las comisiones son las mismas para toda la red; es decir, 6,10 pesetas/litro en gasolinas; 6 en gasóleo A, y en gasóleo modificado 5,50. Estas son comisiones estándares para toda la red. Existen también, para toda la red, unos objetivos comerciales y unos objetivos económicos que son 0,70 pesetas más. Esto es general también. De esas 0,70 pesetas, 0,40 son por cumplimiento de objetivos económicos de calidad, de situación de las estaciones de servicios, de promociones, etcétera y 0,30 por domiciliaciones bancarias en las redes de la compañía, un camión completo, etcétera; es decir, determinadas condiciones económicas, pero que se dan con carácter general.

Lo que sí existe individualizado es un 'rappel' sobre ventas, que estaba pactado en estos contratos -en otros son distintos, pero en el que tengo aquí delante es así-, de unas 69 pesetas/litro, con efecto desde el 1 de enero del 97, y un 'rappel' adicional, también por volumen, sólo a esta estación de servicio, de 0,16; es decir, algunas de las estaciones pueden estar en torno a unas 70 ó 75 pesetas de 'rappel'. En este sentido, le quiero decir que en las que estamos renegociando ahora, por ejemplo, nuevos vínculos de abanderamiento, la presión del mercado es al alza en los 'rappel', y en este momento puede haber algunas superiores a esto; es decir, en estos momentos no está en las mejores condiciones de mercado, si bien está en un 'rappel' proporcional a su volumen.

En cuanto a la unidad de suministro y a los serios problemas para vender tres productos, le puedo decir que ha habido una presión de las estaciones de servicio, de los titulares, para impedir que algunas compañías que teníamos unidades de suministro pudiéramos ampliar, mejorar, reformar y convertir ese obsoleto y antiguo aparato surtidor en una pequeña atención de suministro al usuario.

Respecto al Secretario de Estado, don Nemesio Fernández-Cuesta, yo creo que es conocido que ocupó cargos, efectivamente, en Repsol Comercial de productos petrolíferos, y fue Vicepresidente ejecutivo de Repsol Comercial de productos petrolíferos hasta que fue nombrado Secretario de Estado.

En cuanto a qué departamento lleva la política, dentro de Repsol Comercial antes había una Vicepresidencia ejecutiva, que la ocupaba don Nemesio Fernández Cuesta, y ahora hay dos grandes áreas, dos Direcciones Generales: una, Dirección General de Ventas, y, otra, Dirección General de Marketing y Red, de la que yo soy responsable en este momento.

Respecto a las preguntas formuladas por el señor Barrio de Penagos, en cuanto a si había habido resistencia negativa a ser inspeccionadas, de las inspecciones que hemos hecho ya he dicho que en toda España hay unas 40 en el año 97 que han puesto resistencia; las que tenemos del grupo Villanueva, que habíamos hecho 20 inspecciones en toda España, según me informan, sólo hubo dos incidencias de oposición: una, en Castilla-La Mancha, y otra, en Madrid, donde no se permitió la inspección y hubo que recurrir al sistema, que ya ha utilizado la OCU, de muestras compradas, sin poder llevar a cabo la inspección; pero ya le digo que, de un total de 20 inspecciones, sólo hubo incidencias en estas dos.

En cuanto a la laguna legislativa, yo sí creo que hay una laguna, y esperemos que todo lo que salga aquí sirva para mejorar sustancialmente el control de esta actividad tan importante para el consumidor.

Con referencia a si los problemas de inspección habían sido básicamente con abanderados o con gestores, de todo hay. De las inspecciones que hemos hecho, básicamente se hizo la inspección a las estaciones de servicio que son propiedad nuestra, y en las que tenemos un mayor control: en 1.004 estaciones de servicio de gestión arrendada, de estas 1.350, y en 346 abanderadas. De éstas, en las que en total hubo una detección de ese 2,6 que he dicho, aproximadamente en cantidad, en 27 de las estaciones de servicio arrendadas, y en 8 de las estaciones de servicio abanderadas; no obstante, estos datos los tengo a su disposición para dárselos si quiere.

