

**FUNCIONAMIENTO DEL MERCADO DE
DISTRIBUCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE
CARBURANTES. EVOLUCIÓN DE PRECIOS Y
DEL GRADO DE COMPETENCIA EFECTIVA EN
EL CONTEXTO DEL CONFLICTO EN IRÁN**
(Artículo 28.3 del Real Decreto-ley 7/2026)

INF/DE/087/26

26 de mayo de 2026

www.cnmc.es

INFORME SOBRE EL FUNCIONAMIENTO DEL MERCADO DE DISTRIBUCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE CARBURANTES. EVOLUCIÓN DE PRECIOS Y DEL GRADO DE COMPETENCIA EFECTIVA EN EL CONTEXTO DEL CONFLICTO EN IRÁN

INF/DE/087/26

CONSEJO. PLENO

Presidenta

D^a. Cani Fernández Vicién

Vicepresidente

D. Ángel García Castillejo

Consejeros

D. Carlos Aguilar Paredes

D. Josep Maria Salas Prat

D^a. María Jesús Martín Martínez

D. Rafael Iturriaga Nieva

D. Pere Soler Campins

D. Enrique Monasterio Beñaran

D^a María Vidales Picazo

Secretario

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 26 de mayo de 2026

En el ejercicio de las competencias atribuidas a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en el apartado 3 del artículo 28 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, el Pleno acuerda emitir el siguiente informe:

1. OBJETO

El objeto de este informe es dar cumplimiento a la función asignada a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) en el artículo 28.3 del Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio (en adelante, RDL 7/2026 o RDL), el cual versa lo siguiente:

“Antes del 31 de mayo de 2026, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia publicará un estudio sobre el funcionamiento del mercado de distribución y comercialización de carburantes tanto a particulares como a profesionales, con especial atención a la evolución de precios y del grado de competencia efectiva en el contexto de la guerra en Irán, incluyendo el comportamiento de los márgenes, a fin de valorar la adecuación del marco regulatorio vigente.”

2. BASE NORMATIVA: EL RDL 7/2026 Y LAS NUEVAS FUNCIONES ASIGNADAS A LA CNMC EN MATERIA DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS

El RDL 7/2026 aprueba una serie de medidas para paliar los efectos del conflicto en Oriente Medio iniciado el pasado 28 de febrero cuando Estados Unidos e Israel iniciaron una operación militar conjunta contra el régimen de Irán.

Se trata de un amplio paquete de medidas. Por un lado, medidas tendentes a amortiguar de forma inmediata el impacto del actual contexto energético sobre la ciudadanía y las empresas más expuestas, protegiendo las economías domésticas, el empleo y la competitividad de la industria. Por otro, medidas estructurales destinadas a acelerar la electrificación de la economía española y el despliegue de energías renovables, reduciendo la exposición de nuestro sistema energético al conflicto actual y aumentando su resiliencia ante el futuro.

Particularmente, las **medidas aprobadas en materia de hidrocarburos líquidos** son las que se exponen a continuación. La vigencia de todas ellas se extiende hasta el 30 de junio de 2026.

1) Medidas fiscales

Se reduce el tipo impositivo del Impuesto sobre Hidrocarburos de los productos cuyo consumo se encuentra más extendido, el gasóleo y las gasolinas sin plomo, hasta el nivel mínimo que permite la Directiva 2003/96/CE¹, así como los tipos aplicables a otros productos como el fuelóleo, el GLP y el queroseno para usos distintos a los de carburante (artículo 38).

Se reduce el IVA aplicable a los carburantes y combustibles del 21% al 10% (artículo 42.c).

La aplicación durante el mes de junio de 2026 de ambas reducciones impositivas queda condicionada a la variación que experimente en abril de 2026 el IPC de los carburantes respecto a abril de 2025.

¹ Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad.

Adicionalmente, según establece la Disposición Adicional Duodécima del RDL, las estaciones de servicio y otros establecimientos de suministro minorista de carburantes y combustibles, quedan obligadas a dar la adecuada publicidad a estas medidas de reducción fiscal, pudiendo usar para ello un modelo descargable y disponible en la página web de la Agencia Tributaria.

2) Ayudas a agricultores, ganaderos, pescadores y transportistas

Se aprueba una ayuda extraordinaria y temporal para sufragar el precio del gasóleo GO-B/GO-C consumido por los **productores agrarios** (agricultura, horticultura, ganadería y silvicultura). Los beneficiarios de la ayuda serán los titulares de las explotaciones que tengan derecho a la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos, así como aquellos a los que se reconozca el derecho a la devolución parcial del Impuesto Especial de la Comunidad Autónoma de Canarias. El importe de la ayuda asciende a 20 c€/lt de gasóleo adquirido y destinado exclusivamente a la actividad agraria (artículos 46 a 49).

Se aprueba una ayuda extraordinaria y temporal dirigida a los agricultores por el aumento del precio de los **fertilizantes**. La ayuda se concede por hectárea; 22 €/hectárea de secano y 55 €/hectárea de regadío (artículo 50).

Se aprueba una ayuda compensatoria a **empresas armadoras de buques** pesqueros por el incremento de costes productivos provocados por el aumento del precio de los combustibles. La ayuda asciende a 20 c€/lt de combustible consumido, estableciéndose un máximo de 200.000 €/buque y 400.000 €/armador. Adicionalmente, se exime a los armadores de la tasa de pesca fresca durante 3 meses (artículos 51 y 52).

Se aprueba una ayuda extraordinaria y temporal para sufragar el precio del gasóleo consumido por las **empresas de transporte por carretera** que tienen derecho a la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional, así como para los profesionales del transporte que no son beneficiarios de esta devolución parcial (titulares de una autorización de transporte de las clases VDE, VT, VTC, VSE, MDLE, y MDPE, y los titulares de autobuses urbanos, que no tengan derecho a la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos)². En ambos casos el importe de la ayuda asciende a 20 c€/lt de gasóleo consumido (artículos 55 a 60).

Se establece un sistema de ayudas directas destinado a los servicios de **transporte marítimo regular de pasajeros, o de pasaje y carga rodada** en régimen de pasaje, que operan en líneas de cabotaje marítimo y en determinadas conexiones interinsulares. La ayuda se calcula en función de la

² Los beneficiarios de estas ayudas se amplían con el Real Decreto-ley 9/2026, de 14 de abril, de medidas urgentes en materia de transporte.

milla navegada por tonelada de arqueo bruto, con el objetivo de contribuir al mantenimiento de la conectividad marítima en dichas rutas (artículo 60).

3) Limitación del precio del GLP envasado regulado

Se establece un **límite al precio máximo antes de impuestos del GLP envasado** regulado. En la actualización bimensual del martes 19 de mayo de 2026, el precio máximo antes de impuestos no podrá superar el establecido en la Resolución de la DGPEM de 12 de mayo de 2022 (127,7838 c€/kg) (disposición adicional séptima).

Asimismo, como se ha referido anteriormente, se reduce al tipo cero el impuesto especial aplicable al GLP para usos distintos a los de carburante (15 €/tonelada) y el IVA pasa del 21% al 10%.

Al objeto de supervisar la adecuada traslación al mercado de las medidas fiscales, el RDL *“considera necesario reforzar los instrumentos de seguimiento del mercado”*, tal y como explicita en su exposición de motivos. *“A tal efecto, este real decreto-ley habilita a la Comisión para recabar información adicional de los agentes del sector, y prevé la elaboración de un estudio específico sobre el funcionamiento del mercado, la evolución de precios y el grado de competencia efectiva”*, reforzando de este modo sus funciones de supervisión sobre el mercado de distribución de carburantes que realiza en el marco de sus competencias ordinarias.

En concreto, las **nuevas funciones asignadas a la CNMC en materia de hidrocarburos líquidos** son las siguientes:

Función Primera (artículo 28.2). Durante un periodo de 3 meses desde la entrada en vigor del RDL, la CNMC debe recabar la información sobre *“costes de adquisición de productos petrolíferos y los precios de venta de carburante a las estaciones de servicio”* que los tres operadores con capacidad de refinado en España han de reportar semanalmente. Recabada la información, la CNMC ha de trasladarla al Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, al Ministerio de Hacienda, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y al Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030.

Esta función se está llevando a cabo desde la entrada en vigor del RDL, realizándose el primer envío a los citados Ministerios el martes 7 de abril y, a partir de entonces, con carácter semanal. En el tiempo comprendido entre el lunes 23 de marzo (día posterior a la entrada en vigor del RDL) y el martes 7 de abril (día del primer envío) se mantuvieron reuniones conjuntas y bilaterales con los tres operadores afectados al objeto de elaborar unos formularios normalizados que permitieran el tratamiento

posterior de los datos de la forma más homogénea posible. Igualmente, en esos días, se habilitó un trámite específico en la Sede Electrónica de la CNMC para la recepción de la información de los operadores y un buzón de correo electrónico a través del cual canalizar las comunicaciones oficiales a los cuatro Ministerios.

Función Segunda (artículo 28.3). Antes del 31 de mayo de 2026, la CNMC “publicará un estudio sobre el funcionamiento del mercado de distribución y comercialización de carburantes, tanto a particulares como a profesionales, con especial atención a la evolución de precios y del grado de competencia efectiva en el contexto de la guerra en Irán, incluyendo el comportamiento de los márgenes, a fin de valorar la adecuación del marco regulatorio vigente”.

Como se ha señalado, el objeto del presente informe es abordar esta función.

Función Tercera (artículo 28.4). EL RDL 7/2026 contempla que “el Consejo de Ministros en el plazo de 15 días, a propuesta del titular del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, solicitará a la CNMC que establezca recomendaciones relativas a la evolución de los márgenes para el conjunto de la cadena de valor o para las empresas cuya actividad principal se encuentre clasificada bajo los códigos 4681 o 4730 de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2025. En base a las recomendaciones mencionadas, el Consejo de Ministros podrá adoptar las medidas oportunas para el cumplimiento de dicho objetivo”. El Consejo de Ministros del 14 de abril de 2026, aprobó solicitar a la CNMC la elaboración y remisión de las citadas recomendaciones.

Esta función se aborda en el expediente INF/DE/88/26, complementario al presente.

Función Cuarta (disposición final cuarta). El RDL 7/2026 modifica la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos. Por un lado, modifica su artículo 44, sobre el registro de instalaciones de distribución al por menor, añadiendo que la CNMC “incluirá en su Boletín Informativo sobre la Distribución de Carburantes en Estaciones de Servicio, un apartado que evalúe el grado de cumplimiento de la obligación de remisión de precios, así como un listado de las medidas sancionadoras adoptadas, publicándose en los 20 días posteriores al fin del mes correspondiente”. Por otro, modifica el régimen sancionador y devuelve a la CNMC la competencia resolutoria de los expedientes sancionadores de hidrocarburos líquidos por incumplimiento de las obligaciones formales o de información establecidas en la normativa o resulten del previo requerimiento de la CNMC (letras f) y s) del art 110 LH).

La evaluación del grado de cumplimiento de la obligación de remisión de precios (establecida en la Orden ITC/2308/2007³) se incluye en los boletines mensuales de supervisión a partir del boletín que aborda el mes de marzo de 2026⁴.

Al margen de las referidas funciones asignadas por el RDL 7/2026, cabe subrayar que, desde su entrada en vigor, **la CNMC ha aumentado la transparencia en el mercado de la distribución minorista de carburantes** con la publicación y actualización semanal de la evolución de los precios de los carburantes comercializados a través del canal de estaciones de servicio (con desagregación por provincia, municipio, operador, marca independiente y a nivel estación de servicio) en la **nueva herramienta habilitada en su página web⁵**. Igualmente, la CNMC ha aumentado la frecuencia de actualización de la información difundida en su canal de datos abiertos CNMC Data⁶ y en sus habituales estadísticas de productos petrolíferos⁷.

Cabe también recordar que, con anterioridad al RDL 7/2026, a petición de la Secretaría de Estado de Energía, la CNMC ha iniciado un estudio sobre una medida introducida en el año 2013 que limita la expansión de la red de operadores petrolíferos con una cuota de mercado a nivel regional que supere el 30%, habiendo finalizado una consulta pública al respecto el 5 de marzo de 2026. Para el análisis de esta limitación, se tendrá asimismo en cuenta la evolución del mercado y la estructura empresarial del sector.

3. CONTENIDO DEL ESTUDIO Y CONSIDERACIONES PRELIMINARES

Como se ha señalado en el epígrafe anterior, el presente documento da cumplimiento a la función asignada a la CNMC por el artículo 28.3 del RDL 7/2026.

Según la literalidad de la pieza normativa, el estudio solicitado ha de contener dos partes diferenciadas. Por un lado, una parte descriptiva sobre “*e/ funcionamiento del mercado de distribución y comercialización de carburantes*”.

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

⁴ <https://www.cnmc.es/sectores-que-regulamos/energia/informes-de-supervision-de-carburantes-de-estaciones-de-servicio>

⁵ <https://www.cnmc.es/novedades/publicacion-precio-semanal-estaciones-de-servicio>

⁶ <https://data.cnmc.es/energia/productos-petroliferos/precios-diarios-provinciales-de-productos-petroliferos>

⁷ <https://www.cnmc.es/estadistica/estadistica-de-productos-petroliferos>

Por otra, una parte más cuantitativa y de análisis sobre “*la evolución de precios y del grado de competencia efectiva en el contexto de la guerra en Irán, incluyendo el comportamiento de los márgenes*”.

Es por ello por lo que el informe se divide en estas dos partes diferenciadas. Los contenidos de cada una de ellas son los que a continuación se relacionan.

PARTE I: FUNCIONAMIENTO DEL MERCADO DE DISTRIBUCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE CARBURANTES

4. LA CADENA DE VALOR DEL MERCADO DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS Y LOS AGENTES QUE EN ELLA PARTICIPAN.....	11
4.1. Refino	11
4.2. Logística primaria.....	14
4.3. Logística secundaria	19
4.4. Distribución mayorista. Canales	20
4.5. Distribución minorista.....	22
4.6. Supervisión de la cadena de valor llevada a cabo por la CNMC	23
5. LA RED DE ESTACIONES DE SERVICIO EN ESPAÑA Y SU GRAN TRANSFORMACIÓN EN LOS ÚLTIMOS AÑOS	26
5.1. Tipologías de estaciones de servicio y relaciones contractuales	26
5.2. Poder de fijación del precio en los puntos de venta.....	28
5.3. Medidas implantadas en 2013 para incrementar la competencia en el canal de estaciones de servicio.....	29
5.4. Evolución y transformación de la red.....	32
5.5. Dualidad de modelos	41

PARTE II: EVOLUCIÓN DE PRECIOS, MÁRGENES Y DEL GRADO DE COMPETENCIA EFECTIVA. SITUACIÓN ACTUAL EN EL CONTEXTO DEL CONFLICTO EN IRÁN

6. EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS EN EL CANAL DE ESTACIONES DE SERVICIO. COMPETENCIA INTERMARCA	43
6.1. Evolución de precios desde 2013 hasta 2025	44
6.2. Evolución de precios en 2026 en el contexto del conflicto en Irán.....	50
6.2.1. Evolución de los mercados internacionales.....	50
6.2.2. Evolución de los precios de venta al público peninsulares	52
6.2.3. Evolución de los precios de venta al público por redes de distribución	54

6.2.4.	Evolución de los precios mayoristas.....	60
6.3.	Política de descuentos y medios de fidelización.....	60
6.4.	Evolución de los precios aplicados al transporte profesional.....	62
6.4.1.	Definición del mercado de comercialización de carburantes a profesionales y delimitación del estudio.....	63
6.4.2.	Características diferenciales del transporte profesional por carretera.....	64
6.4.3.	Caracterización de la oferta de gasóleo A dirigido al transporte profesional y su grado de concentración.....	66
6.4.4.	Comparación de los precios del gasóleo A dirigido al transporte profesional con los del gasóleo A dirigido al público en general a nivel peninsular.....	67
6.4.5.	Comparación de los precios del gasóleo A dirigido al transporte profesional con los del gasóleo A dirigido al público en general por operador y/o emisor de tarjetas de transporte.....	69
6.4.6.	Impacto del conflicto en Irán sobre el diferencial existente entre el gasóleo A dirigido al transporte profesional y el dirigido al público en general.....	70
7.	EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA DEL PVP POR COMPONENTES.....	70
7.1.	Impuestos.....	71
7.2.	Cotización internacional (Ci).....	72
7.3.	Margen bruto de distribución (PAI-Ci).....	73
8.	EVOLUCIÓN DEL INDICADOR DE MARGEN BRUTO PAI-CI. ANÁLISIS PARTICULAR EN EL CONTEXTO ACTUAL.....	77
8.1.	Componentes que integran el margen bruto PAI-Ci.....	78
8.2.	Evolución del margen bruto peninsular y por redes de distribución.....	86
9.	ANÁLISIS INDIVIDUAL DEL COMPORTAMIENTO DEL MARGEN BRUTO DE LAS ESTACIONES DE SERVICIO DESDE EL INICIO DEL CONFLICTO.....	90
9.1.	Metodología de análisis.....	90
9.2.	Resultados para la gasolina 95.....	92
9.3.	Resultados para el gasóleo A.....	95
9.4.	Análisis pormenorizado para la gasolina 95 (52 estaciones de servicio).....	98
9.5.	Análisis pormenorizado para el gasóleo A (34 estaciones de servicio).....	98
9.6.	Análisis evolutivo de precios mayoristas y precios finales en las estaciones de servicio que presentan un comportamiento potencialmente anómalo.....	99
10.	CONCLUSIONES.....	101

ANEXO I: EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS MAYORISTAS Y MINORISTAS EN INSTALACIONES CON POTENCIAL COMPORTAMIENTO ANÓMALO PARA LA GASOLINA 95	104
ANEXO II: EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS MAYORISTAS Y MINORISTAS EN INSTALACIONES CON POTENCIAL COMPORTAMIENTO ANÓMALO PARA EL GASÓLEO A.....	104

Antes de abordar cada una de las partes, se señalan las siguientes consideraciones preliminares en cuanto al segmento del mercado analizado y otros aspectos de interés:

- **Productos:** El estudio solicitado se acota, tal y como explicita el RDL, a los carburantes (gasolinas, gasóleos y biocarburantes). En consecuencia, se excluyen los productos petrolíferos empleados para usos distintos a los de carburante (fuelóleos), así como aquellos que aun siendo empleados como carburante, no ven modificado su régimen impositivo con el RDL (querosenos de uso general).
- **Canales de distribución:** Se aborda exclusivamente el canal de estaciones de servicio por ser el de mayor impacto. Aproximadamente el 96% de las gasolinas y el 80% del gasóleo de automoción (biocarburantes incluidos) se distribuye a través de este canal.
- **Rango geográfico:** Se analizará mayormente el área de Península y Baleares en su conjunto por ser la afectada por las medidas tributarias aprobadas por el RDL 7/2026. Para los análisis con desagregación provincial o de los territorios extra peninsulares de Canarias, Ceuta y Melilla, se sugiere consultar los contenidos específicos de los Boletines mensuales de supervisión de la distribución minorista de carburantes en el canal de estaciones de servicio que elabora la CNMC⁸.
- **Análisis de precios:** La información de precios en estaciones de servicio, así como las características censales de las instalaciones de suministro, que han sido utilizados para la elaboración de este documento proceden de la base de datos sobre actividades de suministro que al efecto gestiona y mantiene el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Esta base de datos alberga la información que determinados sujetos obligados, entre ellos los titulares y/o gestores de la explotación de las estaciones de servicio, han de reportar al referido Ministerio en virtud de lo

⁸ <https://www.cnmc.es/sectores-que-regulamos/energia/informes-de-supervision-de-carburantes-de-estaciones-de-servicio>

establecido en la Orden ITC/2308/2007⁹. Esta misma disposición normativa confiere a la CNMC acceso pleno a esta base de datos para el ejercicio de sus competencias de supervisión.

PARTE I: FUNCIONAMIENTO DEL MERCADO DE DISTRIBUCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE CARBURANTES

4. LA CADENA DE VALOR DEL MERCADO DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS Y LOS AGENTES QUE EN ELLA PARTICIPAN

La cadena de valor de los productos petrolíferos comprende el conjunto de actividades necesarias para transformar el crudo (mayoritariamente importado) en productos terminados (gasolinas, gasóleos, querosenos, fuelóleos, GLP, asfaltos, etc.) y ponerlos a disposición del consumidor final o de los usos industriales.

En España se trata de una **cadena de actividades plenamente liberalizadas y con libre acceso de terceros a las infraestructuras logísticas**.

Las actividades que conforman la cadena de valor son el refino, la logística (primaria y secundaria) y la comercialización (mayorista y minorista).

4.1. Refino

El refino es la actividad industrial que transforma el petróleo crudo en productos petrolíferos utilizables mediante procesos físicos y químicos (destilación, craqueo, reformado, hidrotratamiento, etc.).

España prácticamente no produce crudo, por lo que las refinerías se abastecen casi en su totalidad de crudo importado, procedente mayormente de Estados Unidos (15,0%), Brasil (12,8%), México (11,9%) y Nigeria (11,0%)¹⁰.

Actualmente operan en España 8 refinerías, una cifra elevada en términos relativos dentro de la Unión Europea. Todas ellas están ubicadas en zonas costeras para facilitar la descarga de buques petroleros y la exportación de productos refinados, a excepción de la refinería de Puertollano que está situada en el interior y conectada por oleoducto con la de Cartagena.

⁹ Orden ITC/2308/2007, de 25 de julio, por la que se determina la forma de remisión de información al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio sobre las actividades de suministro de productos petrolíferos

¹⁰ Según datos del Boletín Estadístico de Hidrocarburos de enero de 2026 de la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos.

Las refinerías españolas presentan una importante capacidad de procesamiento de crudos de diversos tipos lo que las confiere gran flexibilidad en los aprovisionamientos. Desde el punto de vista del diseño industrial, muchas de ellas son complejos integrados (refino + petroquímica + cogeneración), lo que mejora su eficiencia global.

Pero quizás su principal característica es que presentan un alto índice de complejidad al disponer de unidades de conversión profunda (FCC, hidrocracking, coker) e hidrotratamiento. Este rasgo posiciona a España por encima de la media europea en complejidad de conversión, donde aún existen refinerías más simples orientadas a destilación atmosférica/vacío. Otro aspecto diferenciador es que el refino español no depende exclusivamente de su área de influencia inmediata, como ocurre en algunos países de nuestro entorno, gracias a su integración con la red de oleoductos del país.

El artículo 42 de la Ley de Hidrocarburos establece que **los titulares de las refinerías han de ostentar la condición de operador al por mayor de productos petrolíferos. Solo tres operadores disponen de capacidad de refino en España, existiendo por tanto una elevada concentración en este segmento de la cadena de valor:** REPSOL (refinerías de Puertollano, Cartagena, A Coruña, Bilbao y Tarragona), MOEVE (refinerías de Huelva y Algeciras) y BP (refinería de Castellón). Adicionalmente, REPSOL y MOEVE participan al 50% en la planta de asfaltos de ASESА en Tarragona.

Figura 1: Capacidad de las refinerías españolas (miles de toneladas)

Compañía	Refinería	Unidad	2020	2021	2022	2023	2024
Grupo Repsol							
	Bilbao	Crudo	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000
		Vacío	4.760	4.760	4.760	4.760	4.760
		FCC	2.280	2.280	2.280	2.280	2.280
		Hidrocrqueo	-	-	-	-	-
		Viscorreducción	2.430	2.430	2.430	2.430	2.430
		Mildhydrocracker	1.740	1.740	1.740	1.740	1.740
	Coquización	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	
	Cartagena	Crudo	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000
		Vacío	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
		FCC	-	-	-	-	-
		Hidrocrqueo	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
		Viscorreducción	-	-	-	-	-
		Mildhydrocracker	-	-	-	-	-
	Coquización	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	
	La Coruña	Crudo	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
		Vacío	2.980	2.980	2.980	2.980	2.980
		FCC	1.710	1.710	1.710	1.710	1.710
		Hidrocrqueo	-	-	-	-	-
Viscorreducción		-	-	-	-	-	
Mildhydrocracker		1.510	1.510	1.510	1.510	1.510	
Coquización	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100		
Puertollano	Crudo	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	
	Vacío	3.940	3.940	3.940	3.940	3.940	
	FCC	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600	
	Hidrocrqueo	-	-	-	-	-	
	Viscorreducción	-	-	-	-	-	
	Mildhydrocracker	1.830	1.830	1.830	1.830	1.830	
Coquización	1.420	1.420	1.420	1.420	1.420		
Tarragona	Crudo	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	
	Vacío	3.700	3.700	3.700	3.700	3.700	
	FCC	-	-	-	-	-	
	Hidrocrqueo	2.600	2.600	2.600	2.600	2.600	
	Viscorreducción	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600	
	Mildhydrocracker	-	-	-	-	-	
Coquización	-	-	-	-	-		
Grupo Moeve							
	Parque Energético San Roque	Crudo	12.200	12.200	12.200	12.200	12.200
		Vacío	4.907	4.907	4.907	4.907	3.777
		FCC	2.095	2.095	2.095	2.095	2.095
		Hidrocrqueo	-	-	-	-	-
		Viscorreducción	2.125	2.125	2.125	2.125	2.125
		Mildhydrocracker	1.712	1.712	1.712	1.712	1.712
	Coquización	-	-	-	-	-	
	Parque Energético La Rábida	Crudo	11.000	11.200	11.200	11.200	11.200
		Vacío	4.087	4.187	4.187	4.187	4.187
		FCC	1.065	1.065	1.065	1.065	1.065
		Hidrocrqueo	2.750	2.750	2.750	2.750	2.750
		Viscorreducción	760	804	804	804	804
Mildhydrocracker		-	-	-	-	-	
Coquización	-	-	-	-	-		
Grupo BP							
	Castellón	Crudo	5.400	5.400	5.400	5.400	5.400
		Vacío	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700
		FCC	1.600	1.600	1.600	1.600	1.600
		Hidrocrqueo	-	-	-	-	-
		Viscorreducción	-	-	-	-	-
		Mildhydrocracker	-	-	-	-	-
Coquización	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400		
Asesa							
	Tarragona	Crudo	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400
		Vacío	1.120	1.120	1.120	1.120	1.120
		FCC	-	-	-	-	-
		Hidrocrqueo	-	-	-	-	-
		Viscorreducción	-	-	-	-	-
		Mildhydrocracker	-	-	-	-	-
Coquización	-	-	-	-	-		

Fuente: CORES

4.2. Logística primaria

La logística primaria comprende el transporte y almacenamiento de productos petrolíferos desde las refinerías o puertos de importación hasta los almacenamientos a partir de los cuales los productos se pondrán a disposición del mercado. Estas actividades las realizan empresas titulares de infraestructuras logísticas de transporte y/o almacenamiento que no necesariamente han de ser los titulares del producto que manejan.