En cuanto a las demandas, al igual que otra compañía que ha dicho que tenía demandas, desde luego tenemos demandas, y el señor Letrado, Director de Asuntos Jurídicos, puede informar sobre este tema con muchísimo más detalle; lo que sí hemos hecho ha sido reforzar absolutamente en el último año también toda la actuación de presión ante los tribunales, de presentación de demandas, y de persecución de este tipo de comportamientos. En este momento, tenemos 104 demandas presentadas en distintos juzgados, y algunas de ellas con querrela por haberse producido fraude en la utilización de tarjetas. Cuando nosotros tenemos una tarjeta, y cuando se utiliza la tarjeta se producen descuentos o ventas con tarjeta de productos que no nos han comprado; eso nos permite ser más

activos en la presentación de la reclamación, como es el caso, pero el señor Letrado podrá ampliar esta información. Sí hemos tenido una actuación judicial muy intensa; se ha reforzado en el último año; de hecho, se ha subcontratado apoyo jurídico para llevar a cabo esta actuación en el último año, y, además de eso, lo que hacemos inmediatamente es intentar retirar la imagen, con las incidencias que ya les he comentado que tardamos hasta tres años en poderla quitar, pero algunos sí se dejan, y hemos retirado 41 imágenes el año pasado, y, además, cancelamos inmediatamente todas las tarjetas que tengan con nosotros y cualquier tipo de vinculación comercial.

Otra pregunta era acerca de si sobre el famoso 'bicho' teníamos control o lo habíamos oído alguna vez. Yo sólo les voy a dar un dato. En esta política que hemos dicho de ir haciéndonos con el control en la estación de servicio Campsa-Red, que es la empresa que gestiona las estaciones de servicio propias, y que tenemos ahora cerca de 500, la gran mayoría eran compradas a gasolineros; en ninguna de ellas hemos encontrado ningún tipo de artilugio, ni de aparato, ni de cableado que hubiera habido con anterioridad; desde luego, en ninguna de las que nosotros hemos comprado y que en estos momentos estamos gestionando existe; se ha hablado, pero, desde luego, nadie, y yo expresamente en la organización lo pregunté a la Dirección Técnica, si alguno había visto alguna vez el famoso 'bicho', y la respuesta fue negativa.

Paso a responder a las preguntas formuladas por el Grupo Parlamentario Popular. En cuanto a la normativa y al vacío legal, yo creo que está claro. Nuestras propias inspecciones las realizábamos por el sistema de afericiones, por el sistema de ir sin avisar, y cuando se produce algún comportamiento de este tipo, es difícil ir más allá. Nosotros comprobábamos el precinto del medidor, que es el que, legalmente, tiene que estar y es el que tiene que existir después de la puesta en marcha autorizada por la Delegación de Industria, por la Consejería de Industria; comprobábamos su existencia, pero no comprobábamos otro tipo de precintos que pudiera haber instalado el fabricante internamente; es decir, que sólo comprobábamos ese precinto, que es el que legalmente tiene que estar, y a través de una comprobación visual.

Respecto a si nosotros teníamos derecho a inspeccionar o a desmontar, yo dudo, no lo hemos hecho. (El Sr. **MUÑOZ ABRINES**: La Administración.) La Administración, no lo sé, porque depende de las actuaciones y de cómo estuviera contemplado; me imagino que tendría alguna dificultad, pero yo creo que, si se hubiera sido más explícito en la norma, probablemente se hubiera podido

llevar a cabo este tipo de actuaciones, pero no sé con certeza pronunciarme sobre si la Administración podría o no desmontar los aparatos surtidores. Yo entiendo que, dentro de su 'auctoritas' de control, en caso de llevarlo a cabo, podría haberlo hecho.

En cuanto a si nos hemos personado judicialmente y qué información podemos aportar respecto a los dispositivos de más de diez años, me van a permitir que el señor Fernando Lorente, que es el que lleva la responsabilidad de la personación judicial, lo aclare. Como no sé si había otro tema también de contratos o de laguna legislativa también contestará el señor Lorente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Segrelles, por su información y por su intervención. Previamente a la intervención del señor Lorente, tengo que pedir el asentimiento, si fuera posible, de los tres Grupos Parlamentarios, al objeto de habilitar al señor Lorente para que intervenga. ¿Están conformes Sus Señorías? (*Asentimiento*.) Se aprueba por asentimiento de la Comisión, y ahora sí, don Fernando Lorente, reiterando el agradecimiento de la Comisión por su presencia en la misma, y siendo Director de Asuntos Jurídicos de Repsol Comercial, tiene la palabra.

El Sr. **DIRECTOR DE ASUNTOS JURÍDICOS DE REPSOL COMERCIAL** (Lorente): Muchas gracias, señor Presidente. Respondiendo, en primer lugar, al tema específico y concreto de si en la causa penal que se sigue en el Juzgado de Instrucción número 45 de Madrid se han puesto de manifiesto dictámenes técnicos que indiquen que los cableados que la policía detectó datan de más de diez años. Tengo que poner de manifiesto, en primer lugar, para tranquilidad del Letrado de la mesa, que me consultaba al respecto, que, respecto a las diligencias judiciales, no existe una declaración de secreto, y este dato que voy a señalar lo conozco, no sólo por el informe que el Letrado que actúa en nuestro hombre me ha dado puntualmente del desarrollo de las actuaciones, sino porque incluso ha sido publicado en los medios de comunicación.

No existe todavía, señor Diputado, un informe pericial técnico sobre los dispositivos que la policía judicial detectó en estas cuatro estaciones. Al día de hoy, el ilustrísimo señor Juez de Instrucción del Juzgado número 45 de Madrid ha nombrado ya los peritos que van a realizar dictámenes periciales; ha nombrado hasta tres peritos, que le han sido sugeridos por instituciones universitarias y por el Instituto Nacional de Metrología, pero todavía no ha ordenado la práctica material de esos dictámenes. El dato de los diez años donde ha surgido -insisto en que esto lo han

publicado incluso los medios de comunicación- es en la declaración de algunas de las personas que la han prestado en concepto de imputados, que al indicar el destino que ellos sostenían que tenían estos cables, han manifestado que lo venían utilizando para esos fines desde hacía ya diez años. Ésa es la información al respecto.

En cuanto al tema de las lagunas legislativas, quizá completando lo que ha indicado el señor Segrelles, podía precisar que, a nuestro modo de ver, en este asunto cabría hablar de tres dimensiones de lagunas legislativas. Por un lado, en cuanto al régimen jurídico de la verificación oficial de estos sistemas de medida de los aparatos surtidores; a ese respecto, mientras que hay legislación europea, en concreto una directiva del Consejo relativa a la verificación metrológica en las fases de homologación y de comercialización inicial de los aparatos surtidores, no hay normas europeas, ni tampoco nacionales hasta el presente sobre la verificación ulterior de los aparatos durante su vida, durante su funcionamiento.

Esta laguna entiendo que es la que está en trámite de colmarse con el proyecto de orden del Ministerio de Fomento -que creo que la Comisión de Investigación conoce-, y en la que se va a establecer una regulación detallada al respecto. Esta primera laguna es condicionante en buena medida de la segunda, que es la relativa a cuál debía ser el contenido de la actuación inspectora que, en uso de sus competencias de ejecución, ya corresponde a las Comunidades Autónomas; la competencia que tienen en esta materia es de ejecución y de desarrollo normativo; es decir, su reglamentación no se ciñe a los principios de la verificación metrológica, sino a los aspectos de procedimiento y autoorganización de sus funciones ejecutivas e inspectoras.

La realidad es que la falta de una regulación de los mecanismos de verificación estaba condicionando el ejercicio de las facultades inspectoras, no tanto en la posibilidad de abrir o no -que yo entiendo que sí existían las facultades de apertura de los aparatos surtidores-, sino en cuanto al objeto de control de esa apertura, porque al no estar reglamentados los mecanismos de verificación, lo que estaba en una situación de indefinición y de laguna era el objeto de la propia comprobación, puesto que no había una reglamentación de los mecanismos de verificación. Lo que se producía también era una situación de falta de desarrollo normativo del procedimiento inspector, en particular, que creo que es lo que han desarrollado con todo detalle las dos órdenes dictadas por la Consejería competente de la Comunidad de Madrid que, como se ha dicho aquí, han sido pioneras en España. En ese sentido, entiendo que la laguna procedimental ya se ha

colmado, y que su eficacia plena la cobrará cuando esté completada la regulación correspondiente por el Ministerio de Fomento.