Transporte primario

Prácticamente la totalidad de los servicios de transporte primario de productos petrolíferos en Península y Baleares son prestados por EXOLUM¹¹. Para llevarlo a cabo, **EXOLUM** cuenta con una red propia de oleoductos de aproximadamente 4.000 km de longitud, una de las más extensas de Europa, y con 2 buques-tanque fletados en régimen de “time-charter”.

En la actualidad, el transporte por oleoducto supone aproximadamente el 90% del total del transporte primario de EXOLUM y el transporte por buque el 8%, quedando este último medio limitado principalmente al aprovisionamiento de gasolinas, gasóleos y querosenos a las islas Baleares y al transporte entre instalaciones costeras no conectadas por oleoducto. Con el tiempo, el peso del oleoducto ha ido creciendo en detrimento del buque-tanque, a medida que fueron entrando en servicio tramos de oleoductos costeros. Esto explica la reducción de la flota disponible en la década de los 90, compuesta de 9 buques propios, a los 2 fletados actuales.

El restante 2% del transporte primario de EXOLUM se realiza a través de vagones o camiones cisterna. El uso del vagón cisterna se limita fundamentalmente al transporte de fuelóleos en ocasiones excepcionales. De igual forma, el uso del camión cisterna en transporte primario es poco significativo, empleándose flotas de camiones de transportistas con los que la compañía suscribe un acuerdo.

La red de oleoductos de EXOLUM se constituyó históricamente a partir de un eje troncal (Rota-Torrejón-Zaragoza) desde el que, con el tiempo, se han ido desplegando nuevos tramos, que permiten en la actualidad conectar las 8 refinerías peninsulares y los principales centros de importación de productos petrolíferos con los centros de almacenamiento ubicados en las principales áreas

¹¹ Esta relevante presencia de EXOLUM en esta rama de actividad es consecuencia directa de la segregación, llevada a cabo en diciembre de 1991, de los activos comerciales y logísticos de la antigua Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos (CAMPSA). Mientras que los activos comerciales se repartieron entre las tres empresas con capacidad de refino en España (Repsol, Cepsa y BP), en función de la extensión de su red de estaciones de servicio, la totalidad de los activos logísticos existentes, tanto de transporte como de almacenamiento, se transfirieron a una única empresa de nueva creación que se denominó CLH (actualmente EXOLUM).

de consumo de la Península. En concreto, a través de la red se permite el abastecimiento de la zona centro peninsular desde las zonas sur y nordeste, con algunos tramos reversibles que dotan al sistema de mayor flexibilidad.

La distribución de la extensa red de oleoductos de EXOLUM, que presenta un elevado grado de cobertura de la geografía peninsular¹², explica que, como se ha apuntado anteriormente, en la actualidad EXOLUM realice el 90% del transporte primario de productos petrolíferos a través de este medio. De hecho, la red de EXOLUM es una de las mayores redes civiles de transporte de gestión integrada de Europa Occidental, en donde lo habitual es que coexistan diversas redes, civiles y/o militares, pertenecientes a distintos propietarios.

Figura 2: Infraestructura logística del Grupo EXOLUM en España



Fuente: EXOLUM

Almacenamiento

EXOLUM dispone de 38 instalaciones de almacenamiento de hidrocarburos líquidos, situadas a lo largo de toda la geografía peninsular e islas Baleares. En su mayor parte están conectadas a la red de oleoductos y totalizan más de 7 millones de metros cúbicos (m³) de capacidad. Todas ellas tienen capacidad para albergar gasolinas y gasóleos, entre otros productos.

¹² En promedio, los consumidores finales se encuentran a menos de 70 km por carretera de una instalación de EXOLUM.

Adicionalmente, EXOLUM está presente en más de 30 instalaciones aeroportuarias con infraestructura de almacenamiento, correspondiendo la gestión de la misma a su filial EXOLUM AVIATION.

El servicio de almacenamiento que, por lo general, presta EXOLUM es un servicio de almacenamiento indiferenciado por categoría de productos, de forma que, al almacenarse productos intercambiables, sujetos a las mismas especificaciones técnicas con independencia de su titularidad, un cliente puede retirar en una instalación de destino una cantidad de producto equivalente a la entregada en una instalación de origen simultáneamente a la introducción. Este almacenamiento indiferenciado permite, a su vez, aumentar el volumen de los “paquetes” que pueden lanzarse por el oleoducto y reducir las interfases.

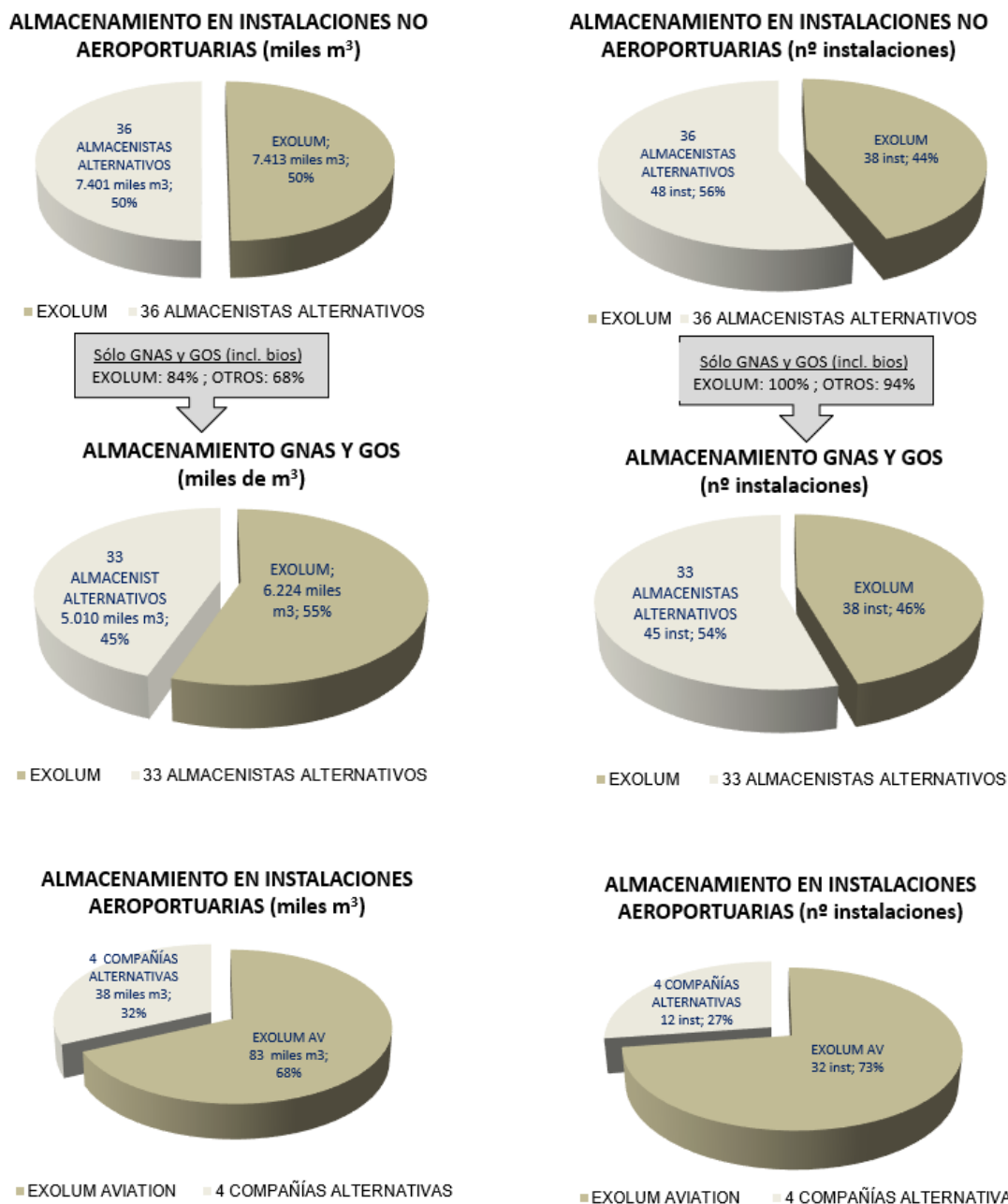
A diferencia del transporte primario por oleoducto, en el que EXOLUM es la única compañía presente (con la salvedad del tramo de oleoducto propiedad de Repsol que conecta las refinerías de Cartagena y Puertollano), en la actividad de almacenamiento existen otras compañías alternativas que ofertan sus servicios. Se localizan fundamentalmente en zonas costeras, siendo Cataluña la Comunidad Autónoma en la que se concentra el mayor número de ellas. Todas las terminales de almacenamiento alternativas de gran capacidad (de gasolinas, gasóleos y querosenos) están conectadas a la red de oleoductos de EXOLUM.

En la actualidad existen **36 compañías logísticas alternativas a EXOLUM** que prestan servicios de almacenamiento a terceros o son susceptibles de prestarlos. Entre todas ellas totalizan casi 7,5 millones de m³, capacidad muy similar a la ostentada por EXOLUM en su conjunto. Entre las compañías más relevantes en cuanto a capacidad de almacenamiento destacan Decal, Meroil, Tepsa, Tradebe, Evos Algeciras y Euroenergo.

En instalaciones aeroportuarias, la única compañía que además de EXOLUM AVIATION gestiona terminales peninsulares en la actualidad es SLCA (Servicios Logísticos de Combustibles de Aviación), la cual está presente en 6 aeropuertos que totalizan una capacidad para albergar productos de aviación de más de 10.000 m³.

La siguiente figura compara el peso de EXOLUM con el del total de compañías logísticas alternativas en los dos ámbitos referidos (instalaciones no aeroportuarias e instalaciones aeroportuarias), tanto en términos de capacidad expresada en miles de m³ como en términos de número de instalaciones. Se observa que en el ámbito no aeroportuario aproximadamente la mitad del mercado de almacenamiento de hidrocarburos líquidos es operado por EXOLUM. Existe, por tanto, también en la actividad de almacenamiento, al igual que en la del transporte primario por oleoducto, un elevado grado de concentración.

Figura 3: Comparativa EXOLUM y compañías logísticas alternativas. Capacidad de almacenamiento y número de instalaciones



Nota: Se incluyen las instalaciones de almacenamiento de uso propio de las que la CNMC tiene conocimiento. No se incluyen los almacenamientos en las refinerías.

Fuente: Dirección de Energía CNMC

En definitiva, y como resumen de lo anterior, **existe un elevado grado de concentración en las actividades de transporte primario por oleoducto y almacenamiento de hidrocarburos líquidos en España**, ostentando una única compañía, EXOLUM, el 100% del transporte por oleoducto (con la salvedad del

tramo de oleoducto de Repsol que conecta las refinerías de Cartagena y Puertollano) y aproximadamente la mitad del mercado de almacenamiento en instalaciones no aeroportuarias en términos de número de instalaciones y de capacidad instalada.

Derecho de acceso a las infraestructuras logísticas

El marco legal del transporte y almacenamiento de productos petrolíferos en España viene recogido en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos (en adelante, Ley de Hidrocarburos), que declara liberalizadas estas actividades. Si bien no se precisa de autorización de actividad, el artículo 40 de la citada Ley exige autorización administrativa previa para la construcción y explotación de las infraestructuras logísticas, siempre que su destino sea prestar servicio a operadores al por mayor de productos petrolíferos.

Adicionalmente, la misma Ley de Hidrocarburos, en atención al elevado grado de concentración existente en las actividades de transporte primario y, aunque en menor medida, en el almacenamiento, ha venido introduciendo desde el año 2000, a través de su artículo 41, determinadas previsiones al objeto de garantizar el acceso de terceros a las infraestructuras logísticas de productos petrolíferos.

Desde el año 2000, tal y como reza el referido artículo 41, *“Los titulares de instalaciones fijas de almacenamiento y transporte de productos petrolíferos, deberán permitir el acceso de terceros mediante un procedimiento negociado, en condiciones técnicas y económicas no discriminatorias, transparentes y objetivas, aplicando precios que deberán hacer públicos”*.

Esto significa, que las instalaciones de almacenamiento tienen la obligación de permitir el acceso de terceros a las mismas, siempre y cuando no confluya alguna de las causas tasadas de denegación de acceso (falta de capacidad disponible, no encontrarse al corriente de pago de obligaciones anteriores o falta de reciprocidad). Los precios por la utilización de las infraestructuras logísticas, así como las condiciones inherentes al acceso, son libremente acordados entre las partes y han de establecerse en condiciones técnicas y económicas no discriminatorias, transparentes y objetivas. Dichos precios y condiciones de acceso se difunden públicamente a través de la página web de la CNMC¹³. Asimismo la CNMC lleva a cabo una monitorización continua del mercado logístico y supervisa periódicamente la existencia de posibles congestiones contractuales.

Por tanto, en España **el acceso de terceros a las infraestructuras logísticas de hidrocarburos líquidos está garantizado normativamente por la propia Ley de Hidrocarburos**, a diferencia de lo que ocurre en gran parte de otros países europeos. Se trata de un acceso de terceros negociado. Esto permite a

¹³ https://hidrocarburos.cnmc.es/hidrocarburos/instalaciones_nacionales.htm

los operadores distribuir y comercializar sus productos en el país sin necesidad de ostentar activos logísticos, accediendo a las infraestructuras **en condiciones negociadas entre las partes y siendo necesario que el titular de la infraestructura respete las condiciones de transparencia, objetividad y no discriminación**. No existe, normativamente establecido, un criterio de prioridad para atender las solicitudes de acceso.

Los productos a comercializar pueden tener su origen en las refinerías o en la importación. Cuando el origen es la refinería, el producto, al menos en primera instancia y en un elevado porcentaje de los casos, hace uso exclusivo de las infraestructuras de EXOLUM, tanto de transporte primario como de almacenamiento, antes de su puesta en mercado. Por el contrario, cuando el origen es la importación, la carta de opciones es más amplia pues, como se ha visto, en las Comunidades costeras existen alternativas a los almacenamientos de EXOLUM. En cualquier caso, los servicios que prestan estas logísticas alternativas se suelen limitar a la importación y a dar servicios a los operadores para el suministro al mercado local donde se halla el terminal logístico. Si el cliente desea comercializar en provincias del interior, necesariamente tendrá que hacer uso de las infraestructuras de EXOLUM, a menos que opte por transportar el producto mediante su propia logística capilar.

Régimen fiscal en los almacenamientos

Por ser de relevancia se señala que la gran mayoría de los almacenamientos primarios son depósitos fiscales por lo que los productos en ellos albergados se encuentran en régimen suspensivo de impuestos. El transporte entre depósitos fiscales también se realiza en régimen suspensivo. En el momento de la salida de los productos del último depósito fiscal para su puesta a mercado es cuando se devenga el Impuesto sobre Hidrocarburos que les graba. El titular del almacenamiento es el sujeto pasivo de dicho impuesto.

4.3. Logística secundaria

La logística secundaria o logística capilar comprende las actividades de transporte de los productos desde las instalaciones finales de almacenamiento hasta los puntos de suministro (entre ellos, las estaciones de servicio) o puntos de consumo. El principal medio utilizado para el transporte capilar terrestre es el camión cisterna y, en menor medida, el ferrocarril. La logística capilar dirigida al sector del búnker y al sector de la aviación emplea otros medios como las gabarras, líneas directas o unidades dispenser, entre otros.

La **logística capilar terrestre** en España, por lo general, es realizada por empresas transportistas y/o distribuidoras, propietarias de flotas de camiones cisterna. Los operadores mayoristas establecen con estas empresas acuerdos para el transporte de sus productos desde las instalaciones finales de

almacenamiento hasta los clientes finales o puntos de venta. EXOLUM no está presente en la logística capilar terrestre. Cabe señalar que **el coste de la logística capilar terrestre está fuertemente indexado al precio del gasóleo** de automoción, por ser el producto que consumen los propios camiones cisterna.

La **distribución capilar en el sector de la aviación** es la que permite transportar los productos desde los tanques de almacenamiento de los aeropuertos hasta las aeronaves. La presencia de EXOLUM en esta rama de actividad se ha reducido en los últimos años, desde que AENA convoca concursos para dotar a los aeropuertos de mayor tráfico aéreo con más de un agente de puesta a bordo.

La **logística capilar del búnker** se realiza fundamentalmente mediante gabarras, pues así es posible el avituallamiento del buque sin ser necesario su atraque en puerto. EXOLUM tampoco participa en el suministro a buques mediante gabarras.

Las compañías almacenistas alternativas a EXOLUM no están presentes en ninguna modalidad de la distribución capilar, a excepción de aquellas que además de ser titulares de instalaciones de almacenamiento son operadores al por mayor de productos petrolíferos y suministran a sus redes de distribución (Meroil, Galp Energía España y Esergui).

Por tanto, la **logística secundaria es una fase de la cadena de valor clave para asegurar la disponibilidad territorial del producto**, especialmente en zonas alejadas de refinerías u oleoductos. Por lo general, es realizada por empresas ajenas a los operadores mayoristas y que no son los propietarios de los productos que transportan. Algunos distribuidores minoristas disponen de su propia red de camiones cisterna y realizan ellos mismos la logística secundaria, yendo a recoger los productos a los depósitos fiscales.

4.4. Distribución mayorista. Canales

Según el artículo 1 del Estatuto regulador de las actividades de distribución al por mayor y de distribución al por menor mediante suministros directos a instalaciones fijas, de carburantes y combustibles petrolíferos, aprobado por el Real Decreto 2487/1994, de 23 de diciembre, la distribución al por mayor es *“aquella que no supone suministro a un consumidor o usuario final del producto distribuido”*.

La distribución mayorista **solo puede ser desarrollada por empresas que ostenten la condición de operador al por mayor de productos petrolíferos**, para lo cual han de cumplir con los **requisitos exigidos** para el ejercicio de esta actividad, entre los que se hallan disponer de suficiente capacidad legal, técnica y financiera, así como encontrarse al corriente en el cumplimiento de sus

obligaciones tributarias, tal y como explicita el artículo 42 de la Ley de Hidrocarburos. Adicionalmente, los operadores al por mayor han de cumplir con una serie de **obligaciones sectoriales** inherentes a su propia actividad como son el mantenimiento de existencias mínimas de seguridad, la incorporación de combustibles renovables en los productos que comercializan o las obligaciones de eficiencia energética, entre otras. A todas estas obligaciones sectoriales se hará referencia en epígrafes posteriores de este documento.

La distribución mayorista **engloba**, por tanto, **un conjunto muy amplio de operaciones**, en concreto, todas aquellas que no suponen el suministro al consumidor o usuario final. Así, un operador al por mayor puede realizar las siguientes actividades:

- Comercio exterior y trading internacional (entradas y salidas del territorio nacional)
- Compras y ventas a otros operadores al por mayor, entre ellos aquellos que disponen de capacidad de refino
- Ventas a distribuidores minoristas para su posterior distribución al por menor. Dentro de estos distribuidores minoristas destacan aquellos que son titulares y/o gestores de la explotación de las estaciones de servicio. Las ventas a estos distribuidores conforman el canal de estaciones de servicio que es el canal de distribución en el que se focaliza este informe. Como se verá posteriormente existen operadores al por mayor que disponen de su propia red de estaciones de servicio, por lo que están presentes tanto en la actividad mayorista como en la minorista.
- Ventas directas a consumidores finales.

La CNMC publica y mantiene actualizado el listado de operadores al por mayor de productos petrolíferos en su página web en cumplimiento del citado artículo 42 de la Ley de Hidrocarburos¹⁴. **En la actualidad hay 95 operadores al por mayor habilitados para el ejercicio de la actividad mayorista. En los últimos dos años principalmente se ha inhabilitado a un número considerable de operadores por no cumplir con los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad mayorista o con las obligaciones normativas inherentes a la misma.** En concreto, en el año 2024 se inhabilitó definitivamente a 5 operadores y en el año 2025, sobre todo a lo largo de la primera mitad del año, a un total de 22 operadores. Previamente estos operadores habían sido inhabilitados temporalmente, haciendo uso de la habilitación que para ello confiere el artículo

¹⁴ Listado de operadores al por mayor de productos petrolíferos: <https://sede.cnmc.gob.es/listado/censo/22>

Listado de operadores al por mayor de productos petrolíferos, en virtud de su condición de filiales de refinería: <https://www.cnmc.es/file/358444/download>

42 de la Ley de Hidrocarburos, por lo que cesaron su actividad con anterioridad a la fecha de su inhabilitación definitiva.

El no cumplir con sus obligaciones normativas o parte de ellas, permitió a estos operadores, principalmente a lo largo de los años 2023 y 2024, ofrecer al mercado carburantes a precios más reducidos, alterando la competencia efectiva del mercado mayorista y, por ende, del mercado minorista existente aguas abajo. En el año 2025 se revertió enormemente esta situación.

De los 95 operadores mayoristas habilitados, **solo 17 grupos empresariales disponen de red de estaciones de servicio en la que realiza la distribución minorista de sus productos en exclusividad**. Entre ellos destacan el Grupo REPSOL, el Grupo MOEVE, BP ENERGÍA ESPAÑA, GALP ENERGÍA ESPAÑA y el Grupo DISA. Estos operadores pueden también suministrar producto a otras estaciones con las que no tienen contrato de exclusividad de suministro; es lo que se conoce como red independiente, a la que se hará referencia en otros epígrafes. Los operadores al por mayor sin red propia de distribución pueden también suministrar al canal independiente.

4.5. Distribución minorista

La distribución minorista consiste exclusivamente en el suministro al consumidor final. Se trata de una actividad que puede ser **ejercida libremente** por cualquier persona física y jurídica. A diferencia de la distribución mayorista, no existe en esta ocasión un listado de empresas habilitadas para el ejercicio de la misma.

Según el artículo 43 de la Ley de Hidrocarburos, son distribuidores al por menor las personas físicas o jurídicas que realicen, al menos, una de estas actividades:

- “a) El suministro de combustibles y carburantes a vehículos en instalaciones habilitadas al efecto.*
- b) El suministro a instalaciones fijas para consumo en la propia instalación.*
- c) El suministro de queroseno con destino a la aviación.*
- d) El suministro de combustibles a embarcaciones.*
- e) Cualquier otro suministro que tenga por finalidad el consumo de estos productos.”*

En concreto, al apartado a) hace referencia al suministro de carburantes en estaciones de servicio.

Los distribuidores al por menor tienen dos opciones de aprovisionamiento: adquirir el producto a un operador al por mayor (con o sin capacidad de refino) o adquirir el producto en el mercado internacional. La primera vía es la más extendida, existiendo diversos modelos de relación contractual operador al por mayor/distribuidor minorista a los que se hará referencia posteriormente. La opción de importación es prácticamente inexistente. Entre los factores que

pueden contribuir a este hecho se halla el conocimiento especializado que se requiere del mercado internacional, la falta de economías de escala y el tener que soportar el coste de las obligaciones normativas por la parte de los suministros procedentes de la importación y no adquiridos a los operadores al por mayor.

Cabe señalar que entre el 23 de mayo de 2015 y el 28 de marzo de 2024 se permitió el suministro entre distribuidores minoristas, al objeto de fomentar la creación de centrales de compras y dinamizar esta vía alternativa del abastecimiento exterior. No obstante, no se logró el bien pretendido de la medida. La realización de estos suministros entre distribuidores quedaba condicionada a la práctica de las actividades propias de la distribución minorista enumeradas en el artículo 43 de la Ley de Hidrocarburos anteriormente señaladas (por ejemplo, tener una estación de servicio). A medida que fue pasando el tiempo, esta condición dejó de cumplirse por un elevado número de distribuidores que comenzaron a realizar exclusivamente actividades propias del mercado mayorista sin cumplir los requisitos exigidos para el ejercicio de esta actividad y sin asumir los costes de las obligaciones normativas inherentes a la misma. Esto generó una asimetría entre las empresas que ostentaban el título de operador al por mayor y estas empresas que se convirtieron en intermediarias en el mercado mayorista, con la consecuente afección sobre la competencia efectiva en este mercado y, por ende, en el minorista. Se detectó igualmente una proliferación de las cadenas de estas empresas intermediarias que se transferían el producto de unas a otras (sin intercambio físico) al objeto de dificultar la detección temprana de actuaciones fiscales ilícitas.

Por todo ello, desde el 28 de marzo de 2024 *“en ningún caso, se permite el suministro entre distribuidores al por menor, ni el suministro de distribuidores al por menor a operadores al por mayor”*.

4.6. Supervisión de la cadena de valor llevada a cabo por la CNMC

Como se ha señalado, el mercado de los hidrocarburos líquidos se caracteriza por el libre ejercicio de actividades y por la ausencia de precios regulados. Concretamente, los precios de los carburantes son fijados libremente en función de las condiciones de competencia, la evolución de las cotizaciones internacionales, los costes logísticos, la fiscalidad aplicable, las obligaciones normativas y las estrategias comerciales de los distintos agentes, entre otros factores.

La ausencia de regulación en precios no implica una ausencia de supervisión. Muy al contrario, la CNMC desarrolla una actividad permanente, intensa y especializada de seguimiento, análisis y supervisión del funcionamiento del mercado de hidrocarburos líquidos, con el objetivo de garantizar la transparencia, detectar posibles anomalías en el comportamiento normal del

mercado y proporcionar información rigurosa y actualizada tanto a las Administraciones Públicas como a los agentes económicos y consumidores.

Esta labor supervisora se ha consolidado en los últimos años como uno de los pilares fundamentales del conocimiento del funcionamiento del sector de hidrocarburos en España, particularmente en contextos de elevada volatilidad internacional y tensiones geopolíticas. La actividad desarrollada por la CNMC ha permitido realizar un seguimiento continuo de la evolución de precios, márgenes, aprovisionamientos, logística, estructura empresarial y comportamiento competitivo del sector, constituyendo una herramienta esencial para el desarrollo regulatorio y para la evaluación del grado de competencia efectiva en el mercado.

Áreas de supervisión

La actividad de supervisión desarrollada por la CNMC se articula a través de múltiples actuaciones recurrentes y mecanismos de seguimiento continuo del sector. Entre ellos destaca, en primer lugar, el ejercicio de las funciones atribuidas por el artículo 41 de la Ley de Hidrocarburos, relativas a la recopilación de información, análisis y supervisión del **mercado logístico** de hidrocarburos líquidos. Como resultado de esta actividad, se mantiene y actualiza de forma permanente el portal público de información logística del sector, que constituye una referencia de transparencia y acceso a la información sectorial. Asimismo, en este ámbito, la CNMC supervisa el grado de cumplimiento de las limitaciones accionariales impuestas por el artículo 1 del Real Decreto-ley 6/2000 sobre el capital social de EXOLUM.

En paralelo, la CNMC ha intensificado durante los últimos años la supervisión de la **actividad de los operadores al por mayor**, herramienta clave para la prevención, detección y seguimiento de posibles prácticas fraudulentas en el sector de los carburantes, a las que se ha hecho referencia previamente. La CNMC también se encarga de la publicación y mantenimiento de listado de operadores al por mayor de productos petrolíferos, según lo dispuesto en el artículo 42 de la Ley de Hidrocarburos, proporcionando de este modo transparencia sectorial y seguridad jurídica para el conjunto del mercado.

En cuanto a la **distribución minorista** de carburantes a través de estaciones de servicio, la CNMC elabora y publica de forma periódica los Boletines Mensuales de Supervisión de Hidrocarburos, documentos de referencia sectorial que integran análisis detallados sobre: evolución de precios antes y después de impuestos, cotizaciones internacionales, márgenes brutos de distribución, evolución de ventas y consumos, estructura del mercado, cuotas de operadores, evolución provincial de precios, seguimiento de estaciones de servicio independientes y abanderadas, análisis de dispersión y comportamiento.

De igual modo, la CNMC desarrolla el seguimiento mensual de la limitación establecida en la **disposición adicional cuarta de la Ley 8/2015**, relativa a determinadas restricciones en materia de cuotas de mercado y expansión de operadores en determinadas áreas geográficas.

La actividad supervisora se complementa, además, con la instrucción de **expedientes sancionadores**, así como con la publicación de **estadísticas** sectoriales y bases de datos que contribuyen significativamente a reforzar la transparencia y el conocimiento del mercado.

Supervisión ante situaciones de crisis internacionales como la actual

La supervisión del mercado desarrollada por la CNMC adquirió una dimensión razonablemente significativa durante la crisis energética derivada de la invasión de Ucrania por parte de Rusia en 2022. En aquel contexto de extrema volatilidad de los mercados internacionales de petróleo y productos refinados, el Real Decreto-ley 6/2022 atribuyó a la CNMC un conjunto de funciones extraordinarias de seguimiento y supervisión del mercado de carburantes.

En ejecución de dichas funciones, la CNMC desplegó en un plazo muy reducido una capacidad de recopilación y tratamiento de información de alta frecuencia, desarrollando sistemas específicos de seguimiento de precios, análisis de márgenes y monitorización del impacto de las medidas públicas adoptadas. Particularmente relevante fue el seguimiento de la bonificación extraordinaria de 20 c€/lt aplicada a los carburantes. La CNMC llevó a cabo un análisis continuo de la traslación efectiva de dicha bonificación a los precios finales, realizando tareas de supervisión masiva de precios diarios de estaciones de servicio y recopilación de los datos de cantidades vendidas, necesarios para la gestión de la bonificación y evaluación del comportamiento de los distintos agentes. La actuación desarrollada por la CNMC en aplicación del Real Decreto-ley 6/2022 fue posteriormente valorada positivamente por el Tribunal de Cuentas en su informe de 2025 de fiscalización de la bonificación.

De igual modo, en el contexto actual de crisis en Oriente Medio, la CNMC ha reforzado aún más sus capacidades de supervisión y análisis del mercado de hidrocarburos líquidos mediante mecanismos de monitorización más ágiles y concisos. Adicionalmente, como se ha mencionado previamente, ha incrementado la transparencia mediante la puesta a disposición de herramientas específicas de seguimiento semanal de precios de carburantes y la ampliación y mejora de la difusión pública de estadísticas sectoriales.

5. LA RED DE ESTACIONES DE SERVICIO EN ESPAÑA Y SU GRAN TRANSFORMACIÓN EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

Las estaciones de servicio son las instalaciones habilitadas para el suministro de carburantes a vehículos. Como se ha apuntado en las consideraciones preliminares, es el canal de distribución en el que se focaliza el informe.

El presente epígrafe se inicia con la descripción de los tipos de estaciones de servicio y sus relaciones contractuales con los operadores mayoristas, aspectos fundamentales para determinar si es el operador mayorista o el distribuidor minorista el que fija el precio de venta de los productos que se comercializan en las instalaciones.

La red de estaciones de servicio española ha sufrido una transformación muy significativa en los últimos 15 años, gracias a las medidas que se aprobaron en el año 2013 para fomentar la competencia en este segmento del mercado. Ha pasado de ser una red en manos de pocos operadores mayoristas, sin apenas competencia inter-marca e intra-marca, a ser una red más dinámica, competitiva, caracterizada en los últimos años por la irrupción de nuevos modelos de negocio que sin duda han contribuido a este mayor dinamismo del mercado.

5.1. Tipologías de estaciones de servicio y relaciones contractuales

Existen dos grandes grupos de estaciones de servicio en España:

- 1) **Estaciones de servicio independientes**, que son aquellas que no disponen de contrato de exclusividad de suministro con ningún operador al por mayor. En consecuencia, pueden abastecerse de diversos operadores y lucen su imagen de marca propia. Por lo general compran a los operadores mayoristas en **condiciones spot**, por lo que se muestran más expuestas a los efectos de las fluctuaciones bruscas del mercado internacional como ocurre en el contexto actual. El artículo 42 de la Ley de Hidrocarburos les permite publicitar el origen de su carburante si así lo desean¹⁵.
- 2) **Estaciones de servicio que forman parte de la red de distribución de un operador al por mayor** y, por tanto, en ellas solo se comercializa producto bajo la imagen de marca del operador en cuestión. Estas estaciones de servicio pueden ser a su vez de varios tipos, en función de a quien corresponde la titularidad y/o la gestión del punto de venta:

¹⁵ “Los titulares de las instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos que no pertenezcan a la red de distribución de un operador mayorista podrán informar del origen del combustible que comercializan publicitando el operador mayorista al que adquieren el combustible”.

- **COCO** (Company Owned – Company Operated): Instalaciones de suministro propiedad del operador al por mayor.
- **DOCO** (Dealer Owned – Company Operated): Instalaciones propiedad de un particular quien cede a un operador al por mayor exclusivamente la gestión del punto de venta para explotarla por sí o a través de una sociedad filial especializada.
- **CODO** (Company Owned – Dealer Operated): Instalaciones en las que el operador al por mayor conserva la propiedad del punto de venta, pero tiene cedida la gestión a favor de un tercero en virtud de un contrato de arrendamiento con exclusividad de suministro de los productos del operador.
- **DODO** (Dealer Owned – Dealer Operated): Instalaciones de suministro titularidad de una persona física o jurídica vinculada al operador al por mayor mediante un contrato de suministro en exclusiva que incluye el abanderamiento de la instalación con los signos distintivos de la imagen de marca del suministrador.

Existen otras tipologías como las TODO, COFO, DRODO... que pueden asemejarse de forma equivalente a los cuatro tipos de vínculos anteriores.

El artículo 4.1 a) del Real Decreto-ley 6/2000, de 23 de junio, de medidas urgentes de intensificación de la competencia en los mercados de bienes y servicios establece de forma clara que las instalaciones COCO, DOCO, CODO y DODO, o vínculos equivalentes, son las que conforman la redes de distribución de los operadores al por mayor al señalar que *“se consideran integrantes de la misma red de distribución todas las instalaciones que el operador al por mayor tenga en régimen de propiedad, tanto en los casos de explotación directa como en caso de cesión a terceros por cualquier título, así como aquellos casos en los que el operador al por mayor tenga suscritos contratos de suministro en exclusiva con el titular de la instalación”*.

Como se ha comentado anteriormente, no todos los operadores al por mayor de productos petrolíferos disponen de red de estaciones de servicio. Los que no disponen de ella venden al canal independiente. Por su parte, los operadores mayoristas que sí disponen de red de distribución pueden suministrar tanto a su red como al canal independiente.

Las condiciones acordadas en la relación operador al por mayor - distribuidor minorista pueden ser muy diversas. Como se ha comentado, el suministro puede realizarse en condiciones de precio spot o bajo cotizaciones promedio. Otro de los puntos acordados en la relación contractual es si el precio del suministro incluye o no la logística capilar pues muchos distribuidores disponen de flota propia y son ellos los que acuden a los depósitos fiscales a recoger el producto que luego transportan hasta la estación de servicio.

5.2. Poder de fijación del precio en los puntos de venta

En las **estaciones de servicio COCO y DOCO es el operador mayorista el que establece el precio** de los productos que se comercializan en el punto de venta.

En las **instalaciones DODO**, por el contrario, **el titular de la estación tiene libertad para fijar el precio**. En concreto, desde julio de 2014, ningún contrato DODO puede contener cláusulas que, de forma individual o conjunta, fijen, recomienden o incidan directa o indirectamente, en el precio de venta al público de los productos, según establece el artículo 43 bis de la Ley de Hidrocarburos. En este tipo de instalaciones, el titular de la estación de servicio compra en exclusiva al operador en cuya red está integrado a un precio indexado a la cotización de los productos de referencia en los mercados internacionales. La titularidad del producto se traspaasa al titular de la instalación en el momento de la compra y éste actúa como revendedor fijando libremente el precio al consumidor final.

En el caso de las **instalaciones CODO**, **el poder de fijación del precio puede estar en manos del operador o del gestor de la explotación** en función del régimen de suministro acordado en la relación contractual existente entre ambas partes. Si el modelo contractual es comisionista es el operador el que, en la práctica, fija el precio pues comunica un precio de venta máximo al gestor que de reducirlo sería a costa de la comisión que percibe. En el caso de que el régimen de suministro sea el de venta en firme, el gestor de la explotación adquiere la figura de revendedor y establece libremente el precio en la instalación.

[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

La siguiente figura muestra la distribución por vínculo contractual de las redes de distribución de los principales operadores al por mayor que disponen de ella a fecha 30 de abril de 2026. De ella se extrae el grado de control de precios que ejercen sobre su red.

[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

Si se considera el total de estaciones de servicio de Península y Baleares, tanto abanderadas como independientes, en abril de 2026, **los operadores mayoristas controlan los precios finales aplicados en el 37% del total de las instalaciones.**

5.3. Medidas implantadas en 2013 para incrementar la competencia en el canal de estaciones de servicio

En el año 2013, mediante la aprobación de la Ley 11/2013 (título V)¹⁶, se pusieron en marcha una serie de medidas aplicables al mercado de los hidrocarburos líquidos, tanto en el ámbito mayorista como en el minorista, orientadas a incrementar la competencia efectiva en el sector, reduciendo las barreras de entrada a nuevos entrantes y repercutiendo positivamente en el bienestar de los ciudadanos.

En el ámbito mayorista, mediante la modificación del artículo 41 de la Ley de Hidrocarburos, se profundizó en el régimen de supervisión de las instalaciones fijas de transporte y almacenamiento de hidrocarburos líquidos que han de permitir el acceso de terceros en condiciones transparentes, objetivas y no discriminatorias. En concreto, se ampliaron las obligaciones que recaen tanto sobre los titulares de las infraestructuras como sobre la propia CNMC, estas últimas reforzadas posteriormente con la aprobación de la Ley 8/2015¹⁷. Desde entonces, la CNMC ha podido supervisar con mayor grado de detalle la actividad desarrollada por las compañías logísticas que prestan sus servicios en España y su incidencia sobre la competencia en el mercado¹⁸.

En el ámbito minorista se aprobaron diversas medidas al objeto de incrementar la competencia efectiva en la distribución minorista de carburantes a través del canal de estaciones de servicio, esperando de este modo una reducción de los niveles de precios al dinamizarse el mercado. Estas medidas son las siguientes:

Medida 1: Mediante la modificación del artículo 43.2 de la Ley de Hidrocarburos, se eliminaron barreras administrativas al **simplificar los trámites asociados a la apertura de nuevas estaciones** de servicio y se confirió a determinados usos del suelo (establecimientos de inspección técnica de vehículos, polígonos

¹⁶ La Ley 11/2013, de 26 de julio, convalidó al Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.

¹⁷ Ley 8/2015, de 21 de mayo, por la que se modifica la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, y por la que se regulan determinadas medidas tributarias y no tributarias en relación con la exploración, investigación y explotación de hidrocarburos.

¹⁸ Como resultado de la supervisión del mercado logístico efectuada, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 41 de la Ley de Hidrocarburos, la CNMC publica en su página web los precios y condiciones de acceso a las instalaciones fijas de transporte y almacenamiento de hidrocarburos líquidos.

industriales, parques comerciales...) compatibilidad con la actividad económica de las instalaciones de suministro a vehículos para facilitar la apertura de puntos de venta en estas ubicaciones.

Medida 2: Mediante la incorporación de un nuevo artículo (43 bis) a la Ley de Hidrocarburos se establecieron una serie de **restricciones a los contratos de exclusividad de suministro tipo DODO**. Se confirió un plazo de 12 meses (hasta julio de 2014) para la adaptación de los contratos de esta naturaleza a estas restricciones.

- **Medida 2.1:** Por un lado, se **acotó su duración** (normalmente cinco años) a tan sólo un año con posibilidad de dos prórrogas anuales (1+1+1), al objeto de que el titular de la instalación tuviera la oportunidad de desvincularse del operador en cada vencimiento anual y, si así lo desea, vincularse a otro operador mayorista o convertirse en una instalación independiente. Adicionalmente, se obligó a los operadores al por mayor a **informar** a la Dirección General de Política Energética y Minas de los **vencimientos de sus contratos DODO**, información que la referida Dirección General publica en su **página web** al objeto de darle difusión y permitir, principalmente a los nuevos operadores entrantes, que puedan mostrar su interés en suministrar a las instalaciones que en breves fechas finalizarán su contrato de exclusividad de suministro con otro operador mayorista¹⁹.
- **Medida 2.2:** Se **prohibieron las recomendaciones de precios en los contratos DODO**, no pudiendo contener cláusulas que, de forma individual o conjunta, fijen, recomienden o incidan directa o indirectamente, en el precio de venta al público de los productos. Con esta medida se persigue evitar regímenes económicos de gestión de estaciones de servicio con contratos en exclusiva en los que el distribuidor minorista actúa como un revendedor con descuento fijo o como un comisionista. En estos regímenes, el precio máximo o recomendado por el operador es un parámetro que se emplea en el establecimiento del precio de adquisición del producto por parte del minorista, lo que fomenta el alineamiento de precios entre estaciones de servicio y, en consecuencia, la reducción de la competencia inter-marca e intra-marca.

Medida 3: Se **limitó la expansión de la red** de los principales operadores por ámbitos geográficos. En concreto, la Disposición Transitoria Quinta de la Ley 11/2013 (en adelante, DT 5^a) estableció que los operadores con una cuota de mercado, en número de puntos de venta, **superior al 30%** no podían incrementar el número de instalaciones que ostentan en régimen de propiedad o de cualquier otro título que les confiera la gestión directa o indirecta, ni suscribir nuevos contratos de suministro en exclusiva. La limitación se estableció a nivel provincial para la Península, por isla para Baleares y Canarias y por Ciudad Autónoma para Ceuta y Melilla, determinándose, tanto los operadores como las zonas afectadas

¹⁹<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fgeoportal.minetur.gob.es%2FficherosCarburantes%2FVencimientoContratos.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>

por esta limitación, vía Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas (DGPEM) de periodicidad anual.

La DT 5ª quedó derogada el 1 de julio de 2016²⁰ con la entrada en vigor de la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 8/2015²¹ (en adelante, DA 4ª). La DA 4ª mantiene en esencia la limitación establecida por la DT 5ª, si bien modifica la base para el cómputo de la cuota del 30%, la cual pasa a calcularse conforme a las **ventas anuales del ejercicio anterior** en lugar de conforme al número de instalaciones. Adicionalmente, la DA 4ª incorpora como novedad la prohibición de adquirir, en las zonas afectadas para cada operador, nuevas instalaciones cuando esto suponga un incremento de su cuota de ventas, aun cuando no se aumente el número de instalaciones del operador en el área afectada.

Los operadores actualmente afectados por la limitación son REPSOL y DISA. MOEVE lo fue hasta finales de 2025. Cada año las Resoluciones anuales de la DGPEM van modificando las zonas limitadas para cada uno de ellos. El cambio de la base de cálculo de la cuota en 2016 supuso un incremento sustancial del listado de zonas limitadas para REPSOL. La vigente Resolución es la Resolución de 25 de noviembre de 2025, publicada en el BOE el 2 de diciembre de 2025, según la cual **REPSOL está afectada por la limitación establecida en la DA 4ª de la Ley 8/2015 en un total de 23 provincias peninsulares y 3 islas baleares** (Mallorca, Ibiza y Formentera); y **DISA en las dos Ciudades Autónomas y en 4 islas canarias** (Fuerteventura, La Palma, La Gomera y El Hierro).

Asimismo, en relación a esta medida, cabe señalar que desde la entrada en vigor de la DT 5ª y, posteriormente la DA 4ª, la Dirección de Energía de la CNMC lleva a cabo un control mensual de la evolución de las redes de los operadores afectados (altas, bajas y modificaciones), al objeto de detectar posibles incumplimientos de las limitaciones establecidas.

Finalmente, como ya se ha señalado, conviene recordar que, a petición de la Secretaría de Estado de Energía, el Departamento de Promoción de la Competencia de la CNMC, en colaboración con la Dirección de Energía, ha iniciado un análisis específico de esta limitación del 30%, teniendo en cuenta lo previsto en el punto 4 de la DA 4ª, que faculta al Gobierno a revisar dicho porcentaje o, en su caso, a levantar la prohibición *“cuando la evolución del mercado y la estructura empresarial del sector así lo aconsejen”*.

²⁰ Disposición derogatoria única de la Ley 8/2015, de 21 de mayo, por la que se modifica la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, y por la que se regulan determinadas medidas tributarias y no tributarias en relación con la exploración, investigación y explotación de hidrocarburos.

²¹ Disposición transitoria séptima de la Ley 8/2015.

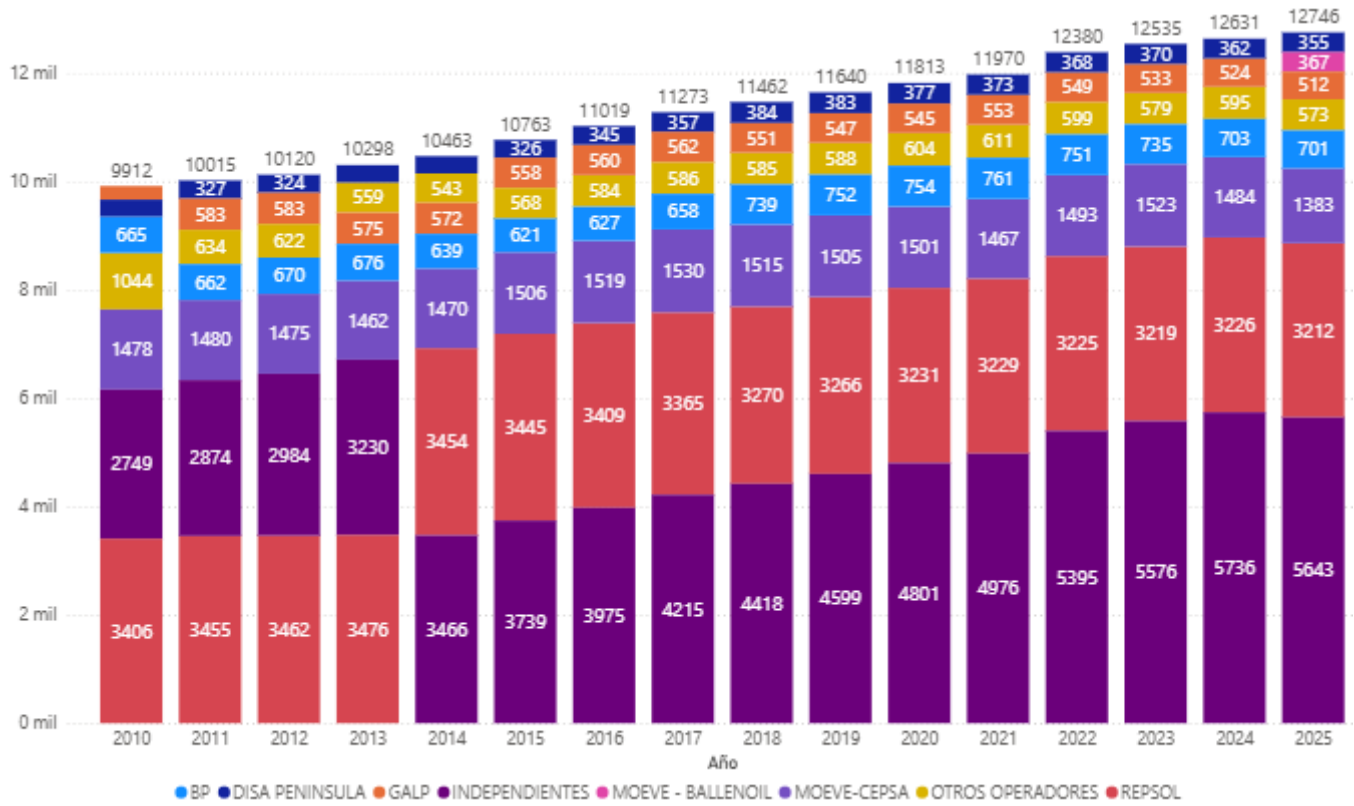
Una adecuada efectividad de estas medidas debería traducirse en un incremento general de la red de estaciones de servicio, un aumento de la participación, en el total de la red, de instalaciones independientes o de instalaciones integradas en redes de nuevos operadores mayoristas , una modificación de la configuración de la red en cuanto al vínculo contractual, un incremento de la competencia inter-marca e intra-marca , así como una reducción o contención de la red del principal operador en las provincias donde ostenta una cuota de mercado superior al 30%.

5.4. Evolución y transformación de la red

Transcurridos 13 años desde la aprobación de las medidas detalladas en el apartado anterior, se puede concluir que las mismas están siendo efectivas y han transformado la red de estaciones de servicio en España hacia una estructura más competitiva.

Las siguientes figuras muestran la evolución de la red de estaciones de servicio en España desde el año 2010 (tres años antes de la entrada en vigor de las medidas) hasta diciembre de 2025. En ellas se representa el número total de instalaciones que conforman la red nacional y su desglose por operador (destacándose de forma particular los cinco operadores al por mayor con redes de distribución más relevantes: REPSOL, MOEVE, BP, GALP y DISA PENÍNSULA), tanto en número de puntos de venta como en términos porcentuales.