Quería, por último, hacer referencia a otro nivel de laguna que afecta al ámbito de las relaciones jurídicas entre las compañías suministradoras y las empresas propietarias de las estaciones de servicio que son suministradas por esta petroleras, y que conecta un poco con una inquietud expresada por el señor Diputado de Izquierda Unida, en cuanto a la preocupación porque las compañías petroleras no pudieran garantizar las salidas, las ventas efectivas a los consumidores.

La relación jurídica de suministro en exclusiva que tiene lugar entre los titulares de la explotación y las compañías petroleras no es en puridad un contrato de franquicia, que es el mecanismo jurídico en el que sí están legislativamente desarrollados instrumentos de control efectivo. A nivel europeo la regulación de la franquicia está contenida en el Reglamento del año 1988, el Reglamento 4087, que es un reglamento que ha sido recibido e incorporado al derecho español, que contiene mecanismos efectivos de control por parte de los franquiciadores a los franquiciados. Por el contrario, la norma rectora o que enmarca jurídicamente estos contratos de suministro en exclusiva es el llamado Reglamento de Exención General para los Acuerdos de Compra Exclusiva, que es el número 1984, del año 83, de la Comisión, que también ha sido, insisto, incorporado desde el año 92 al ordenamiento jurídico español, y creo que tiene unas habilitaciones en cuanto a los contenidos contractuales de control por parte de la compañía petrolera suministradora a los explotadores de las estaciones de servicio mucho más restrictivos, y, de hecho, no contempla, entre las obligaciones que pueden ser impuestas al gasolinero suministrado, la obligación de información, como sería deseo de las compañías petroleras, directamente de las ventas que se producen, y si siquiera la posibilidad de imponerles inspecciones.

De ahí que en el contenido, no sólo los de Repsol, sino de la generalidad de los contratos de abanderamiento utilizados por las compañías petroleras en toda Europa, no se incluyen específicamente esas facultades. Ésa es la razón también por la que las operadoras responsables -y Repsol, como ha dicho el señor Segrelles, ha sido la impulsora al respecto- han propuesto a todos los Grupos Parlamentarios en el Congreso de los Diputados que introduzcan una enmienda en el Proyecto de Ley de Hidrocarburos para que, con el respaldo que puede dar una norma legal, incluso con independencia de la normativa europea, una norma legal española pueda establecer un sistema informático técnico -es una materia a desarrollar-, que

permita un control en automático de las ventas producidas a los consumidores, que se extendería, en todo caso, al volumen entregado, y en el caso de las ventas a comisión también al importe facturado.

Con ello se podría conseguir que, a nuestro modo de ver, en los estudios que se han realizado en el ámbito de Repsol podría ser un mecanismo muy eficaz complementario de las inspecciones directas de la Administración, puesto que permitiría el balance entre el producto entregado a la estación de servicio y el producto entregado por la estación de servicio a los consumidores. Este balance sería útil, a nuestro modo de ver, también para las autoridades en el control del fraude fiscal y en el control de todo tipo de fraudes, puesto que la experiencia demuestra que el fraude contractual en la procedencia del producto -el producto traído por un operador ajeno al que tiene la bandera y tiene el contrato de suministro en exclusiva- va con frecuencia asociado al fraude fiscal, a la mezcla de producto, etcétera. De manera que esa posibilidad legal de que el operador pudiera realizar un balance efectivo entre sus entregas y las realizadas a los consumidores podría ser decisivo al respecto. Muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Lorente, por su intervención. Se abre un turno final para que cada Grupo Parlamentario saque sus propias conclusiones al respecto de las intervenciones de los señores comparecientes, y, de menor a mayor, por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Misiego.

El Sr. **MISIEGO GASCÓN**: Muchas gracias, señor Presidente. Para hacer algunas preguntas al señor Segrelles. Nos gustaría que nos pudiera contestar acerca de los problemas de los nuevos distribuidores, que están fundamentalmente focalizados en el sureste del estado. De hecho, los ciudadanos de Madrid cuando viajamos a esas zonas observamos que en los precios hay una diferencia sustancial. ¿Usted conoce de **Saroi**, la empresa que manifestaba el compañero del Grupo Parlamentario Socialista, qué tipo de implantación tiene en esa zona, o, si está implantada en alguna zona más del Estado? También preguntarle si tienen ustedes, en relación con la plasmación de la política de crecimiento, una política ciertamente agresiva, desde el punto de vista de la compra a los gasolineros; si la plasmación de esa política que tienen ustedes aprobada se ve resuelta con una política agresiva de compra de estaciones de servicio a los abanderados.