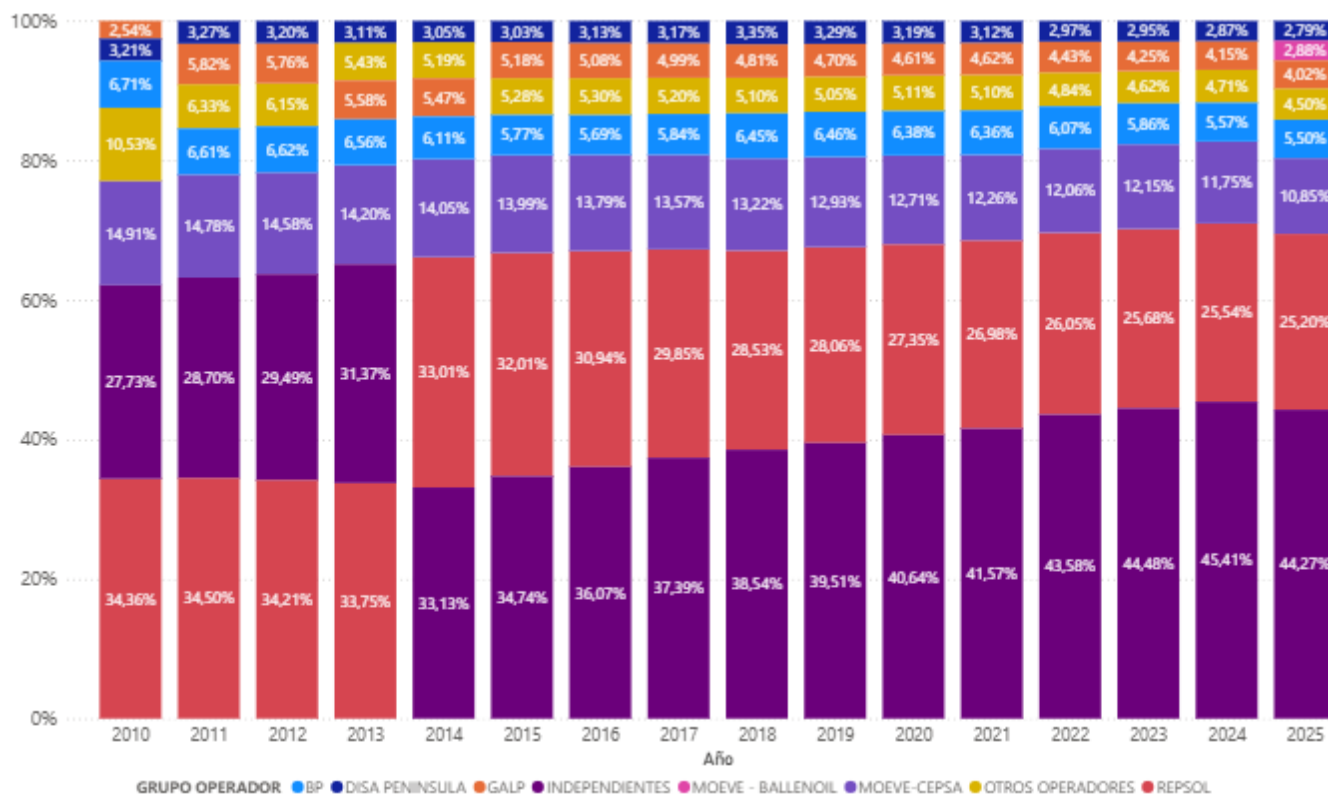
Figura 5: Evolución de la red de estaciones de servicio en España por operador (nº de puntos de venta)



Nota: Estaciones de servicio operativas a 31 de diciembre de cada año.

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 6: Evolución de la red de estaciones de servicio en España por operador (%)



Nota: Estaciones de servicio operativas a 31 de diciembre de cada año

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Desde la implantación de las medidas en 2013 hasta el 31 de diciembre de 2025, la red de estaciones de servicio en España se ha visto incrementada en casi 2.500 instalaciones, cifra no despreciable si se tiene en cuenta que la distribución de carburantes a través de estaciones de servicio es un mercado maduro, sin grandes incrementos de demanda en los últimos años y con unas perspectivas para la misma a la baja motivadas por la introducción de energías alternativas. España es de los países de la Unión Europea en los que la red de estaciones de servicio continúa creciendo, si bien es cierto que se viene observando una reducción de las ventas medias por punto de venta (aproximadamente 2,5 millones de litros en 2025, frente a los 3 millones de litros de hace unos años).

Las estaciones de servicio **independientes son las que más han proliferado** y han mantenido una tendencia creciente sostenida a lo largo de los años (la reducción que se observa en 2025 respecto al año anterior se debe al efecto de la adquisición de la red independiente BALLENOIL por parte del Grupo MOEVE). En concreto, respecto a 2013 el número de instalaciones de esta tipología ha aumentado en aproximadamente 2.400 puntos de venta y han ganado 13 puntos porcentuales de cuota de mercado en cuanto a número de instalaciones (del

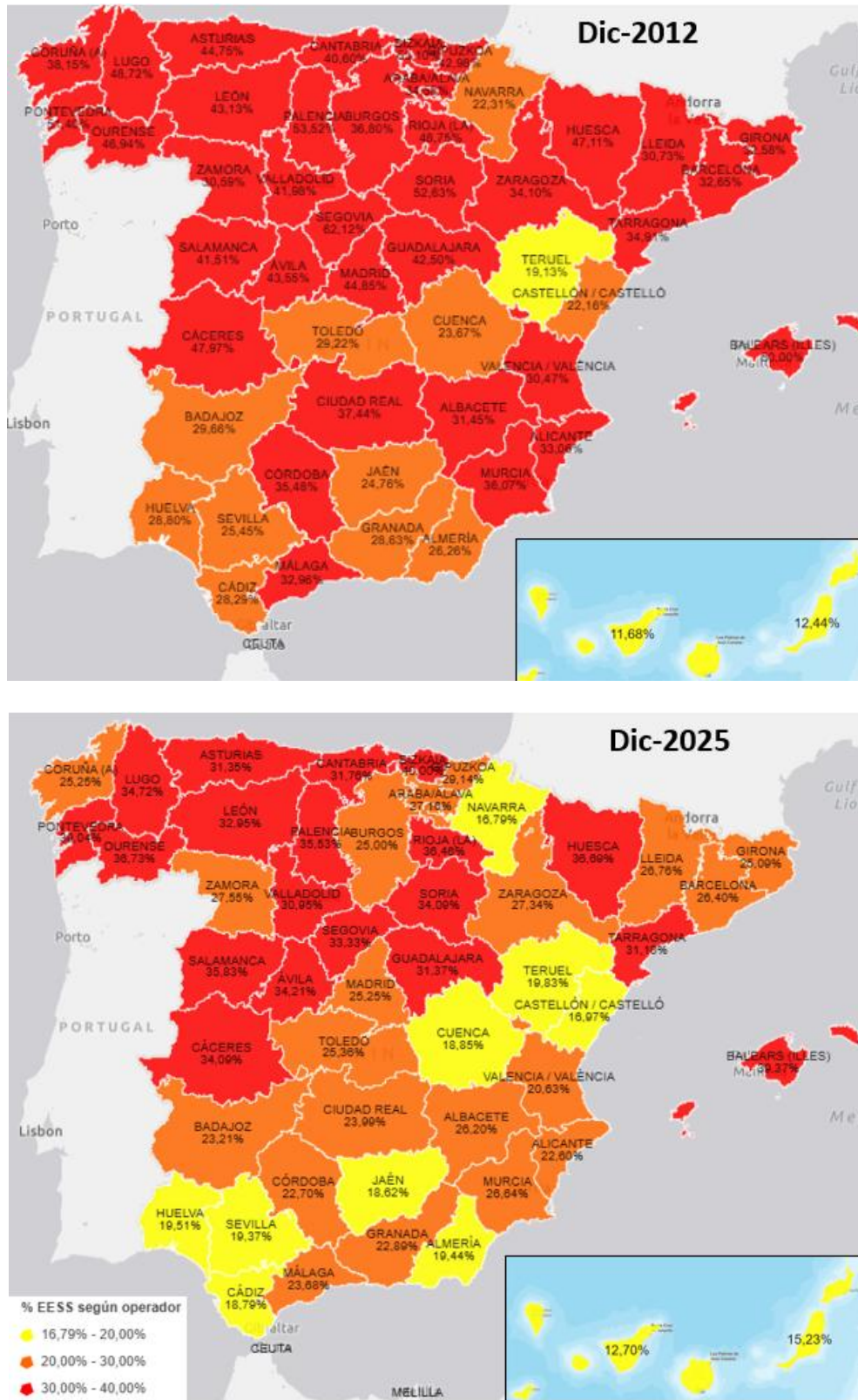
31,37% en 2013 al **44,27% en 2025**). Todos los restantes agentes que participan en el mercado han perdido cuota en número de instalaciones. El operador que **más ha mermado su red de distribución ha sido REPSOL**, con una pérdida entre 2013 y 2025 de 264 instalaciones y casi 9 puntos porcentuales de cuota (del 33,75% en 2013 al 25,20% en 2025). Cabe señalar que en 2014 las instalaciones independientes en su conjunto superaron a la red de REPSOL.

Por tanto, parece observarse una efectividad razonable de las medidas en atención al incremento significativo de las instalaciones independientes y al decremento global de las redes abanderadas. **El incremento de independientes se explica principalmente por la apertura de nuevas instalaciones de esta tipología**, si bien también por la liberación de contratos DODO. En contraposición, no parece haberse incentivado la entrada de nuevos operadores al por mayor con redes propias de distribución. Los nuevos operadores mayoristas que han surgido han acotado sus actividades al ámbito mayorista y suministran a distribuidores independientes sin contratos de exclusividad.

La disminución de la red de REPSOL, que es la más significativa, parece estar motivada fundamentalmente por la desvinculación de su red de contratos DODO a su vencimiento (medida 2.1) y por la contención del número de estaciones de servicio en las provincias en las que supera el 30% de cuota (medida 3).

Las siguientes figuras muestran de forma muy visual la pérdida de cuota (tanto en número de puntos de venta como en ventas) de REPSOL a nivel provincial. Se ve claramente cómo, con el paso del tiempo, disminuyen las provincias en las que la cuota de REPSOL supera el 30% (provincias en color rojo). Por el contrario, las instalaciones independientes han ido ganando terreno y aumentado su presencia en cada una de las provincias en estos últimos años.

Figura 7: Evolución de la cuota, en número de instalaciones, de REPSOL por provincias. Periodo 2013-2025



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

**Figura 8: Evolución de la cuota en ventas de Repsol por provincias.
Periodo 2016²²-2025 [CONFIDENCIAL]**

[...]

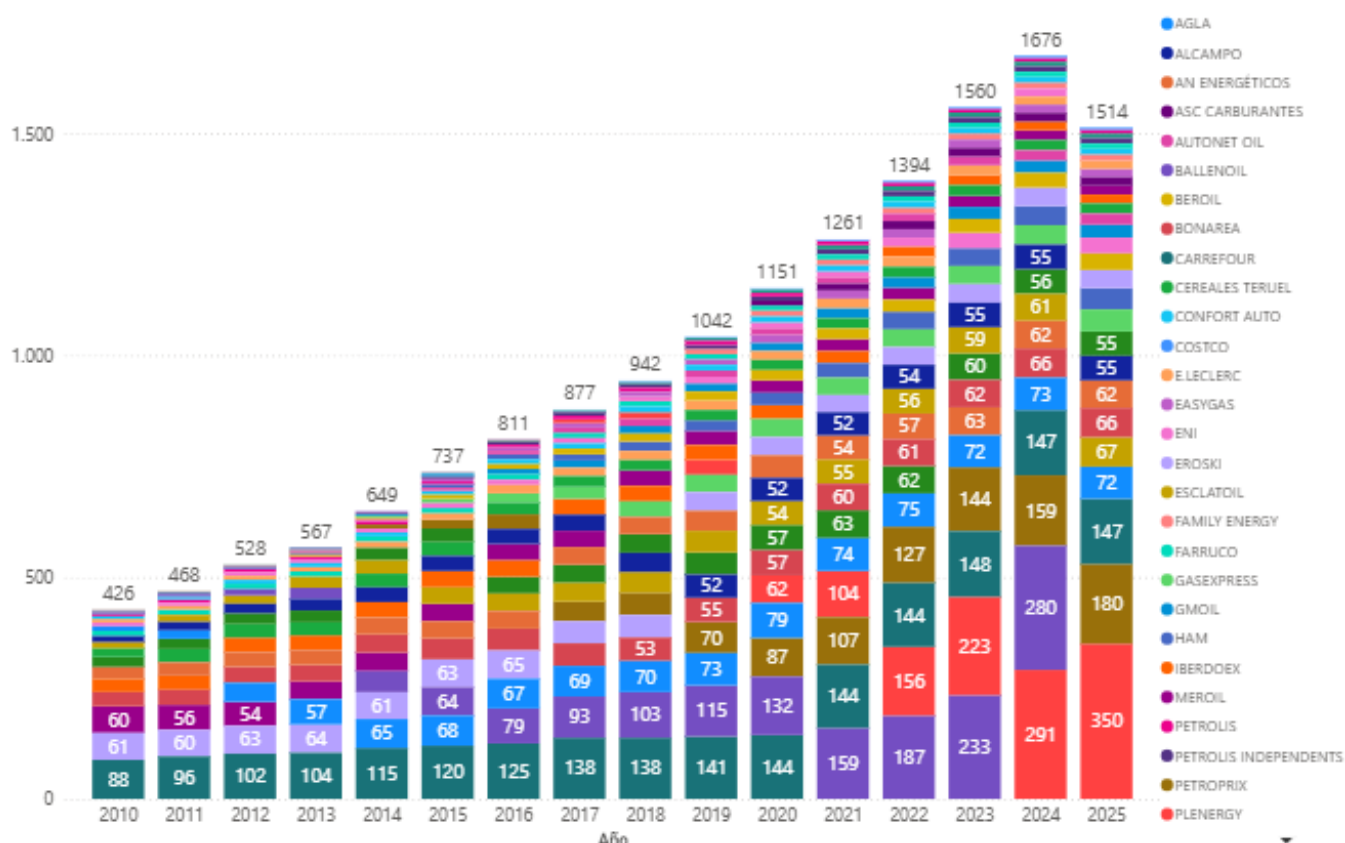
Fuente: Dirección de Energía, CNMC

²² Año a partir del cual se establece la limitación en términos de cuota de ventas.

Existen redes de estaciones de servicio independientes que en estos últimos años han registrado un crecimiento muy notable. Destaca particularmente el **incremento de las redes de PLENERGY²³ y PETROPRIX** (350 y 180 instalaciones censadas a 31 de diciembre de 2025, respectivamente), así como de la red de BALLENOIL, si bien en 2025 abandona su carácter independiente al integrarse en la red del Grupo MOEVE. Por su parte, las redes de marcas de hipermercados (CARREFOUR, ALCAMPO, EROSKI, BONÀREA etc.), que aumentaron significativamente en el periodo 2013-2021, siguen estabilizadas.

La red española de estaciones independientes está bastante atomizada. En concreto, a 31 de diciembre de 2025, las estaciones INDEPENDIENTES con marca recurrente representan el 27% del total de la red independiente (1.514 instalaciones sobre un total de 5.643). La siguiente figura muestra su desglose por marca. El 73% restante está conformado por instalaciones sin marca recurrente.

Figura 10: Evolución de las principales redes de estaciones de servicio INDEPENDIENTES por marca



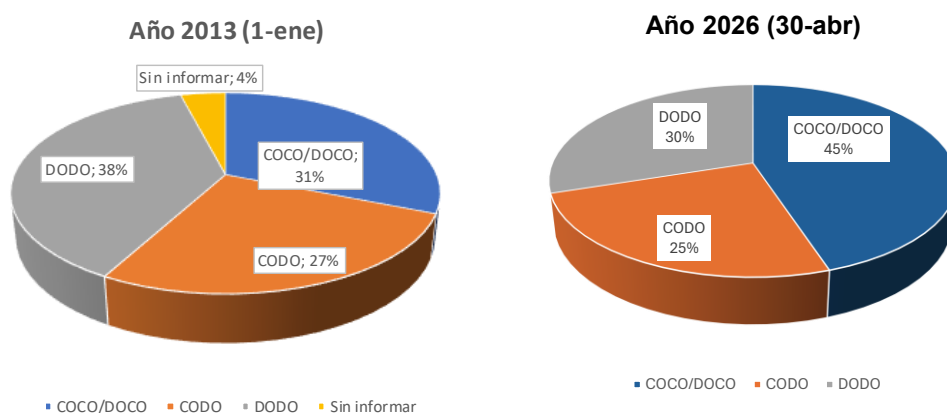
Nota: Estaciones de servicio operativas a 31 de diciembre de cada año.

Fuente: Dirección de Energía CNMC

²³ Anteriormente denominada PLENOIL.

La liberación de contratos DODO para convertirse en instalaciones independientes ha modificado también la configuración de las redes abanderadas por tipo de vínculo. En general, para el conjunto de **instalaciones abanderadas se constata un decremento de las instalaciones de vínculo DODO** que han pasado de representar en 2013 el 38% del total de instalaciones vinculadas a un operador al por mayor al 30% en 2025. Por el contrario, se ha **incrementado la participación de las COCO/DOCO** (del 31% al 45%), **reforzándose en consecuencia los vínculos de la red.**

Figura 11: Evolución de la configuración del conjunto de redes abanderadas por tipo de vínculo. Comparativa 2013 – Abril de 2026



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

En el caso particular de REPSOL, la disminución del peso de las DODO en su red es aún más significativa pues esta tipología de contratos no sólo se han visto afectados por las limitaciones temporales impuestas por el artículo 43 bis de la Ley de Hidrocarburos (medida 2.1), sino también por la limitación establecida por la DT 5ª y DA 4ª (medida 3) en todas aquellas provincias en las que Repsol ostenta una cuota superior al 30% y en las cuales no puede suscribir nuevos contratos DODO. **[INICIO CONFIDENCIAL] [...] [FIN CONFIDENCIAL]**

Como conclusión de lo expuesto en este epígrafe se puede afirmar que, en los últimos años y como consecuencia de las medidas implementadas en 2013 para fomentar la competencia en la distribución minorista de carburantes, **la red española de estaciones de servicio ha alterado significativamente su configuración, aumentando el peso de las independientes** hasta aproximadamente el 45% y disminuyendo la participación de las abanderadas hasta el 55%.

Parte del incremento de instalaciones independientes se debe a la liberación de estaciones de servicio DODO que han dejado de estar vinculadas a la red de un operador. Al reducirse el porcentaje de DODO en las redes abanderadas, éstas han adquirido una configuración más reforzada. Pese a este fortalecimiento, los porcentajes de control de precios finales que ejercen los operadores mayoristas sobre su red se han reducido en comparación con el prácticamente 100% existente con anterioridad a 2013, debido a que los contratos que persisten en las redes se han adaptado convenientemente a las normas de competencia y, en la actualidad, los contratos venta en firme responden verdaderamente a las características propias de los regímenes de suministro de esta naturaleza.

Las instalaciones independientes han dinamizado la red e introducido competencia al disciplinar al mercado. Por lo general establecen **precios más bajos que las instalaciones abanderadas** pues han optado en su gran mayoría por modelos de estaciones de servicio con menores costes asociados (estaciones de servicio low-cost). En consecuencia, la proliferación de estaciones de servicio independientes ha aumentado la competencia inter-marca de la distribución minorista de carburantes. Este efecto se analizará con mayor profusión en la segunda parte del documento destinada a la evolución de los precios y del grado de competencia efectiva.

5.5. Dualidad de modelos

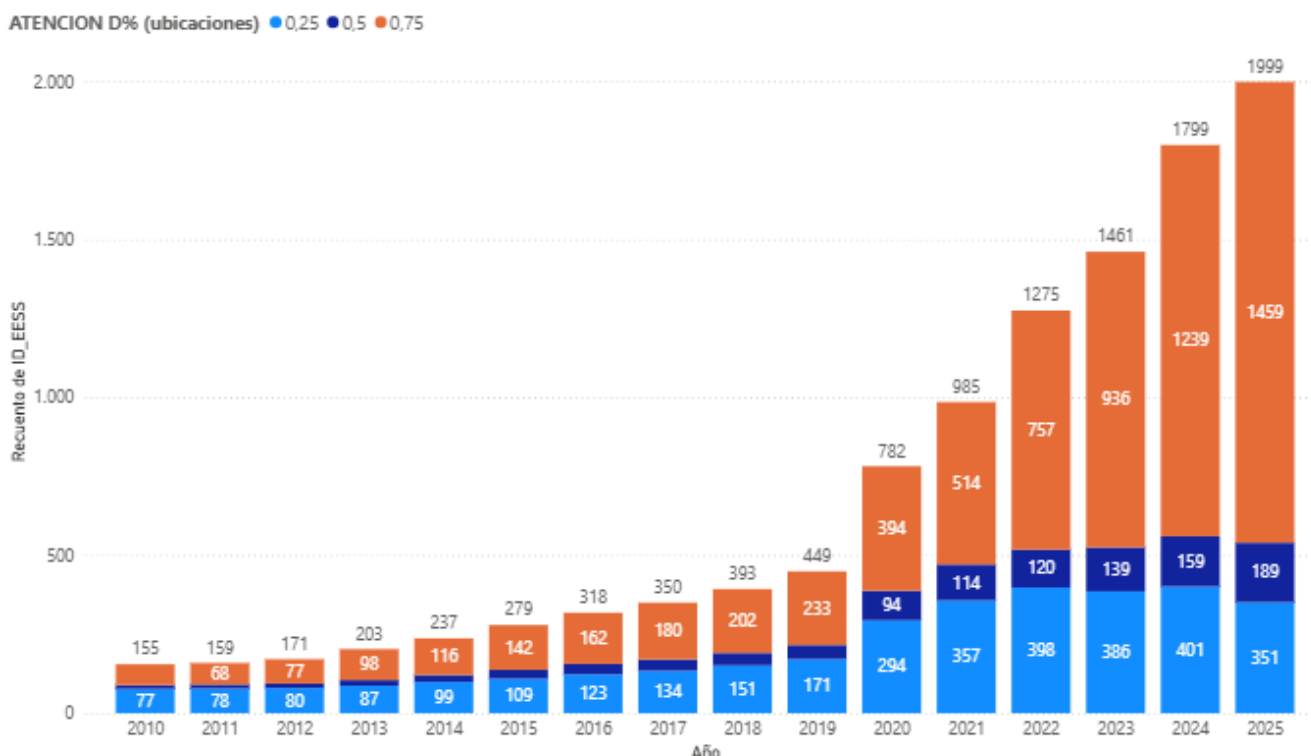
La penetración de estaciones de servicio independientes ha generado la coexistencia en el mercado de dos modelos claros de negocio. Por un lado, el **modelo tradicional** en el que además del suministro del carburante se ofrecen otros servicios y, por otro, el **modelo low-cost o de bajo coste** cuya propuesta se basa principalmente en el precio.

Adicionalmente, un número cada vez más significativo de estaciones de servicio apuesta por el **modelo low-cost desatendido** (ausencia de personal en la estación de servicio), bien de forma parcial o total a lo largo de la jornada de apertura al público de la instalación, lo que le permite ofrecer precios más económicos al no tener que sufragar los gastos del personal.

La siguiente figura muestra la evolución del modelo desatendido en España. Se observa que **el número de estaciones de servicio desatendidas o**

parcialmente desatendidas no ha cesado de crecer, especialmente desde 2020. A 31 de diciembre de 2025 las instalaciones desatendidas o parcialmente desatendidas **representan el 15,7% del total de la red**. De ellas, la mayor parte son desatendidas completamente (más de un 75% del horario de apertura en régimen desatendido) y el resto son parcialmente desatendidas (entre un 25% y 50% y entre un 50% y 75% del horario de apertura en régimen desatendido).

Figura 12: Evolución del número de estaciones de servicio desatendidas en España

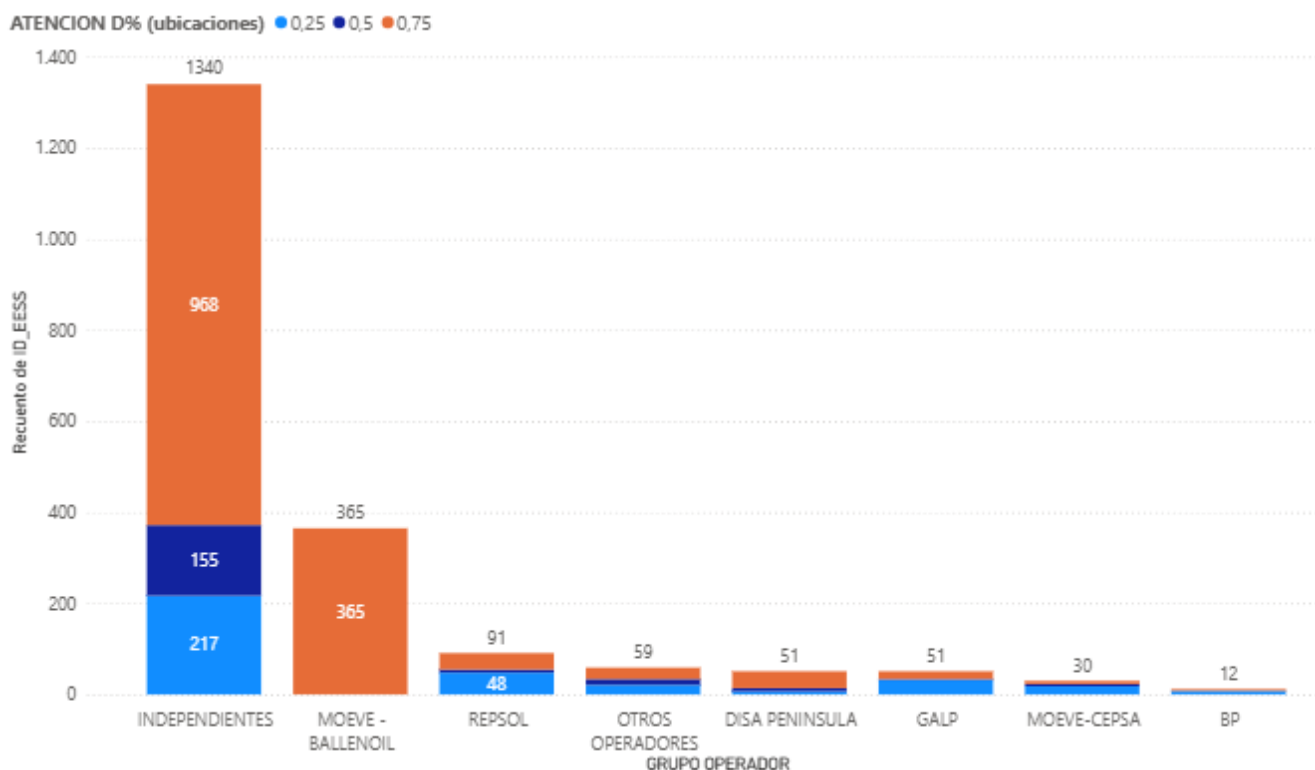


Nota: Estaciones de servicio operativas a 31 de diciembre de cada año. Se representan las estaciones de servicio que declaran operar bajo régimen desatendido más de un 25% de su horario de apertura (25-50% azul claro; 50-75% azul oscuro; más de un 75% naranja)

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Las estaciones de servicio independientes son las que optan mayoritariamente por el modelo low-cost desatendido. La presencia de este modelo en las estaciones integradas en redes de operadores es poco relevante, a excepción del Grupo MOEVE por su reciente adquisición de la red independiente de BALLENOIL que es 100% desatendida. En consecuencia, **el Grupo MOEVE dispone en la actualidad de los dos modelos de negocio.**

**Figura 13: Distribución de las estaciones de servicio desatendidas por operador.
Año 2025**



Nota: Estaciones de servicio operativas a 31 de diciembre de 2025.