También nos podría usted comentar: ¿tiene usted constancia de la relación comercial que existe con algunos directivos del grupo Repsol, en relación con el grupo Villanueva, o asociados, como quiera

usted llamarlo? ¿Qué opinión le merece esta situación, en relación con la situación que estamos detectando aquí, y estamos discutiendo, y también en relación con la política comercial que ustedes están aplicando? Me gustaría conocer esa proyección por parte de usted. En ese sentido, para terminar, se habrá fijado usted que en los datos que nos ha dado, han hecho ustedes 20 inspecciones en el Estado, 5 de ellas en Madrid, de las cuales una de ellas coincidiendo con el grupo Villanueva residenciado también en Madrid. ¿Cómo valoraron este hecho? A partir de ahí, ¿qué actuaciones motivaron al respecto? Por mi parte, nada más. Agradecerle su información y rogarle que me conteste a estas preguntas que le he hecho. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Barrio de Penagos.

El Sr. **BARRIO DE PENAGOS**: Gracias, señor Presidente. Mi segunda pregunta es reiterativa con la última del Grupo de Izquierda Unida, con la cual la doy por formulada, y la pregunta que me gustaría hacerle es: de las 104 demandas, algunas de ellas con querrela, ¿hay algunas que tengan que ver con afericiones, con temas de medidas? Si es así, ¿cuántas? ¿A qué grupo afectan? ¿Afectan al grupo Villanueva o son otro tipo de empresas? Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barrio de Penagos. Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Muñoz Abrines.

El Sr. **MUÑOZ ABRINES**: Muchas gracias, señor Presidente. Para agradecer la presencia y las explicaciones que nos han dado, sobre todo, teniendo en cuenta la hora en que nos encontramos, solamente reiterar dicho agradecimiento.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para cierre de debate, tiene la palabra el señor Segrelles.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE MARKETING Y RED DE REPSOL** (Segrelles García): En relación con la empresa que ha mencionado antes, la constancia que nosotros tenemos es que se activa en lo que es intermediación de productos e importación de productos de la refinería de Saras, en Cerdeña. Esta compañía ha tenido un crecimiento importante en lo que es el volumen de producto que ha ido introduciendo en el mercado español. En lo que se refiere a suministro a estaciones de servicio, más bien creo que está operando en el ámbito de las ventas directas y colocando el producto,

sobre todo gasóleo, de calefacción, y de automoción, pero, en ventas directas. En lo que se refiere si tiene algo que ver el comportamiento de Saroil, sinceramente, yo lo desconozco. No puedo vincularlo.

Respecto a si hemos sido muy insistentes o agresivos, como usted ha dicho, en la compra de estaciones de servicios, ya he dicho que es nuestro primer objetivo, dentro de la política comercial, reforzar la red, tener el control, y poder ser nosotros los que gestionamos la estación de servicio. Pero, obviamente, no a cualquier precio; entre otras razones, porque tenemos que obtener una mínima rentabilidad en las inversiones. Lo que sí se ha producido en el mercado español es un endurecimiento de las condiciones de venta por parte de los empresarios de estaciones de servicio, obviamente porque hay más competencia. Con 30 empresas dispuestas a comprar estaciones de servicio, se ha encarecido el producto.

En este sentido, nosotros insistimos en la compra de estaciones de servicio, pero siempre manteniendo los criterios de rentabilidad que la propia compañía tiene establecidos. En el momento en que éstos no se alcanzan, lamentándolo mucho, no compramos.

En cuanto a la relación comercial con el grupo, no sé realmente a qué se está refiriendo. Yo la desconozco. No sé si se refiere a que hay una relación especial con este grupo por la importancia que tenía. Yo le puedo decir que llevo un año, y al señor Villanueva lo he visto una vez en una reunión colectiva; no lo he visto más. Ésa ha sido toda mi relación, y soy el máximo responsable de la red y del márketing. Por último, en cuanto a cómo valoramos la negativa, indudablemente, esa circunstancia pesa en una relación comercial de este tipo. Se pidieron explicaciones, y lo que pasa es que la asesoría de nuestros letrados, al no existir cláusulas específicas en el contrato de abanderamiento sobre tener nosotros derecho de entrar a inspeccionar, no podemos rescindir unilateralmente un contrato -porque se trataría de eso, de una rescisión unilateral-, con posibilidad de exigirnos indemnización por el incumplimiento exclusivo de esa obligación.