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

PARTE II: EVOLUCIÓN DE PRECIOS, MÁRGENES Y DEL GRADO DE COMPETENCIA EFECTIVA. SITUACIÓN ACTUAL EN EL CONTEXTO DEL CONFLICTO EN IRÁN

6. EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS EN EL CANAL DE ESTACIONES DE SERVICIO. COMPETENCIA INTERMARCA

Como se ha mencionado en la Parte I del documento, las medidas implementadas en 2013 permitieron abrir el mercado de la distribución de carburantes en el canal de estaciones de servicio a nuevos entrantes. Este mayor dinamismo del mercado ha derivado desde entonces en un aumento de la competencia inter-marca.

En este epígrafe se plasman los resultados de los análisis de evolución de precios aplicados al público en general realizados para la gasolina de 95 octanos con contenido máximo de etanol del 5% en volumen (gasolina 95) y el gasóleo de automoción habitual (gasóleo A), por ser los dos carburantes comercializados

en el canal de estaciones de servicio de mayor penetración en el mercado español. Se abarca un periodo temporal amplio, desde 2013, al objeto de poder observar cómo las medidas introducidas en 2013 para abrir el mercado han tenido su efecto. El primer cuatrimestre de 2026 se analiza con desagregación mensual para poder apreciar con mayor claridad el impacto del conflicto en Irán en los precios de los carburantes.

Tras el análisis de los precios dirigidos al público en general, se dedica un apartado específico a los precios aplicados al sector profesional, tal y como dispone el artículo 28.3 del RDL 7/2026.

6.1. Evolución de precios desde 2013 hasta 2025

Con anterioridad al año 2013 la competencia inter-marca e intra-marca era prácticamente inexistente en España. Tal y como la extinta CNE pudo constatar en los análisis específicos de entornos locales realizados, todas las estaciones de servicio enmarcadas en un entorno competitivo establecían los mismos precios o precios muy similares entre sí, con independencia del operador y del tipo de vínculo contractual. Contribuía a este alineamiento de precios el hecho de que los operadores al por mayor controlaban la fijación de precios finales en prácticamente la totalidad de su red, con independencia del tipo de vínculo y régimen de suministro, pues los precios de transferencia del producto a los gestores de la explotación de las instalaciones abanderadas se referenciaban, en un alto porcentaje de los casos, a los precios de venta máximos o recomendados y/o a los precios aplicados por los competidores del entorno.

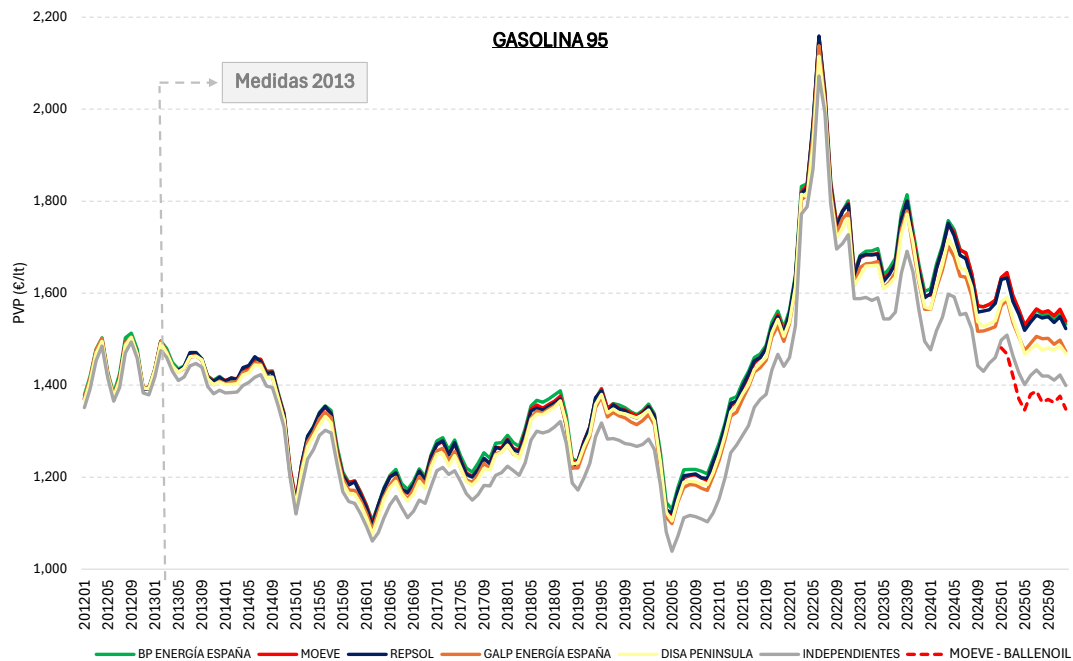
Desde la implantación de las medidas de 2013, los precios de transferencia o cesión del carburante atienden a criterios objetivos y están indexados a las cotizaciones de los productos de referencia en los mercados internacionales, tanto en los contratos DODO, adaptados al objeto de cumplir la limitación del artículo 43 bis de la Ley de Hidrocarburos referente a las cláusulas de fijación de precios (medida 2.2), como en los contratos CODO venta en firme, a raíz de lo establecido en las Resoluciones de 30 de julio de 2009 y de 20 de diciembre de 2013 de la CNMC anteriormente referidas.

En consecuencia, en la actualidad los operadores controlan la fijación de precios finales solo en sus instalaciones de vínculo COCO/DOCO y CODO comisionistas. Así, los porcentajes de control se han reducido desde prácticamente el 100% registrado con anterioridad al 2013 a los porcentajes señalados en el epígrafe 5.2 de este informe.

Las siguientes figuras muestran, para la gasolina 95 y el gasóleo A respectivamente, la evolución mensual del precio medio establecido en las cinco principales redes de estaciones de servicio de operadores al por mayor de productos petrolíferos (REPSOL, MOEVE, BP, GALP y DISA PENÍNSULA) y en

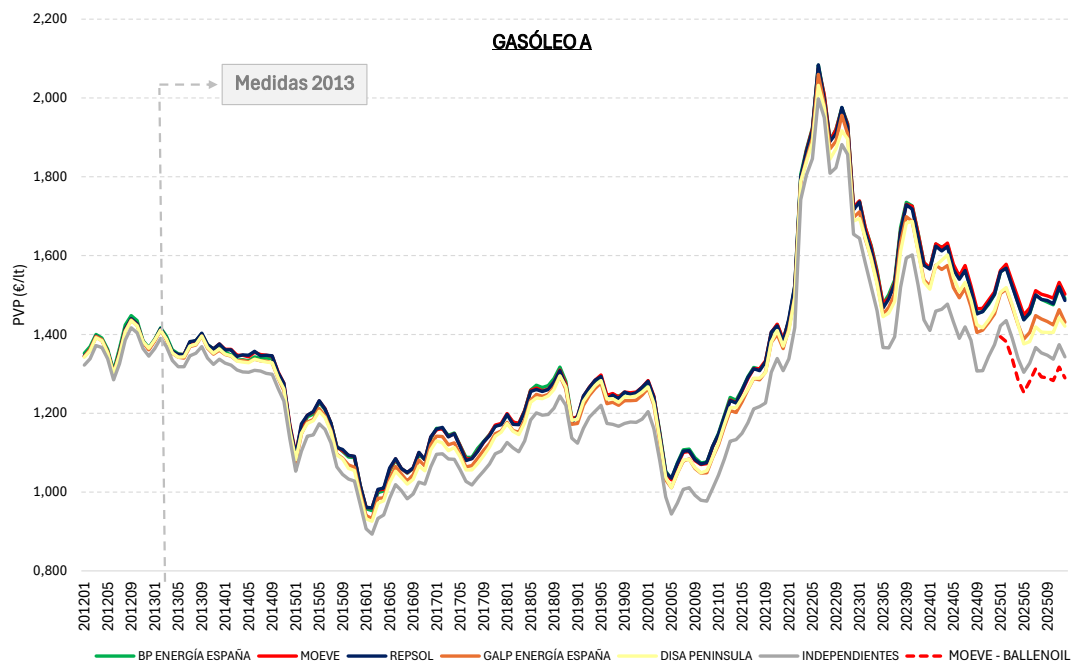
el conjunto de instalaciones independientes para el periodo 2011-2025 en Península y Baleares. Se distinguen claramente dos grupos: los precios fijados por las abanderadas, notablemente alineados (sobre todo los de las redes de REPSOL, MOEVE y BP) y los precios establecidos por el conjunto de instalaciones independientes, inferiores a los del primer grupo.

Figura 14: Evolución del precio aplicado en las cinco mayores redes de distribución de operadores al por mayor y en las instalaciones independientes. Península y Baleares. Periodo 2012- 2025. Gasolina 95



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 15: Evolución del precio aplicado en las cinco mayores redes de distribución de operadores al por mayor y en las instalaciones independientes. Península y Baleares. Periodo 2012-2025. Gasóleo A



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Las principales conclusiones que se extraen de los gráficos anteriores para ambos carburantes son las siguientes:

- Desde la implementación de las medidas de 2013, **los precios de las estaciones de servicio independientes han ido ampliando su distancia con los precios de las principales redes abanderadas**. En concreto, la evolución de la diferencia de precios entre la red abanderada de precio máximo y la red independiente desde 2019 es la siguiente:

	Diferencial precio red abanderada con precio máximo - precio red independiente						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gasolina 95 (c€/lt)	7,0	9,4	10,7	6,9	10,6	13,8	13,7
Gasóleo A (c€/lt)	7,0	9,0	10,1	7,7	12,3	15,3	14,9

De la serie presentada se llama la atención sobre dos años en concreto (cifras de la tabla en color rojo). Por un lado, el **año 2022** en el que la evolución creciente de este diferencial para ambos carburantes quedó truncada. Esto fue debido a que, en este periodo caracterizado por el inicio del **conflicto Rusia-Ucrania**, **la red independiente trasladó al mercado los incrementos de las cotizaciones internacionales de los productos de referencia en mayor medida que la red abanderada**. Como se ha mencionado en el epígrafe 5.1, y se ha contrastado con la información aportada por los operadores con capacidad de refino en cumplimiento del artículo 28.2 del RDL 7/2026, la gran mayoría de estas instalaciones se suministran de los

operadores al por mayor bajo **condiciones “spot” por lo que están más expuestas a las variaciones bruscas de los mercados internacionales.**

Por otro lado, se señala el año 2023 y fundamentalmente el **año 2024**, en los que **la ampliación notable del diferencial se explicó, en parte, por los comportamientos ilícitos en materia fiscal y sectorial** (a los que se ha hecho referencia en el epígrafe 4.4) que se identificaron en un porcentaje significativo de la red independiente y que introdujeron competencia desleal en el mercado, al ofertar precios notablemente más reducidos que los de sus competidores. En 2025 se revertió enormemente esta situación lo que explica diferenciales menores que en 2024, fundamentalmente en gasóleo A que es el producto en el que más se focalizó el fraude.

- Aunque las curvas representativas de los precios de las principales redes abanderadas se “despegan” a partir de 2013 (año de implantación de las medidas), continúan hasta 2025 bastante próximas entre sí, lo que denota que, a pesar de la disminución del porcentaje de control de precios en los puntos de venta por parte de los operadores, **los precios de las instalaciones abanderadas continúan mostrando un alineamiento significativo.**

Las redes que muestran un mayor alineamiento entre sí son las de REPSOL, MOEVE y BP. Respecto de ellas se observa un cierto distanciamiento de las redes de GALP y DISA PENÍNSULA a partir del año 2024 en ambos carburantes.

En los últimos años, la red abanderada con los precios más altos ha sido por lo general BP, seguida de la red de REPSOL y MOEVE en alternancia. **En 2025** se observa un cambio en estas posiciones relativas pues **la red de MOEVE pasa a ser la que establece los precios más elevados.** En contraposición, las instalaciones de BALLENOIL, anteriormente independientes y adquiridas por MOEVE, ocupan en 2025 el puesto de la red con los precios más bajos, el cual siempre había sido ostentado por la red independiente en su conjunto.

En las posiciones intermedias de precios, históricamente se encuentran otras redes destacadas como las de GALP ENERGÍA ESPAÑA y DISA PENÍNSULA que presentan precios inferiores a los de las instalaciones de los tres operadores con capacidad de refino, pero superiores a los del grupo “OTROS OPERADORES” que está conformado por las estaciones de servicio integradas en las redes de otros operadores al por mayor con un número de instalaciones inferior a 150 puntos de venta. Forman parte de este grupo de OTROS OPERADORES las redes peninsulares de ESERGUI, KUWAIT PETROLEUM ESPAÑA, MEROIL, TAMOIL ESPAÑA, ENILIVE IBERIA, SARAS ENERGÍA y DYNEFF ESPAÑA, entre otros.

Figura 16: Evolución del precio medio anual aplicado en las redes de distribución de operadores al por mayor y en las instalaciones independientes. Península y Baleares. Periodo 2021- 2025. Gasolina 95 y Gasóleo A

PVP GASOLINA 95 (€/lt)	2021	2022	2023	2024	2025
BP	1,435	1,823	1,693	1,650	1,567
MOEVE	1,423	1,818	1,683	1,647	1,572
REPSOL	1,426	1,815	1,681	1,640	1,559
GALP ENERGÍA ESPAÑA	1,401	1,798	1,661	1,597	1,511
DISA PENINSULA	1,411	1,791	1,657	1,610	1,504
OTROS OPERADORES	1,374	1,786	1,625	1,558	1,489
INDEPENDIENTES	1,328	1,754	1,587	1,512	1,435
MOEVE-BALLENOIL					1,381

PVP GASÓLEO A (€/lt)	2021	2022	2023	2024	2025
BP	1,296	1,843	1,624	1,545	1,498
MOEVE	1,292	1,841	1,621	1,550	1,510
REPSOL	1,293	1,839	1,614	1,541	1,498
GALP ENERGÍA ESPAÑA	1,268	1,818	1,589	1,495	1,445
DISA PENINSULA	1,273	1,805	1,580	1,508	1,432
OTROS OPERADORES	1,248	1,803	1,553	1,463	1,422
INDEPENDIENTES	1,195	1,766	1,501	1,397	1,361
MOEVE-BALLENOIL					1,303

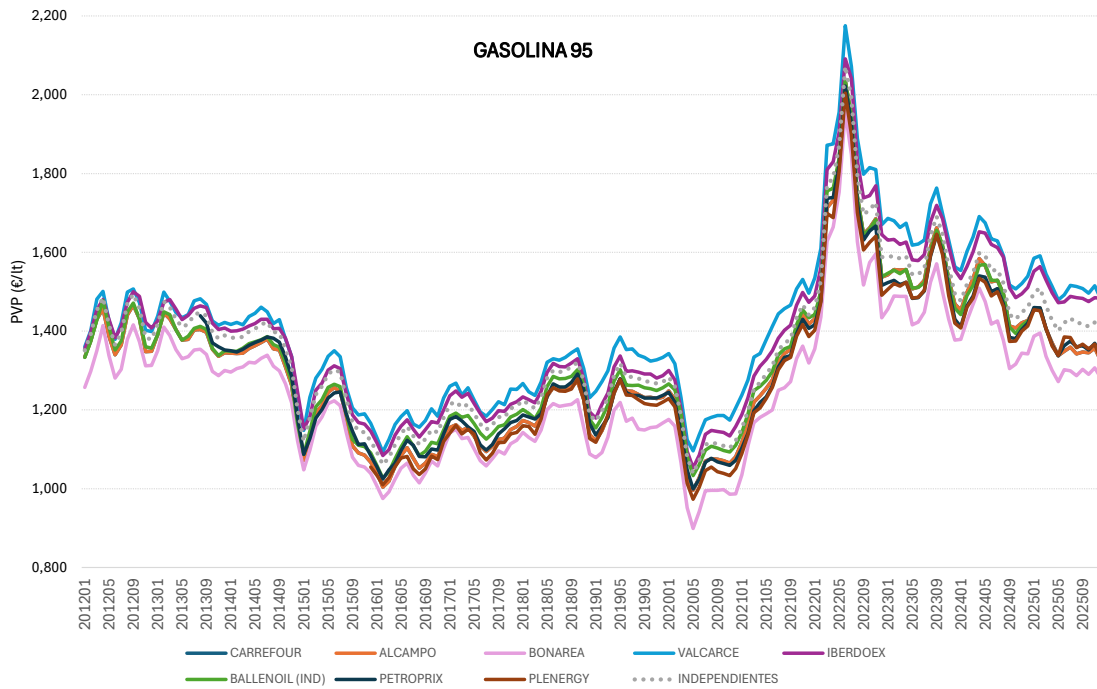
Precio máximo / Precio Mínimo

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Tal y como se ha comentado en el epígrafe 5.4 sobre evolución y transformación de la red de estaciones de servicio, el conjunto de instalaciones independientes está muy atomizado. Aún así existen redes relevantes conformadas por un número significativo de puntos de venta como son las de PLENERGY y PETROPRIX, que se encuentran en fase de expansión, o redes de hipermercados como las de CARREFOUR y ALCAMPO. Destacan también la red de BONAREA como aquella que suele establecer los precios más bajos dentro de la red independiente y las de VALCARCE e IBERDOEX como aquellas que marcan los precios más altos.

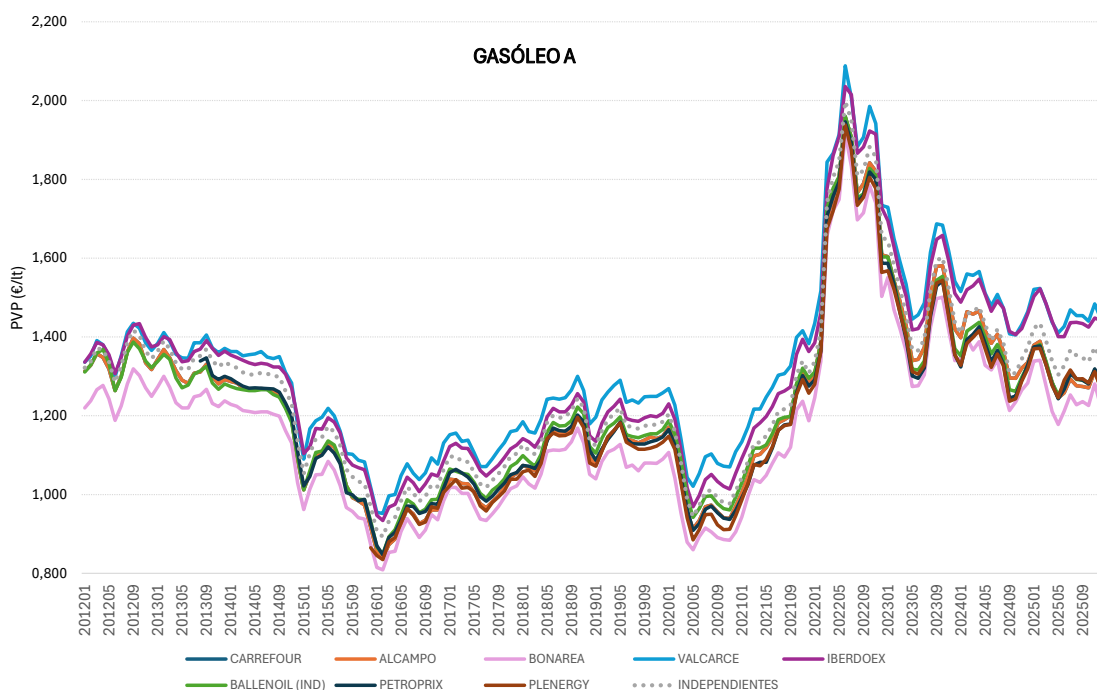
La siguiente figura muestra la evolución de los precios de las redes independientes que marcan los precios máximos y mínimos, así como de las redes con un número significativo de los puntos de venta. Se observa un **incremento general de la horquilla de fluctuación de precios entre las instalaciones independientes a lo largo del transcurso de los años, con la excepción del año 2022 (invasión Rusia/Ucrania) en el que este diferencial se estrechó notablemente en los meses de mayor impacto del conflicto en los precios de los carburantes**. En concreto, en diciembre de 2025, la horquilla de fluctuación (independiente de precios más altos - independiente de precios más bajos) se sitúa en 20,2 c€/lt para la gasolina 95 y 22,3 c€/lt para el gasóleo A.

Figura 17: Evolución del precio aplicado en las principales redes independientes. Península y Baleares. Periodo 2012-2025. Gasolina 95



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 18: Evolución del precio aplicado en las principales redes independientes. Península y Baleares. Periodo 2012-2025. Gasóleo A



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

En su conjunto, **la red independiente**, como se ha reiterado, **introduce competencia efectiva en el mercado**²⁴. Por un lado, por la **pluralidad de agentes** que la conforman, por otro, por el **modelo de negocio de bajo coste** que es el que prima mayoritariamente en este tipo de instalaciones. En los análisis de entornos locales que incluye la CNMC en sus boletines mensuales de supervisión de la distribución minorista de carburantes a través del canal de estaciones de servicio²⁵, se concluye que los municipios con precios más bajos son aquellos en los que hay una mayor penetración de esta tipología de instalaciones.

6.2. Evolución de precios en 2026 en el contexto del conflicto en Irán

6.2.1. Evolución de los mercados internacionales

Los primeros meses de 2026 han venido marcados por el conflicto entre Estados Unidos e Irán. Aunque el conflicto se inició el 28 de febrero de 2026, la tensión geopolítica entre ambos países ya se percibía en el mercado desde el inicio del año.

Así, la cotización del Brent, crudo de referencia en Europa se incrementó en enero de 2026, tras seis meses consecutivos de descensos, un +6% y acumuló otro +6% en febrero.

El 28 de febrero de 2026, Estados Unidos ataca a Irán y se desencadena una de las mayores crisis energéticas de la historia. El tráfico marítimo por el estrecho de Ormuz, vía crucial por la que transita aproximadamente la quinta parte de los flujos mundiales de crudo, queda paralizado casi por completo. Asimismo, importantes instalaciones energéticas de Oriente Medio quedan seriamente dañadas.

El conflicto no solo está afectando a las cotizaciones de Brent, también está teniendo un impacto significativo sobre las cotizaciones de los productos de referencia en los mercados europeos, que son a las que se indexan los precios finales de los carburantes. Este impacto está cobrando especial relevancia sobre los destilados medios (gasóleos y querosenos), dada la elevada dependencia europea de los aprovisionamientos de estos productos procedentes de la zona de Oriente Medio. En concreto, el 20-25% del total del

²⁴ El estudio [E/CNMC/005/19](#) de la CNMC (julio de 2019), que analiza econométricamente el impacto competitivo de la entrada de gasolineras automáticas en la Comunidad de Madrid entre 2011 y 2016, confirma cuantitativamente este efecto.

²⁵ <https://www.cnmc.es/sectores-que-regulamos/energia/informes-de-supervision-de-carburantes-de-estaciones-de-servicio>

gasóleo importado a Europa procede de Oriente Medio. Este porcentaje se eleva al 45% en el caso del queroseno²⁶.

La siguiente figura muestra la evolución en base 100 de la cotización del crudo Brent y de la gasolina y el gasóleo de referencia europeos²⁷. Se observa claramente una abrupta subida a lo largo de todo el mes de marzo y los primeros días de abril, siendo el **gasóleo el producto más afectado** al registrar incrementos superiores a los del crudo Brent. A 2 de abril de 2026, por ejemplo, el gasóleo de referencia en los mercados europeos acumulaba un incremento del +112% respecto a su valor en el día previo al inicio del conflicto, frente al incremento del +56% de la gasolina de referencia y del +99% del Brent.