El Sr. **MISIEGO GASCÓN**: Señor Segrelles, o no me he explicado o no me ha entendido bien. No le hacía esa pregunta. Yo le preguntaba lo siguiente: ¿tiene usted constancia de la relación comercial que existe en la actualidad de diversos directivos, que componen hoy el "staff" de dirección de Repsol con el grupo Villanueva, a través de asociaciones, de intereses, o de otro tipo con el grupo Villanueva?

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE**

MARKETING Y RED DE REPSOL (Segrelles García): Ninguna; no tengo ninguna constancia de eso. En cuanto a las 104 demandas, cuántas eran por aericiones, según me informa la asesoría jurídica, todas las demandas son por incumplimiento del compromiso de calidad y por fraude a los consumidores. No hay ninguna por diferencia en la cantidad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segrelles. Damos por concluida esta comparencia, agradeciendo, en nombre de los miembros de la Comisión y de la Mesa, a don Jorge Segrelles García, Director General de Marketing y de Red de la empresa Repsol, y a don Fernando Lorente, Director de Asuntos Jurídicos de Repsol Comercial, sus

explicaciones y la información que nos han facilitado. Muchas gracias por su presencia en la mañana de hoy. Pasamos al siguiente punto del Orden del Día.

Ruegos y preguntas.

Ningún Grupo propone ningún ruego ni pregunta. Esta Mesa sí propone a los señores Portavoces de los Grupos Parlamentarios que a las seis de la tarde tengamos una reunión de Mesa y Portavoces, si son tan amables. Muchas gracias. Sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Eran las quince horas y veintitrés minutos.)

PUBLICACIONES DE LA ASAMBLEA DE MADRID

Dirección de Análisis y Documentación ! Sección de BOA y Publicaciones!
C&San Bernardo, 17 3ª planta 28015 ! MADRID Telf.: 5474201 Fax:531 26 01

TARIFAS VIGENTES:

B.O.A.M.	Suscripción anual	9.000 Pts.	Núm. suelto 140 Pts.
D.S.A.M.	Suscripción anual	13.000 Pts.	Núm. suelto 140 Pts.
SUSCRIPCIÓN ANUAL CONJUNTA (BOA ! D.S.)		18.700 Pts.	

FORMA DE PAGO:

- Talón nominativo a nombre de la Asamblea de Madrid.
- Giro postal.
- Transferencia bancaria a c/c núm. 6400002198, Sucursal 1016, de Caja Madrid, C/ San Bernardo, 58.

SUSCRIPCIONES: Condiciones generales:

1.La suscripción es anual. El período de suscripciones finaliza el 31 de diciembre de cada año. Las altas que se produzcan durante el año, a efectos de cobro se contarán desde la primera semana de cada trimestre natural, sea cual sea la fecha de suscripción dentro del trimestre

2.El envío de los Boletines comenzará una vez se haya recibido el importe correspondiente y la tarjeta de suscripción debidamente cumplimentada.

3.El suscriptor que no renueve la suscripción antes del 31 de diciembre será dado de baja.

4.La administración del Boletín puede modificar en cualquier momento el precio de la suscripción, que, tendrá efectos para los abonados dados de alta, a partir de la siguiente renovación de la suscripción.

TARJETA DE SUSCRIPCION O RENOVACION:

Nombre o razón social: _____
Domicilio: _____ Núm.: _____ Distrito postal: _____
Ciudad: _____ Teléfono: _____ Fax: _____

DESEO SUSCRIBIRME AL 9 BOAM 9 DSAM

De acuerdo con las condiciones establecidas a partir de _____ y hasta el 31 de diciembre de 19__ a cuyo efecto les remito la cantidad de _____ Pts. mediante: 9 Giro postal 9 Talón nominativo 9 Transferencia bancaria a la Cta. Cte. citada.

_____, _____ de _____ de 19__

FIRMA

- PAPEL 100% RECICLADO -