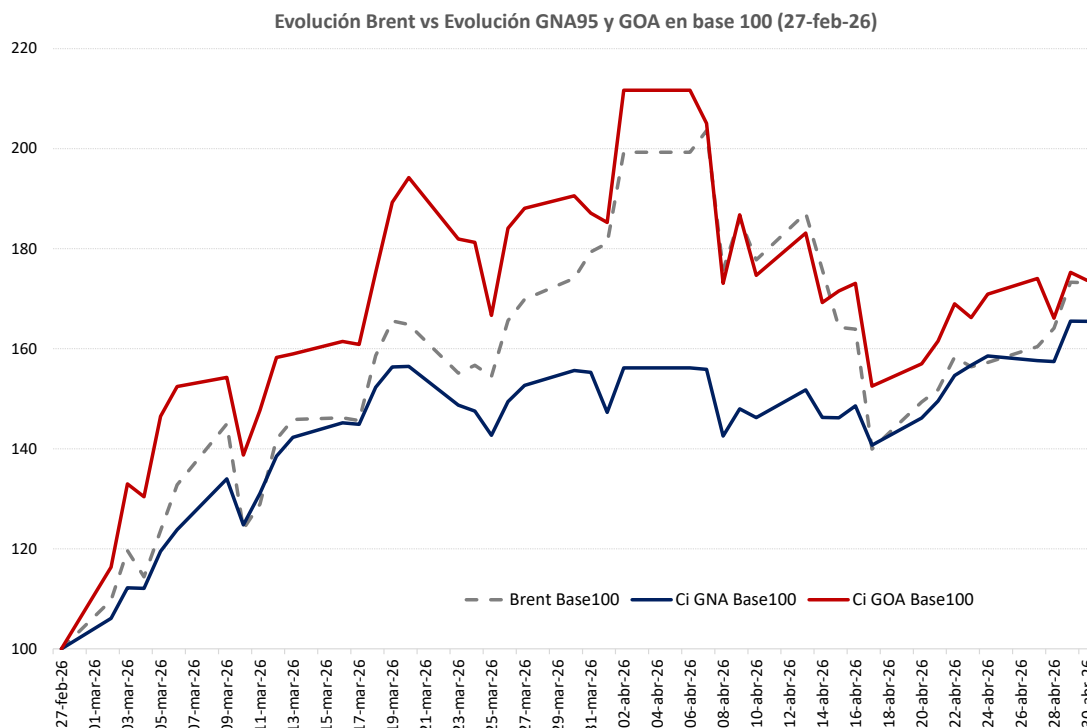
El Brent alcanzó su máximo histórico el 7 de abril en 144,42 \$/Bbl. Por su parte, la cotización del gasóleo en los dos mercados europeos superó, en las jornadas del 20 de marzo y de 2 de abril, los valores máximos históricos alcanzados en junio de 2022 durante el conflicto Rusia/Ucrania, al posicionarse en ambos mercados por encima de los 1.600 \$/tonelada.

En la segunda y tercera semana de abril de 2026 los mercados se moderaron como consecuencia del alto el fuego de 15 días acordado el 8 de abril. No obstante, retomaron su senda alcista en la última semana del mes ante el persistente bloqueo del estrecho de Ormuz, volviendo de nuevo a ser el gasóleo el producto más afectado.

²⁶ El queroseno no es producto de análisis en este informe, al no comercializarse en estaciones de servicio. Por otro lado, el queroseno para su uso como carburante no se ha visto afectado por la reducción impositiva aprobada en el RDL 7/2026.

²⁷ Se considera la ponderación 30% mercado NWE y 70% mercado MED, criterio habitual considerado por la CNMC como representativo del consumo promedio en España.

Figura 19: Evolución del Brent, gasolina y gasóleo de referencia en Europa desde el inicio del conflicto EEUU-Irán hasta el 30-abr-26. Índice con base 100 en el 27-feb-26²⁸



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

6.2.2. Evolución de los precios de venta al público peninsulares

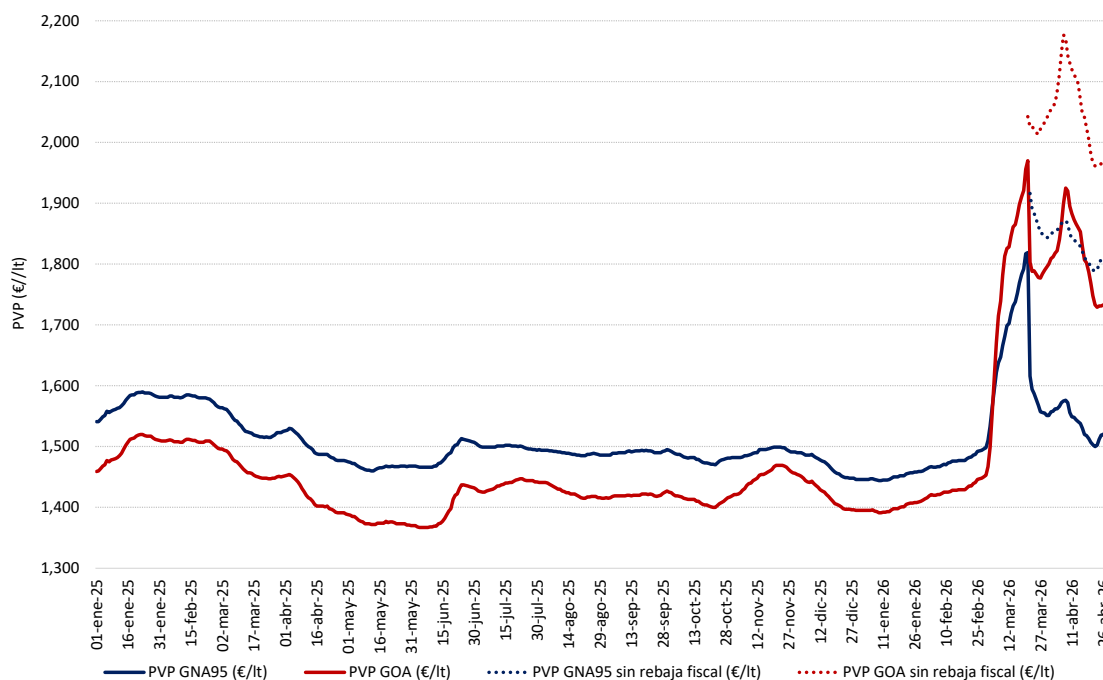
Los precios finales de los carburantes se indexan a las cotizaciones de sus productos de referencia en los mercados internacionales y no al Brent. Aunque existe obviamente una clara relación entre el Brent (materia prima) y la gasolina y el gasóleo de referencia (productos finales) su evolución no ha de ser “paralela”, pues existen otra serie de factores, al margen del valor de su materia prima, que pueden afectar de forma particular o con mayor intensidad a la evolución de los precios de un determinado producto. Un ejemplo claro es lo que se está observado con el gasóleo de referencia desde el inicio del conflicto. Como ya se ha apuntado, este producto se está viendo especialmente tensionado pues la dependencia europea de los aprovisionamientos de gasóleo procedentes de Oriente Medio es mayor.

La siguiente figura muestra la evolución del precio diario de venta al público peninsular de la gasolina 95 y del gasóleo A desde el 1 de enero de 2025 hasta el 30 de abril de 2026. Se observa claramente una reacción alcista más brusca

²⁸ El 28-feb-26 (fecha de inicio del conflicto) es sábado y, por tanto, no hay mercados. Se toma como fecha inicial para el cálculo de los índices el viernes 27-feb-26.

en los precios del gasóleo A que en los de la gasolina 95 a raíz del inicio del conflicto.

Figura 20: Evolución de los precios de venta al público de la gasolina 95 y el gasóleo A y simulación de los precios resultantes si no se hubiera aplicado la rebaja fiscal del RDL 7/2026. Península y Baleares. Periodo Enero 2025-Abril 2026



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

El año 2025 fue un año relativamente estable y el tercero consecutivo de caída de los niveles de precios de los carburantes en términos anuales²⁹ desde los máximos alcanzados en 2022, cuando como consecuencia del conflicto Rusia-Ucrania los precios se aproximaron a los 2,2 €/lt para ambos carburantes, tal y como se ha podido apreciar en las figuras 14 y 15.

El año 2026 se inició con una ligera tendencia alcista. El estallido del conflicto EE.UU-Irán el 28 de febrero generó una abrupta subida de los precios de venta al público de ambos carburantes, si bien en poco tiempo (el día 5 de marzo) el precio del gasóleo A superó al de la gasolina 95 al encontrarse su mercado internacional de referencia más tensionado, como se ha apuntado previamente.

El 22 de marzo se observa una pronunciada caída de los precios de ambos carburantes, consecuencia de la **rebaja de tipos impositivos** aprobada por el

²⁹ El Boletín de supervisión de la distribución minorista de carburantes en el canal de estaciones de servicio correspondiente al mes de diciembre de 2025, incluye un completo resumen de lo acontecido en términos anuales durante la totalidad del año 2025. <https://www.cnmc.es/sites/default/files/6451932.pdf>

RDL 7/2026. El IVA se reduce del 21% al 10% y el impuesto sobre Hidrocarburos queda establecido en los niveles mínimos permitidos por la Directiva 2003/96/CE³⁰. En concreto, la reducción fiscal implementada para la gasolina 95 es de -17,71 c€/lt y la del gasóleo de -9,56 c€/lt³¹. La rebaja fiscal del gasóleo A es más moderada pues el recorrido de este producto hasta los mínimos permitidos por la Directiva europea es más estrecho, al ya disfrutar de una menor carga fiscal que la gasolina 95.

La reducción fiscal ha provocado una contención de los precios al consumidor final, no alcanzándose en el promedio peninsular, al menos hasta la fecha, los niveles cercanos a los 2,2 €/lt anotados durante el conflicto Rusia-Ucrania. Si no se hubiera implementado la reducción impositiva (líneas discontinuas de la figura) estos niveles sí se habrían registrado para el caso particular del gasóleo A, pues este producto en el mercado internacional ha alcanzado, incluso ha superado puntualmente, las cotas registradas entonces.

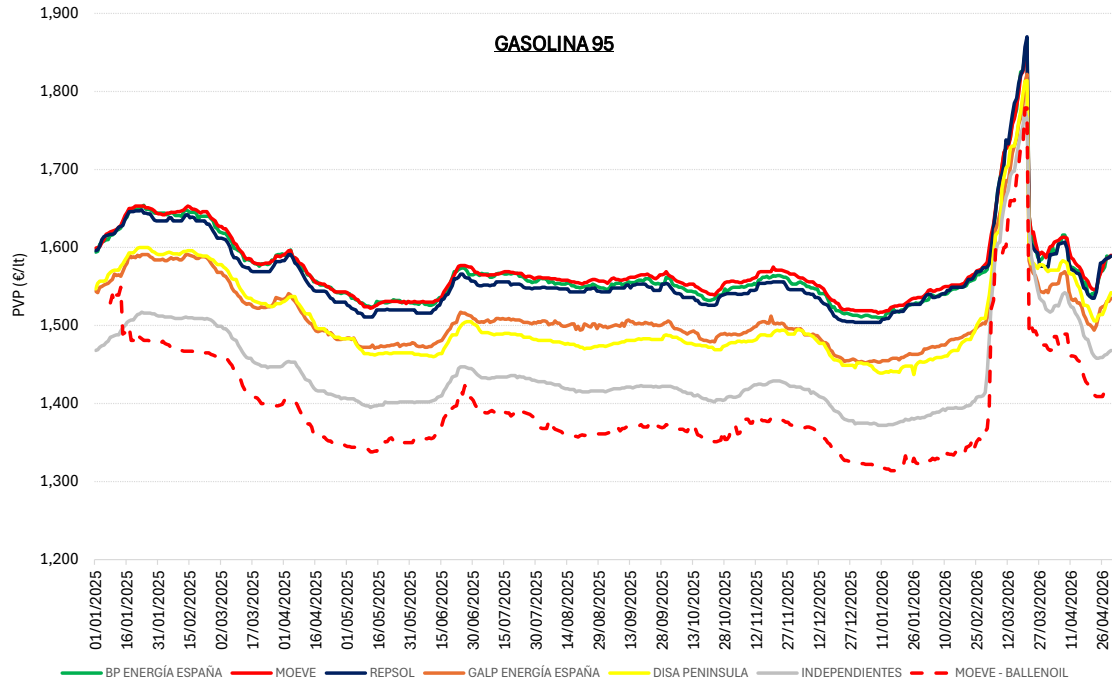
6.2.3. Evolución de los precios de venta al público por redes de distribución

En este epígrafe se analiza la evolución del precio medio diario establecido en las cinco principales redes de estaciones de servicio de operadores al por mayor (REPSOL, MOEVE, BP, GALP y DISA PENÍNSULA) y en el conjunto de instalaciones independientes en Península y Baleares en el periodo transcurrido de 2026 (representándose igualmente 2025 para mostrar una mayor perspectiva del comportamiento previo al conflicto).

³⁰ Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad.

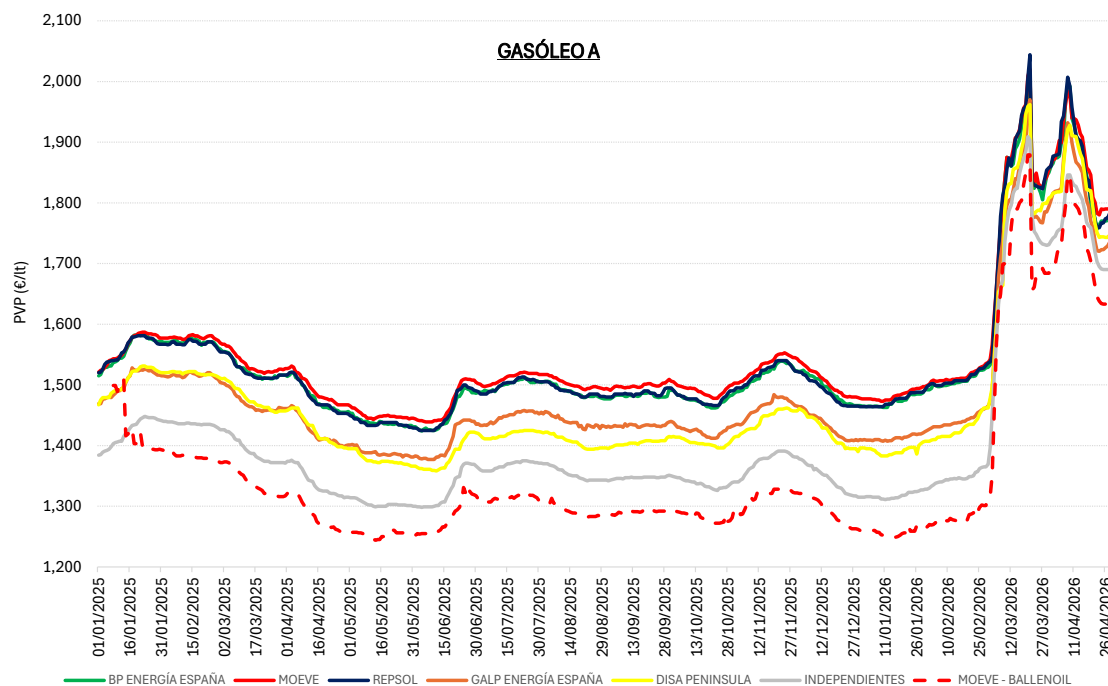
³¹ No se incluye la reducción correspondiente a la parte del precio antes de impuestos gravada por el IVA.

Figura 21: Evolución del precio aplicado en las cinco mayores redes de distribución de operadores al por mayor y en las instalaciones independientes. Península y Baleares. Periodo Enero 2025 – Abril 2026. Gasolina 95



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 22: Evolución del precio aplicado en las cinco mayores redes de distribución de operadores al por mayor y en las instalaciones independientes. Península y Baleares. Periodo Enero 2025 - Abril 2026. Gasóleo A



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

De los gráficos anteriores se desprenden las siguientes observaciones:

- En los meses de **enero y febrero de 2026 los precios mantienen el patrón de comportamiento observado en 2025**. Las redes de los tres operadores con capacidad de refino continúan mostrando un notable alineamiento y las instalaciones integradas en las redes de GALP y DISA PENÍNSULA les siguen a cierta distancia, como vienen haciendo desde el año 2024. Las estaciones de servicio independientes, en su conjunto, aplican precios sustancialmente inferiores a las redes anteriores y, desde inicios de 2025, pierden su posición como red más económica que pasa a ser ostentada de forma sostenida por la red de BALLENOIL recientemente integrada en el operador MOEVE.
- MOEVE (sin Ballenoil) consolida en 2025 y lo que transcurre de 2026 su posición como red abanderada con los precios más altos para ambos carburantes.
- Tras el inicio del conflicto el 28 de febrero de 2026, los precios de todas las redes se incrementan de forma abrupta, si bien lo hacen con mayor intensidad las de MOEVE-BALLENOIL, INDEPENDIENTES, GALP y DISA PENÍNSULA, estrechando significativamente su diferencial con los niveles de precios de las instalaciones integradas en REPSOL, MOEVE y BP. Se

observa, en consecuencia, un **patrón de comportamiento muy similar a lo acontecido en 2022 con el conflicto Rusia-Ucrania**. La red independiente, mayoritariamente aprovisionada mediante contratos spot, está más expuesta a las variaciones alcistas del mercado y las traslada en mayor medida al mercado final.

- En abril de 2026, los diferenciales de precios entre las redes no refineras comienzan de nuevo a ampliarse, pero no llegan a alcanzar los valores habituales previos al conflicto.

Las siguientes figuras muestran, tanto para la gasolina 95 como el gasóleo A, los precios medios mensuales de las redes de distribución analizadas para el periodo comprendido entre enero de 2025 y abril de 2026, junto con el **diferencial de precios entre la red de precios máximos y la red independiente**. Se observa una **notable reducción** de este diferencial **tras el inicio del conflicto**. En concreto, para la gasolina 95 el diferencial se reduce prácticamente a la mitad, de los 13-14 c€/lt hasta los 7-8 c€/lt. Para el gasóleo A se pasa de un diferencial de 15-16 c€/lt a 10-11 c€/lt.

Figura 23: Evolución del precio medio mensual aplicado en las principales redes de distribución de operadores al por mayor y en las instalaciones independientes.

Evolución del diferencial de precios entre la red de precio máximo y la red independiente. Península y Baleares. Periodo Enero 2025 – Abril 2026. Gasolina 95.

	PVP GASOLINA 95 (€/lt)							Dif red PVP ^{máx} -IND (c€/lt)
	BP	MOEVE	REPSOL	GALP	DISA PENÍNSULA	INDEPEND.	MOEVE-BALLENOIL	
ene-25	1,631	1,634	1,630	1,573	1,581	1,498	1,498	13,62
feb-25	1,641	1,645	1,633	1,585	1,591	1,509	1,468	13,56
mar-25	1,592	1,595	1,582	1,536	1,543	1,464	1,421	13,01
abr-25	1,563	1,564	1,554	1,504	1,507	1,427	1,371	13,73
may-25	1,530	1,530	1,518	1,475	1,468	1,401	1,346	12,94
jun-25	1,546	1,549	1,537	1,490	1,477	1,421	1,380	12,83
jul-25	1,563	1,566	1,552	1,506	1,489	1,433	1,387	13,21
ago-25	1,553	1,558	1,546	1,501	1,476	1,420	1,363	13,82
sep-25	1,555	1,562	1,549	1,502	1,481	1,420	1,369	14,12
oct-25	1,543	1,551	1,536	1,489	1,477	1,411	1,362	14,04
nov-25	1,557	1,565	1,549	1,498	1,486	1,422	1,376	14,27
dic-25	1,533	1,539	1,523	1,473	1,469	1,399	1,348	14,05
ene-26	1,519	1,525	1,515	1,458	1,446	1,376	1,321	14,87
feb-26	1,548	1,555	1,550	1,483	1,473	1,395	1,338	15,94
CONFLICTO								
mar-26	1,679	1,681	1,677	1,634	1,646	1,612	1,569	6,92
abr-26	1,576	1,582	1,574	1,532	1,545	1,497	1,447	8,47
Variación PVP mar-26 (c€/lt)	13,09	12,66	12,74	15,06	17,23	21,68	23,06	
Variación PVP abr-26 (c€/lt)	-10,29	-9,90	-10,33	-10,20	-10,03	-11,46	-12,18	
Variación PVP mar+abr-26 (c€/lt)	2,80	2,76	2,42	4,85	7,20	10,22	10,87	

Precio máximo / Precio mínimo

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 24: Evolución del precio medio mensual aplicado en las principales redes de distribución de operadores al por mayor y en las instalaciones independientes. Evolución del diferencial de precios entre la red de precio máximo y la red independiente. Península y Baleares. Periodo Enero 2025 – Abril 2026. Gasóleo A.

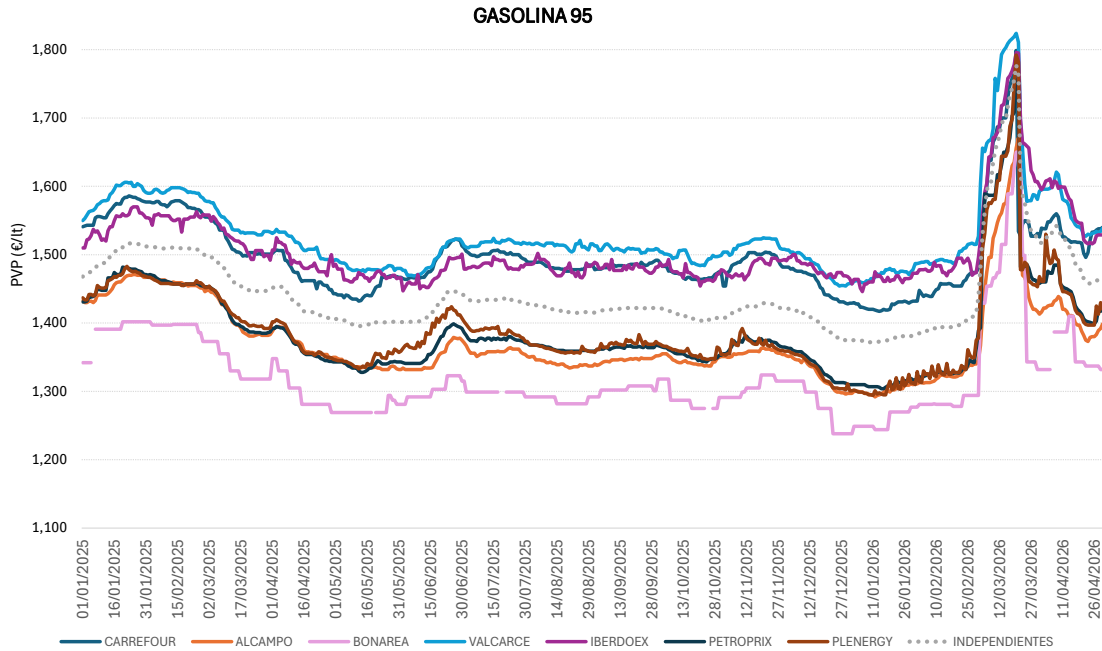
PVP GASÓLEO A (€/lt)								Dif red PVP _{máx} -IND (c€/lt)
	BP	MOEVE	REPSOL	GALP	DISA PENÍNSULA	INDEPEND.	MOEVE- BALLENAIL	
ene-25	1,558	1,562	1,559	1,504	1,507	1,422	1,428	14,03
feb-25	1,571	1,578	1,568	1,515	1,519	1,436	1,382	14,23
mar-25	1,525	1,535	1,523	1,471	1,476	1,391	1,339	14,39
abr-25	1,480	1,492	1,479	1,424	1,425	1,339	1,285	15,28
may-25	1,438	1,449	1,437	1,388	1,376	1,304	1,253	14,55
jun-25	1,452	1,467	1,455	1,405	1,382	1,327	1,281	14,02
jul-25	1,500	1,511	1,501	1,448	1,419	1,367	1,313	14,35
ago-25	1,489	1,502	1,489	1,439	1,406	1,353	1,292	14,93
sep-25	1,482	1,498	1,486	1,433	1,405	1,347	1,290	15,15
oct-25	1,475	1,492	1,478	1,424	1,405	1,337	1,283	15,42
nov-25	1,517	1,532	1,521	1,463	1,443	1,374	1,317	15,83
dic-25	1,491	1,502	1,486	1,431	1,421	1,343	1,290	15,88
ene-26	1,474	1,483	1,475	1,413	1,392	1,318	1,258	16,54
feb-26	1,507	1,514	1,509	1,440	1,427	1,347	1,281	16,69
CONFLICTO mar-26	1,814	1,825	1,823	1,763	1,770	1,726	1,679	9,85
abr-26	1,852	1,867	1,858	1,806	1,822	1,758	1,719	10,89
Variación PVP mar-26 (c€/lt)	30,69	31,13	31,31	32,22	34,28	37,97	39,77	
Variación PVP abr-26 (c€/lt)	3,87	4,21	3,52	4,37	5,23	3,17	4,03	
Variación PVP mar+abr-26 (c€/lt)	34,56	35,34	34,83	36,59	39,51	41,14	43,81	

Precio máximo / Precio mínimo

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

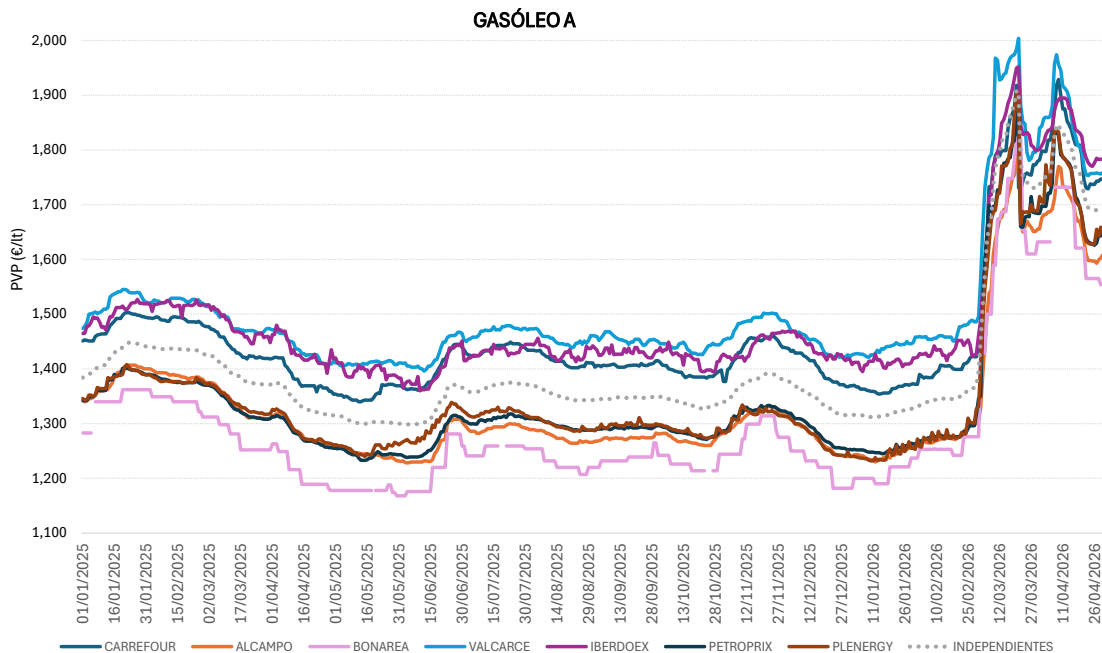
Este estrechamiento del diferencial de precios entre instalaciones desde el inicio del conflicto **también se observa dentro de las distintas marcas de la red independiente**, de igual modo que ocurrió con el conflicto de 2022. Se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el que se representa la evolución de precios 2025-2026 de las instalaciones independientes de cierta entidad que habitualmente marcan los precios más bajos (BONAREA) y los precios más altos (VALCARCE e IBERDOEX), así como otras marcas relevantes de hipermercados (ALCAMPO y CARREFOUR) o marcas en fase de expansión (PLENERGY y PETROPRIX).

Figura 25: Evolución del precio aplicado en las principales redes independientes. Península y Baleares. Periodo Enero 2025 – Abril 2026. Gasolina 95



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 26: Evolución del precio aplicado en las principales redes independientes. Península y Baleares. Periodo Enero 2025 – Abril 2026. Gasóleo A



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

6.2.4. Evolución de los precios mayoristas

En este epígrafe se analiza la evolución de los precios mayoristas a los que los operadores al por mayor venden sus productos a las estaciones de servicio, según la información disponible en la CNMC.

Se ha elaborado haciendo uso de los “*precios de venta de carburante a las estaciones de servicio*” que los tres operadores con capacidad de refinado en España (REPSOL, MOEVE y BP) han reportado puntualmente cada semana a la CNMC en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 28.2 del RDL 7/2026.

En consecuencia, se ha tratado y analizado la información de precios y ventas mayoristas dirigidos al canal de estaciones de servicio de solo 3 de los 31 operadores al por mayor de productos petrolíferos actualmente vigentes que, según la información disponible en la CNMC³², realizan ventas mayoristas de gasolinas y gasóleos a dicho canal. Los tres operadores sobre los que recae la obligación de información establecida en el artículo 28.2 representan aproximadamente el 60% del mercado de suministro a estaciones de servicio, quedándose por tanto fuera del análisis el 40% restante.

[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

6.3. Política de descuentos y medios de fidelización

Al igual que lo ocurrido en la crisis derivada de la invasión de Ucrania en 2022, las principales redes de estaciones de servicio han puesto en marcha políticas comerciales de descuentos con las que se reduce aún más el diferencial de precios existente entre las instalaciones de operadores integrados y las instalaciones independientes de bajo coste.

En conjunto, estas iniciativas permiten a determinados consumidores moderar el encarecimiento del carburante derivado de la perturbación internacional, aunque no suponen una reducción general del precio en surtidor. Se trata de medidas comerciales condicionadas, limitadas en el tiempo y vinculadas al uso de

³² Datos del año 2025 procedentes de la información que los operadores al por mayor de productos petrolíferos, entre otros sujetos obligados, han de reportar mensualmente a la CNMC en cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución de 29 de mayo de 2007, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se aprueban los nuevos formularios oficiales para la remisión de información a la Dirección General de Política Energética y Minas, a la Comisión Nacional de Energía y a la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos.

aplicaciones, medios de pago específicos o a la contratación de otros servicios energéticos.

Desde el punto de vista de la competencia, estas iniciativas pueden interpretarse como respuestas defensivas orientadas a preservar cuota de mercado, mitigar la reducción de la demanda y evitar desplazamientos del consumo hacia estaciones independientes y de bajo coste, pues estas estrategias se generan en un contexto de presión competitiva creciente ante el dinamismo y dualidad de modelos que ha adquirido la red de estaciones de servicio en los últimos años.

La red de REPSOL ha sido la más activa en este ámbito, ampliando y prorrogando los descuentos asociados a su plataforma Waylet (aplicación de pago con más de 10 millones de usuarios). Según la información facilitada por la propia compañía, los clientes particulares pueden acumular descuentos de hasta 40 céntimos por litro, en función de las energías y servicios adicionales contratados (electricidad, gas, autoconsumo, etc.).

Por su parte, MOEVE, en colaboración con Naturgy, ha intensificado su estrategia de descuentos cruzados a través del denominado Plan Multienergy. Este esquema permite acumular bonificaciones progresivas en función del número de productos energéticos y servicios contratados, alcanzando en los supuestos de máxima vinculación descuentos de hasta 60 céntimos por litro. La estructura del incentivo refuerza, al igual que para REPSOL, la integración comercial entre el suministro de carburantes y otros mercados energéticos como la electricidad y el gas natural.

Otros operadores relevantes, como BP, GALP y DISA, han reforzado asimismo sus políticas de descuentos selectivos, especialmente mediante tarjetas y programas de fidelización.

Las políticas de descuentos posteriores al inicio del conflicto con Irán no han sido exclusivas de los grandes operadores integrados. Algunas instalaciones independientes, especialmente en zonas de alta presión competitiva, han aplicado ajustes de precios en surtidor o descuentos locales a determinados colectivos. No obstante, en el caso de las estaciones independientes, los incentivos comerciales presentan un alcance más limitado, un menor importe por litro y un diseño menos intensivo en fidelización, respondiendo principalmente a estrategias de posicionamiento en precio y captación puntual de demanda.

Desde una perspectiva regulatoria y de competencia, cabe subrayar que estas políticas comerciales, aunque contribuyen a amortiguar parcialmente el impacto del encarecimiento del carburante para determinados consumidores, no constituyen una reducción estructural de precios, ni tienen un efecto homogéneo sobre el conjunto del mercado. Asimismo, la vinculación de los descuentos a la contratación conjunta de varios productos energéticos plantea cuestiones

relacionadas con la fidelización intensiva de la demanda, los posibles efectos de cierre para agentes sin capacidad multienergía y la intensificación de la competencia no basada exclusivamente en precios del carburante.

En consecuencia, el análisis de estas prácticas requiere atender no solo a su impacto inmediato sobre el consumidor final, sino también a sus efectos dinámicos sobre la estructura del mercado minorista, la competencia efectiva entre los agentes que participan en el mercado y la posición relativa de las estaciones independientes y de bajo coste. **La capacidad de desplegar descuentos significativos y sostenidos parece estar correlacionada con el grado de integración vertical y diversificación energética del operador, lo que introduce potenciales asimetrías competitivas que merecen seguimiento.**

Figura 34: Descuentos ofrecidos por las principales redes de estaciones de servicio a raíz del inicio del conflicto en Irán³³

Operador	Inicio Periodo descuento	Fin Periodo descuento	Fin Periodo descuento 2	Fin Periodo descuento 3	Productos	Cuantía del descuento (% o c€/l)	Colectivo afectado	Comentarios
REPSOL	21/03/2026	06/04/2026	03/05/2026	31/05/2026	Carburantes	Descuento de 10 c€/l en repostaje carburantes 20 c€/l si también se contrata luz 30 c€/l si también se contrata luz y gas 40 c€/l contratando luz, gas y solar Además, +5 c€/l añadiendo el seguro del coche y +5 c€/l añadiendo seguro del hogar	Cientes usuarios particulares de la app Waylet	Se multiplican x2 los descuentos habituales dirigidos a clientes Waylet Campana incompatible con pagos realizados a través de la app Waylet utilizando la tarjeta Solred
MOEVE & NATURGY	24/03/2026	06/04/2026	20/04/2026	01/05/2026	Gasolina, gasóleo, AutoGas (GLP) y/o AdBlue	Descuento de 10 c€/l en repostaje carburantes + 2c€/l si se identifican con la app movil (12c€/l) 20 c€/l con contrato luz o gas del "Plan Multienergy" 30 c€/l añadiendo servicio de mantenimiento de Naturgy 40 c€/l con mantenimiento, luz y gas 60 c€/l si además si instalan placas solares con Naturgy	Usuarios registrados en Moeve gow	Doble del importe del salgo Gow
DISA	26/03/2026	30/04/2026	10/05/2026		Carburantes	En repostajes entre 10 y 19,99 litros, gana 26 para repostaje mínimo de 15l En repostajes entre 20 y 34,99l, gana 4€ para repostajes mínimo de 25l En repostajes a partir de 35l, recibe premio de 10€ (5€ para repostaje mínimo de 35l y 5€ para lavado o tienda)	Usuarios de la app "Mi energía Disa"	Estos descuentos son compatibles con las promociones vigentes de la app Aplica a Canarias, Península, Ceuta, Melilla y Baleares
BP y RACE	14/03/2026	30/04/2026	04/05/2026		Carburantes	Descuento directo de 7 a 9 c€/l para productos Ultimate Descuento directo de 5 a 7 c€/l para el resto de carburantes Lavado automático express por 3€	Usuarios tarjeta socio RACE	Son descuentos directos, no se acumulan para posteriores repostajes
GALP y RACE	27/03/2026	05/04/2026			Carburantes	El descuento sigue válido todo el año pero rebajando un céntimo en Península En Península: - Descuento directo de 11 c€/l en Evologic - Descuento directo de 9 c€/l en resto de carburantes - Descuento directo de 13 c€/l en Autogas GLP En Baleares: - Descuento directo de 4 c€/l en todos los combustibles En Portugal: - Descuento directo de 7 c€/l en cualquier combustible	Usuarios tarjeta socio RACE	Son descuentos directos, no se acumulan para posteriores repostajes

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

6.4. Evolución de los precios aplicados al transporte profesional

El artículo 28.3 del RDL 7/2026, origen de la redacción de este estudio, señala que este debe abarcar *“el funcionamiento del mercado de distribución y comercialización de carburantes tanto a particulares como a profesionales”*.

El presente epígrafe se dedica a describir las particularidades de este último sector, a saber: la venta de carburantes para uso profesional. Sus peculiaridades

³³ Información disponible a 30 de abril de 2026.

radican en su canal de distribución y comercialización y, por extensión, en sus precios. Las características de las partes que integran su cadena de valor no difieren esencialmente de la distribución de carburantes a particulares, por lo que no serán objeto de mención en este apartado.

6.4.1. Definición del mercado de comercialización de carburantes a profesionales y delimitación del estudio

La comercialización de carburantes a profesionales se puede definir como el suministro de productos petrolíferos destinados como insumo imprescindible para determinadas actividades económicas como son el transporte, la agricultura, la industria y servicios, entre otras. Su carácter diferencial principal radica en que su comercialización se realiza mediante modalidades contractuales diferenciadas del suministro a particulares.

A diferencia del segmento particular, caracterizado por ventas puntuales a través de canales de venta directa o de estaciones de servicio a precios visibles y fácilmente identificables en monolito y surtidor, el segmento profesional se estructura en torno a relaciones comerciales recurrentes, a menudo formalizadas mediante contratos, en las que el precio efectivo incorpora descuentos, condiciones personalizadas y mecanismos de fidelización.

A efectos del presente estudio, y dada la amplitud del concepto de consumo profesional de carburantes, **el análisis se circunscribe al consumo de gasóleo de automoción (gasóleo A) en el ámbito del transporte profesional por carretera**. A continuación, se exponen los motivos que justifican esta delimitación.

En primer lugar, esta delimitación se apoya en la relevancia del transporte por carretera dentro del consumo total de gasóleo de automoción. Así, prácticamente la totalidad del consumo de gasóleo A en 2024³⁴ se destinó a este sector, lo que lo convierte en el principal ámbito de utilización de este carburante.

Figura 35: Consumo de gasóleo A por sectores. Año 2024

	m3	% sobre total
Transporte por carretera	25.099.854	97,52%
Otros transportes	30.349	0,12%
Sector Industria	448.350	1,74%
Otros sectores	158.595	0,62%
Total consumo gasóleo automoción	25.737.149	100,00%

Fuente: CORES (<https://www.cores.es/index.php/es/estadisticas>)

³⁴ Últimos datos disponibles por rama de actividad en CORES: <https://www.cores.es/sites/default/files/archivos/estadisticas/sectorializacion-pp.xlsx>

Dentro del sector del transporte por carretera, el análisis se centra específicamente en el transporte profesional por carretera, caracterizado por patrones de consumo recurrentes, una mayor estructuración de la demanda y la existencia de mecanismos específicos de comercialización, como el uso de tarjetas de carburante y sistemas de descuentos asociados.

En segundo lugar, desde el punto de vista normativo, el transporte profesional por carretera constituye un ámbito especialmente definido, entre otros, por la regulación relativa al gasóleo de uso profesional, contemplada en la normativa del Impuesto sobre Hidrocarburos (artículo 52 bis de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales) y desarrollada reglamentariamente mediante la Orden HFP/941/2022³⁵, que establece el procedimiento para la devolución parcial de dicho impuesto.

Finalmente, en tercer lugar, esta delimitación también se apoya en que el Real Decreto-ley 7/2026 incorpora diversas medidas de apoyo dirigidas específicamente al sector del transporte por carretera (artículos 39, 55³⁶ y 58³⁷), reforzando la relevancia de este segmento en el contexto actual y circunscribiendo el concepto de gasóleo de uso profesional vinculado al transporte por carretera, como un ámbito objetivo claramente identificable para su análisis.

6.4.2. Características diferenciales del transporte profesional por carretera

El segmento de comercialización de gasóleo A destinado al transporte profesional por carretera presenta una serie de características estructurales que lo condicionan tanto por el lado de la demanda, intensiva, recurrente y

³⁵ Orden HFP/941/2022, de 3 de octubre, por la que se establece el procedimiento para la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional y por la que se modifica la Orden EHA/993/2010, de 21 de abril, por la que se establece el procedimiento para la devolución parcial de las cuotas del Impuesto sobre Hidrocarburos soportadas por los agricultores y ganaderos.

³⁶ El artículo 55 del RDL 7/2026 establece una “ayuda extraordinaria y temporal para sufragar el precio del gasóleo consumido” por los vehículos acogidos al régimen de gasóleo profesional previsto en el artículo 52 bis de la Ley 38/1992. La ayuda asciende a 0,20 euros por litro de gasóleo consumido y su percepción queda condicionada al uso de las tarjetas de gasóleo profesional reguladas en la Orden HFP/941/2022. Esta ayuda pública temporal se añade a los descuentos comerciales ya existentes. En contraposición, el artículo 39 del RDL 7/2026 establece en cero el tipo de devolución regulado en el artículo 52 bis.6 de la Ley 38/1992, sin perjuicio de su retorno a los 49 euros por cada 1.000 litros cuando finalice la aplicación de las medidas.

³⁷ El artículo 58 del RDL 7/2026 establece una “Ayuda extraordinaria y temporal para sufragar el precio del gasóleo consumido por profesionales del transporte terrestre por carretera que, respecto de determinados de sus vehículos, no puedan ser beneficiarios de la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos”. El RDL 9/2026 amplía posteriormente los beneficiarios de esta ayuda.

profesionalizada, como por el lado de la oferta que se dirige a un sector con patrones de consumo y localización de la demanda relativamente definidos.

Entre las características más relevantes se pueden señalar las siguientes:

- **Relación contractual** con un predominio de acuerdos a medio y largo plazo. A diferencia del suministro a particulares, en el que predominan transacciones puntuales, la comercialización a empresas de transporte puede articularse a través de relaciones contractuales estables. Estas suelen adoptar la forma de contratos marco que se suelen vincular a acuerdos asociados al uso de tarjetas de carburante y condiciones comerciales asociadas a determinados volúmenes de consumo. De ello se deriva la siguiente particularidad.
- **Herramientas de fidelización:** las tarjetas de carburante constituyen el principal instrumento de relación comercial entre operadores y empresas de transporte. Más allá de su función como medio de pago, estas herramientas permiten gestionar el consumo, centralizar la facturación, ofrecer servicios adicionales (control de rutas, límites de gasto, etc.) y sobre todo aplicar descuentos individualizados como se describe en el siguiente apartado. Desde el punto de vista de mercado, las tarjetas actúan como un mecanismo de fidelización, en la medida en que vinculan al cliente con redes específicas de estaciones de servicio o con determinados operadores. La amplitud de la red asociada a cada tarjeta, así como los acuerdos de aceptación entre operadores, pueden constituir factores determinantes en la elección del proveedor por parte de las empresas de transporte.
- **Precios con descuentos:** debido a estos mecanismos de fidelización, el precio del gasóleo A en el segmento profesional no se corresponde, por lo general, con el precio ofrecido al público en general, informado al MITECO y visible en el monolito y surtidor de la estación de servicio. En su lugar, el precio efectivo dirigido a los transportistas profesionales resulta de la aplicación de descuentos, bonificaciones y otras condiciones comerciales específicas, que dependen de factores como el volumen de consumo, el perfil del cliente o el alcance geográfico del acuerdo. Esta circunstancia implica que el precio de surtidor y monolito puede perder parcialmente su función como referencia efectiva en este segmento.
- **Influencia de elementos regulatorios en el precio efectivo de la actividad:** adicionalmente, en el caso del transporte por carretera, el precio puede verse indirectamente afectado por mecanismos regulatorios como la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos aplicable al gasóleo de uso profesional (el mencionado artículo 52 bis de la Ley 38/1992), lo que introduce un elemento adicional de complejidad en la determinación del coste final. Como resultado, la comparación entre ofertas comerciales resulta

menos inmediata que en el segmento minorista a particulares, lo que puede reducir la transparencia del mercado.

- **Diversidad de canales de suministro:** de forma análoga a los suministros a particulares, el suministro al transporte por carretera se realiza principalmente a través de estaciones de servicio, dada la naturaleza móvil de la actividad. No obstante, coexisten distintos modelos dentro de este canal, incluyendo redes propias de operadores integrados, estaciones abanderadas y estaciones independientes, así como acuerdos de interoperabilidad entre redes. No obstante, en determinados casos, especialmente en empresas de mayor tamaño o con bases logísticas definidas, puede recurrirse al suministro directo a instalaciones propias (depósitos), lo que introduce un canal alternativo al repostaje en estación de servicio. Esta diversidad de canales puede influir tanto en la estructura de costes como en la capacidad de negociación de los clientes.
- **Capacidad de negociación de la demanda:** la estructura del sector del transporte por carretera combina empresas de reducido tamaño con grandes flotas que concentran volúmenes significativos de consumo. Estas últimas disponen, en general, de una mayor capacidad de negociación frente a los operadores de carburantes, pudiendo acceder a condiciones más favorables en términos de precio, descuentos o servicios asociados. Por el contrario, las empresas de transporte de menor tamaño pueden enfrentarse a condiciones menos ventajosas, lo que puede dar lugar a una cierta dispersión en los precios efectivos.

6.4.3. Caracterización de la oferta de gasóleo A dirigido al transporte profesional y su grado de concentración

Tal y como se ha señalado, la comercialización del gasóleo A en el segmento del transporte profesional está asociada a la aplicación de descuentos y condiciones comerciales específicas.

La siguiente figura muestra las empresas que ofrecen gasóleo A con descuento destinado al transporte profesional, su ámbito de actuación y la cuota de mercado en ventas que ostentan. Se ha obtenido a partir de la información contenida en la Orden ITC/2308/2007³⁸, por la cual y según lo establecido en su tabla 5, los operadores al por mayor, los titulares de redes de distribución al por menor, o las asociaciones de estos, que admitan o emitan tarjetas de pago electrónicas u otros instrumentos de aplicación de descuentos deben remitir al MITERD información mensual sobre los precios aplicados y ventas efectuadas

³⁸ Orden ITC/2308/2007, de 25 de julio, por la que se determina la forma de remisión de información al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio sobre las actividades de suministro de productos petrolíferos.

con descuento a distintos colectivos, entre ellos el colectivo de transportistas profesionales.

[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

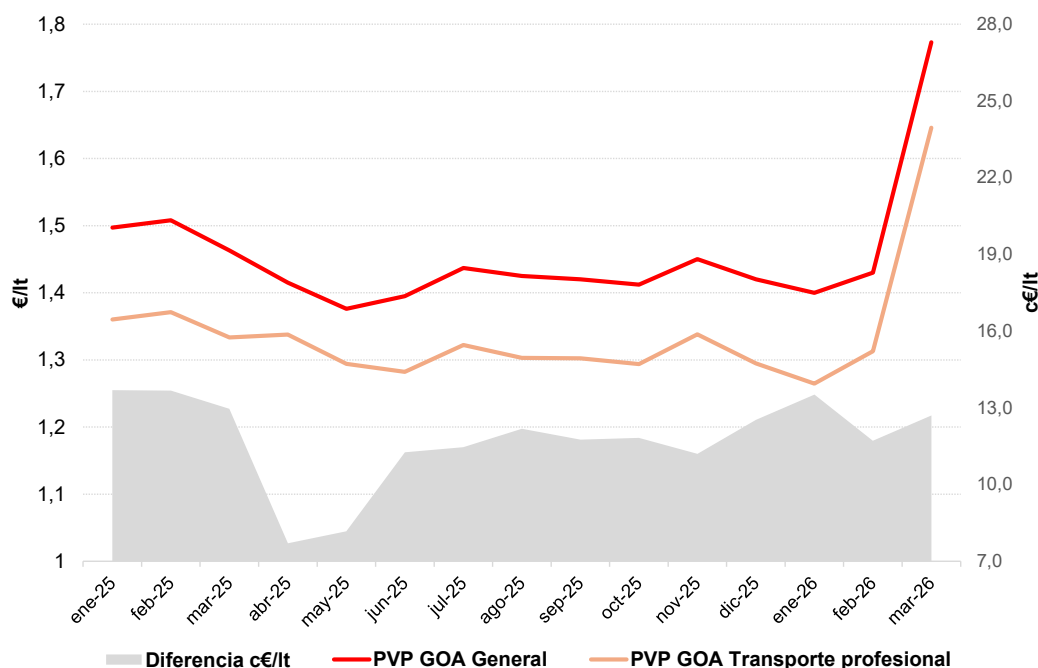
En conjunto, estos resultados evidencian que, **si bien la comercialización de carburantes al segmento del transporte profesional presenta un elevado grado de concentración a nivel agregado, existen diferencias relevantes en el ámbito regional y una cierta presencia de operadores alternativos, lo que apunta a una estructura competitiva compleja en la que coexisten grandes operadores integrados con agentes especializados.**

6.4.4. Comparación de los precios del gasóleo A dirigido al transporte profesional con los del gasóleo A dirigido al público en general a nivel peninsular

Con el fin de analizar el impacto efectivo de los mecanismos de descuento descritos anteriormente, a continuación, se presenta una comparación entre el precio del gasóleo A en surtidor mediante venta convencional (precios aplicados al público en general) y el precio efectivo resultante tras la aplicación de descuentos en el segmento profesional.

Este análisis permite evaluar la magnitud de las diferencias entre ambos precios. El ámbito temporal analizado es el comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de marzo de 2026 (últimos datos disponibles para el gasóleo profesional), al objeto de determinar si esta diferencia se ha visto alterada a raíz del inicio del conflicto EE.UU.-Irán.

Figura 37: Evolución del precio del gasóleo A dirigido al transporte profesional y el dirigido al público en general. Península y Baleares. Periodo Enero 2025 – Marzo 2026



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Como se observa en el gráfico, el precio del gasóleo A en el segmento profesional se sitúa de forma sistemática por debajo del precio de surtidor a lo largo de todo el periodo analizado. La diferencia entre ambos precios se mantiene en niveles relativamente estables durante 2025 y comienzos de 2026, situándose en un rango aproximado de entre 11 y 14 céntimos de euro por litro, con episodios puntuales de menor diferencial en la primavera de 2025 (en torno a 7-8 céntimos).

En términos porcentuales, estos diferenciales implican reducciones del precio efectivo del orden del 7% al 10% respecto al precio de surtidor, lo que confirma la relevancia económica de los descuentos en el segmento profesional y refuerza la idea de que el precio visible en monolito puede no ser siempre una referencia en este sector especializado.

Asimismo, la evolución temporal muestra que los descuentos presentan una notable estabilidad incluso en el actual contexto de volatilidad en los precios internacionales. Así, en el mes de marzo de 2026 (primer mes del conflicto EE.UU.-Irán y único a la fecha con disponibilidad de precios para el gasóleo profesional), el diferencial entre el precio general y el precio profesional (12,7 c€/lt) se encuentra en línea con los valores registrados en el periodo analizado. Este comportamiento sugiere, en base a la última información disponible, que **a nivel global los mecanismos de descuentos dirigidos al transporte**

profesional parecen no verse erosionados en un escenario de incremento de precios como el acontecido a raíz del conflicto en Irán.

En conjunto, el resultado en la evolución de los precios pone de manifiesto que el segmento profesional opera con una lógica de formación de precios diferenciada, en la que los descuentos constituyen un elemento estructural y relativamente estable, incluso en contextos de perturbaciones de los mercados internacionales que generan aumentos bruscos en los precios finales.

6.4.5. Comparación de los precios del gasóleo A dirigido al transporte profesional con los del gasóleo A dirigido al público en general por operador y/o emisor de tarjetas de transporte

Con el fin de profundizar en el análisis de los mecanismos de comercialización en el segmento profesional, a continuación, se presenta la evolución mensual de los precios efectivos del gasóleo A aplicados por distintos operadores y emisores de tarjetas de descuento en el transporte profesional por carretera, comparándose adicionalmente con el precio medio de venta al público del gasóleo A destinado al consumidor general.

Este análisis permite observar no solo la diferencia existente entre el segmento profesional y el mercado minorista convencional, sino también el grado de dispersión de precios entre operadores, la estabilidad de los descuentos aplicados y el comportamiento relativo de las distintas estrategias comerciales.

[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

6.4.6. Impacto del conflicto en Irán sobre el diferencial existente entre el gasóleo A dirigido al transporte profesional y el dirigido al público en general

Este apartado complementa al análisis del punto anterior por operador y/o emisor de tarjetas e instrumentos de fidelización para el transporte profesional. La siguiente figura compara para cada uno de ellos el diferencial entre el precio del gasóleo A dirigido al público en general y el dirigido a los transportistas profesionales antes del inicio del conflicto (promedio de los valores enero-febrero de 2026) con los registrados con posterioridad (marzo de 2026, últimos datos disponibles).

[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

7. EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA DEL PVP POR COMPONENTES

Los precios finales de venta al público (PVP) de los carburantes comercializados en las estaciones de servicio son el resultado de la adición de tres componentes: impuestos, cotización internacional y margen bruto de distribución.

El objetivo de este epígrafe es abordar cada uno de estos componentes y su evolución en el tiempo, con especial foco en los meses transcurridos de 2026 para analizar la situación previa y posterior al inicio del conflicto.

Adicionalmente, este epígrafe introduce el concepto de margen bruto de distribución, que será desarrollado en mayor profusión en el epígrafe 8. Se considera que el indicador de margen bruto de distribución es el más idóneo para

analizar los comportamientos individualizados de las estaciones de servicio. Más adelante se justificará esta afirmación.

7.1. Impuestos

Se pueden diferenciar dos tipologías de impuestos que gravan los carburantes, los impuestos expresados en €/lt y los impuestos expresados en porcentaje.

- Impuestos expresados en €/lt: Se adicionan al precio antes de impuestos (PAI).

Con anterioridad al 1 de enero de 2019 estos impuestos eran, por un lado, el impuesto especial de hidrocarburos (0,40069 €/lt para la gasolina 95 y 0,307 €/lt para el gasóleo A) y, por otro, el denominado impuesto de ventas minoristas de determinados hidrocarburos (IVMDH). El IVMDH se desglosaba a su vez en un tramo estatal (0,024 €/lt) y un tramo autonómico cuya magnitud difería según la Comunidad Autónoma, siendo el máximo permitido de 0,048 €/lt.

Desde el 1 de enero de 2019 existe un único impuesto, el denominado impuesto sobre hidrocarburos, que se desglosa en dos tipos, el tipo general y el tipo especial, y se aplica por igual en toda la Península y Baleares. El tipo general se corresponde con el anterior impuesto especial (0,40069 €/lt para la gasolina 95 y 0,307 €/lt para el gasóleo A). Por su parte, el tipo especial es el resultado de aglutinar los dos componentes que conformaban el IVMDH, adquiriendo el tramo autonómico su valor máximo (0,048 €/lt). Así, el tipo especial se sitúa desde el 1 de enero de 2019 para ambos carburantes en 0,072 €/lt (0,024+0,048 €/lt).

- Impuesto expresado en porcentaje: Se trata del IVA, en el caso del ámbito peninsular. Se aplica tanto sobre el precio antes de impuestos (PAI) como sobre los impuestos en €/lt anteriormente referidos. Se sitúa en el 21%.

Por tanto, **los impuestos que gravan los carburantes se componen de una parte fija** (tipo general+tipo especial) **y de una parte variable** (IVA). El IVA, como se ha expuesto, se aplica no solo sobre PAI sino también sobre la parte fija del impuesto. En consecuencia, el PVP de los carburantes siempre contiene una cuantía impositiva en €/lt que no se modifica, y que, por tanto, no se ve afectada por la magnitud de las variaciones de los mercados internacionales ni por la velocidad con la que estas variaciones se producen. Esta cuantía asciende a 0,57195 €/lt para la gasolina 95 y a 0,45859 €/lt para el gasóleo A.

Con carácter temporal, para el periodo comprendido entre el 22 de marzo y el 30 de junio de 2026, el RDL 7/2026 reduce el IVA que grava los carburantes del 21% al 10% (artículo 42.c). Igualmente, y para el mismo periodo, rebaja los tipos del impuesto sobre hidrocarburos a los mínimos permitidos en el marco de la

Unión Europea (artículo 38)³⁹. Por tanto, la cuantía impositiva referida en el párrafo anterior se reduce a 0,39490 €/lt para la gasolina 95 y a 0,36300 €/lt. Supone una rebaja fiscal, respectivamente para cada carburante, de -17,71 c€/lt y -9,39 €/lt.

La siguiente tabla muestra el impacto fiscal de las medidas tributarias aprobadas por el RDL 7/2026.

Figura 41: Reducción fiscal aprobada por el RDL 7/2026 en el ámbito de los productos petrolíferos con efectos el 22 de marzo de 2026

Epígrafe Art 50 Ley 38/1992 (Ley IIEE)	HASTA EL 21-MAR-26_PENÍNSULA Y BALEARES					DESDE EL 22-MAR-26 (RDL 7/2026)_PENÍNSULA Y BALEARES					REDUCCIÓN TOTAL (con IVA)	
	IMPUESTO SOBRE HIDROCARBUROS			IVA	IMPUESTO HIDROCARBURO S + IVA	IMPUESTO SOBRE HIDROCARBUROS			IVA	IMPUESTO HIDROCARBUROS + IVA		
	TIPO GENERAL	TIPO ESPECIAL	TOTAL IMPUESTO HIDROCARBUROS			TIPO GENERAL	TIPO ESPECIAL	TOTAL IMPUESTO HIDROCARBUROS				
	€/lt	€/lt	€/lt	%	€/lt	€/lt	€/lt	€/lt	%	€/lt	c€/lt	
GASOLINAS y GASÓLEOS												
1.2.1	Gasolina 98 y de octanaje superior	0,43192	0,072	0,50392	21	0,60974	0,30771	0,05129	0,35900	10	0,39490	-21,48
1.2.2	Gasolina 95	0,40069	0,072	0,47269	21	0,57195	0,30432	0,05468	0,35900	10	0,39490	-17,71
1.3	Gasóleo A	0,30700	0,072	0,37900	21	0,45859	0,26731	0,06269	0,33000	10	0,36300	-9,56
1.4	Gasóleo B y C	0,07871	0,018	0,09671	21	0,11702	0,01709	0,00391	0,02100	10	0,02310	-9,39
BIOCARBURANTES												
1.13 a	Bioetanol y biometanol mezclado con gasolina 98 u octanaje superior	0,43192	0,072	0,50392	21	0,60974	0,30771	0,05129	0,35900	10	0,39490	-21,48
1.13 b	Bioetanol y biometanol mezclado con restantes gasolinas o sin mezclar	0,40069	0,072	0,47269	21	0,57195	0,30432	0,05468	0,35900	10	0,39490	-17,71
1.14	Biodiesel uso carburante (mezcla con GOA)	0,30700	0,072	0,37900	21	0,45859	0,26731	0,06269	0,33000	10	0,36300	-9,56
1.15	Biodiesel y biometanol uso combustible y como carburante para usos especiales (mezcla con GOB y GOC)	0,07871	0,018	0,09671	21	0,11702	0,01709	0,00391	0,02100	10	0,02310	-9,39
QUEROSENOS												
1.11	Queroseno (uso general)	0,30600	0,072	0,37800	21	0,45738	0,30600	0,07200	0,37800	21	0,45738	0,00
1.12	Queroseno (para usos distintos a los de carburante)	0,07871	-	0,07871	21	0,09524	0	-	0	10	0	-9,52
GLP y FUELÓLEOS												
1.6	GLP (uso general)	57,47	-	57,47	21	69,54	57,47	-	57,47	10	63,22	-0,63
1.8	GLP (para usos distintos a los de carburante)	15,00	-	15,00	21	18,15	0	-	0	10	0	-1,82
1.5	Fuelóleos	14,00	3,00	17,00	21	20,57	12,35	2,65	15,00	10	16,50	-0,41

Fuente: Dirección de Energía, CNMC

7.2. Cotización internacional (Ci)

Como se ha apuntado previamente en el epígrafe 6.2, las cotizaciones internacionales (Ci) a las que se indexan los precios finales de los carburantes son las cotizaciones de la gasolina y del gasóleo de referencia en los mercados internacionales (mediterráneo y noroeste de Europa para el caso de España) y no la cotización del crudo Brent.

Existe siempre un diferencial (“crack spread”) estructuralmente positivo entre la cotización de cada producto y la cotización del Brent que incluye, entre otros, los costes del refino. Son muchos los factores que pueden explicar que este diferencial no se mantenga constante en el tiempo, como son, por

³⁹ La aplicación durante el mes de junio de 2026 de ambas reducciones impositivas queda condicionada a la variación que experimente en abril de 2026 el IPC de los carburantes respecto a abril de 2025.

ejemplo, los desajustes regionales de oferta-demanda, la estacionalidad, especificaciones ambientales y regulatorias, disponibilidad de la capacidad de refino y/o tensiones geopolíticas como las del contexto actual.

Al objeto de observar esta apreciación, las figuras 42 y 43 muestran el componente de cotización internacional del producto en cuestión desglosado en dos partes, la cotización del Brent y el diferencial de la cotización del producto de referencia respecto al referido crudo.

Cabe señalar que la cotización internacional de referencia puede no corresponderse con el coste real de aprovisionamiento del carburante. Ambas variables muestran una elevada correlación entre ellas, pero no se puede afirmar que sean iguales.

7.3. Margen bruto de distribución (PAI-Ci)

El margen bruto de distribución (PAI-Ci) se define como la diferencia entre el precio antes de impuestos (PAI) y la cotización internacional de referencia a la que se indexa el precio final (Ci).

En consecuencia, este componente representa toda la parte del precio final que no es impuesto ni cotización internacional. Por tanto, **es un indicador que permite supervisar el funcionamiento del mercado aislando los efectos que producen sobre los precios finales las cargas impositivas y los acontecimientos de los mercados internacionales.**

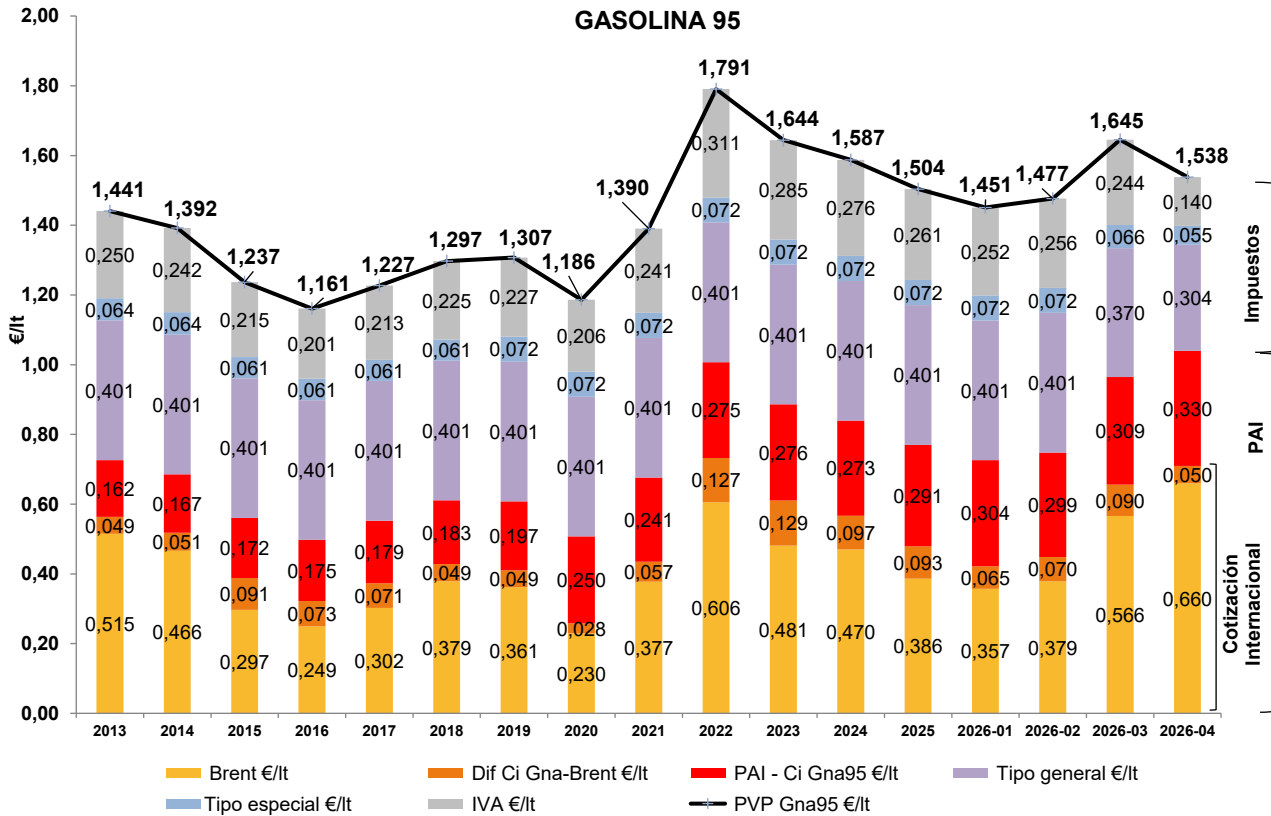
No obstante, cabe señalar que en la cadena de valor de los carburantes existe un decalaje temporal inevitable entre la compra del producto (refino/importación), su logística (almacenamiento y transporte primario y secundario) y su puesta a mercado a través de la distribución minorista. Este decalaje puede variar según el nivel de stocks existentes, las estrategias de gestión de inventarios, el ritmo logístico y la evolución de la demanda, entre otras dinámicas propias del mercado. Así mismo, como se ha visto, depende de la relación contractual existente entre el operador mayorista y el distribuidor minorista.

En consecuencia, dado el desfase temporal existente entre la adquisición del producto y su posterior puesta a mercado, el diferencial PAI-Ci no debe interpretarse como una magnitud puntual diaria. El análisis en frecuencia diaria podría inducir a conclusiones erróneas, principalmente en periodos de alta volatilidad de los mercados internacionales que darían lugar a una alta volatilidad artificial del indicador dada la falta de sincronía temporal entre precios y costes.

En consecuencia, **el indicador PAI-Ci resulta metodológicamente robusto únicamente cuando se analiza en términos promediados, siendo preferibles ventanas temporales amplias** (al menos mensuales), que permitan diluir la falta de sincronismo entre precios finales de venta y costes soportados.

Las siguientes figuras representan la evolución del PVP desde el año 2013 desglosado en sus tres componentes: impuestos, cotización internacional (desglosada a su vez en cotización Brent + diferencial del producto de referencia respecto al Brent) y margen bruto de distribución. Para el periodo 2013-2025 se muestran los datos promedio anual, mientras que para el año 2026 se presentan los datos promedio mensual del primer cuatrimestre. Particularmente para el mes de marzo de 2026 se detalla la situación antes y después de la rebaja fiscal aprobada por el RDL 7/2026. Tras las figuras se muestran las principales observaciones que de ellas se derivan.

Figura 42: Evolución de los componentes, en valor absoluto y porcentual, que conforman el PVP de la gasolina 95. Periodo 2013-Abr2026. Península y Baleares

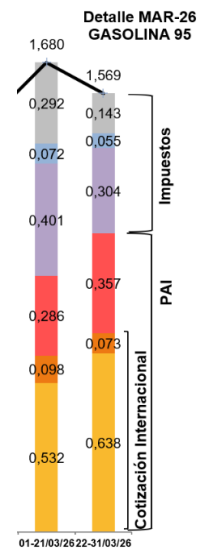


Mes	% Brent €/lt	% Dif Ci Gna-Brent €/lt	% PAI - Ci Gna95 €/lt	% Tipo general €/lt	% Tipo especial €/lt	% IVA €/lt
2013	35,7%	3,4%	11,3%	27,8%	4,4%	17,4%
2014	33,4%	3,7%	12,0%	28,9%	4,6%	17,4%
2015	23,9%	7,3%	14,0%	32,5%	5,0%	17,4%
2016	21,4%	6,3%	15,1%	34,6%	5,3%	17,4%
2017	24,6%	5,8%	14,6%	32,7%	4,9%	17,4%
2018	29,1%	3,8%	14,1%	30,9%	4,7%	17,4%
2019	27,6%	3,7%	15,1%	30,7%	5,5%	17,4%
2020	19,2%	2,3%	21,1%	33,9%	6,1%	17,4%
2021	27,0%	4,1%	17,4%	29,0%	5,2%	17,4%
2022	33,7%	6,8%	15,4%	22,6%	4,1%	17,4%
2023	29,2%	7,9%	16,8%	24,4%	4,4%	17,4%
2024	29,6%	6,1%	17,2%	25,3%	4,5%	17,4%
2025	25,6%	6,2%	19,4%	26,7%	4,8%	17,4%
ene-26	24,6%	4,5%	21,0%	27,6%	5,0%	17,4%
feb-26	25,7%	4,7%	20,2%	27,1%	4,9%	17,4%
mar-26	34,5%	5,4%	18,9%	22,5%	4,0%	14,7%
abr-26	42,6%	3,5%	21,5%	19,8%	3,6%	9,1%

Total Cotización Internacional (%)

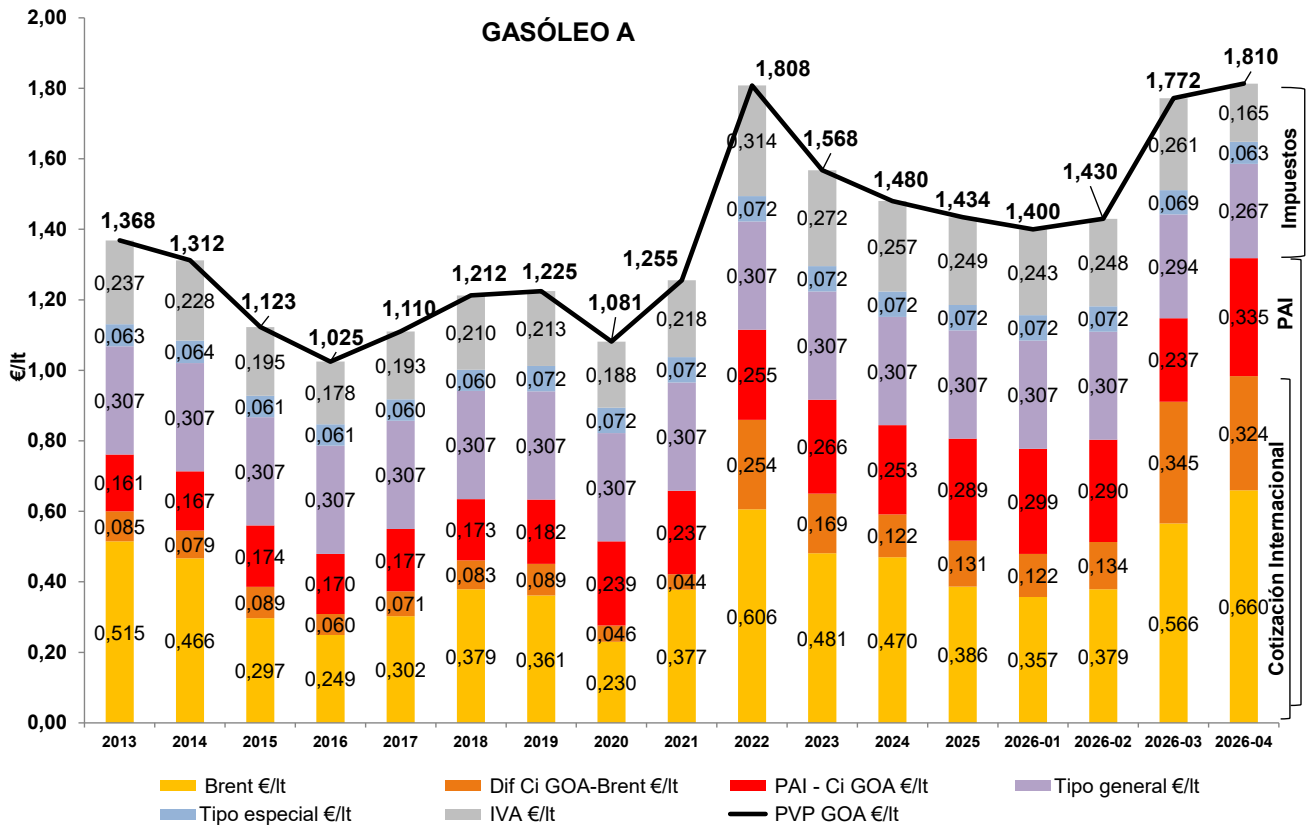
Total Impuestos (%)

2013	39,1%	49,6%
2014	37,1%	50,9%
2015	31,2%	54,9%
2016	27,7%	57,3%
2017	30,4%	55,0%
2018	32,9%	53,0%
2019	31,3%	53,6%
2020	21,5%	57,4%
2021	31,1%	51,6%
2022	40,5%	44,1%
2023	37,1%	46,2%
2024	35,7%	47,2%
2025	31,8%	48,9%
ene-26	29,1%	50,0%
feb-26	30,4%	49,4%
mar-26	39,9%	41,2%
abr-26	46,1%	32,5%



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Figura 43: Evolución de los componentes, en valor absoluto y porcentual, que conforman el PVP del gasóleo A. Periodo 2013-Abr2026. Península y Baleares



Mes	% Brent €/lt	% Dif Ci GOA-Brent €/lt	% PAI - Ci GOA €/lt	% Tipo general €/lt	% Tipo especial €/lt	% IVA €/lt
2013	37,6%	6,2%	11,8%	22,4%	4,6%	17,4%
2014	35,5%	6,1%	12,7%	23,4%	4,9%	17,4%
2015	26,4%	7,9%	15,5%	27,4%	5,4%	17,4%
2016	24,2%	5,8%	16,6%	30,0%	6,0%	17,4%
2017	27,2%	6,4%	15,9%	27,7%	5,4%	17,4%
2018	31,2%	6,8%	14,3%	25,4%	5,0%	17,4%
2019	29,5%	7,3%	14,9%	25,1%	5,9%	17,4%
2020	21,0%	4,2%	22,2%	28,5%	6,7%	17,4%
2021	29,9%	3,4%	18,9%	24,6%	5,8%	17,4%
2022	33,6%	13,7%	14,2%	17,2%	4,0%	17,4%
2023	30,7%	10,7%	17,0%	19,7%	4,6%	17,4%
2024	31,7%	8,2%	17,1%	20,8%	4,9%	17,4%
2025	26,9%	9,1%	20,2%	21,4%	5,0%	17,4%

ene-26	25,5%	8,7%	21,3%	21,9%	5,1%	17,4%
feb-26	26,5%	9,5%	20,2%	21,5%	5,0%	17,4%
mar-26	31,9%	19,5%	13,3%	16,7%	3,9%	14,7%
abr-26	36,1%	18,0%	18,5%	14,8%	3,5%	9,1%

Total Cotización Internacional (%)

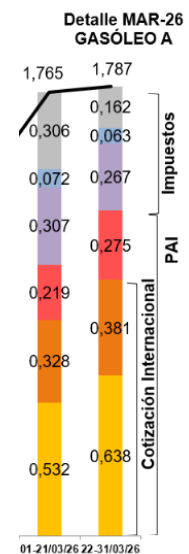
2013	43,8%
2014	41,6%
2015	34,3%
2016	30,0%
2017	33,6%
2018	38,0%
2019	36,8%
2020	25,2%
2021	33,3%
2022	47,3%
2023	41,4%
2024	39,9%
2025	36,0%

Total Impuestos (%)

2013	44,4%
2014	45,7%
2015	50,2%
2016	53,4%
2017	50,5%
2018	47,8%
2019	48,4%
2020	52,6%
2021	47,8%
2022	38,6%
2023	41,7%
2024	43,1%
2025	43,8%

ene-26	34,2%
feb-26	36,0%
mar-26	51,4%
abr-26	54,1%

ene-26	44,4%
feb-26	43,9%
mar-26	35,3%
abr-26	27,4%



Fuente: Dirección de Energía, CNMC

Respecto al componente “impuestos”, se observa que, aunque el IVA aplicable en la serie temporal analizada (hasta el 22 de marzo de 2026) es siempre del 21%, la partida del precio final correspondiente al IVA (franja gris) varía con el tiempo pues el IVA grava también al precio antes de impuestos.

Respecto al componente “cotización internacional”, se observa que no siempre valores bajos/altos de Brent se han de corresponder con valores bajos/altos de los productos de referencia, pues existen factores adicionales al coste de la materia prima que pueden alterar el crack spread. Por ejemplo, en el periodo 2015-2017, a pesar de encontrarse el crudo en cotas más bajas, el diferencial de la gasolina respecto al Brent era más amplio que en años previos. En sentido inverso, en 2020 (covid-19) los diferenciales de los productos de referencia respecto al Brent se estrecharon significativamente pues las cotizaciones de estos productos se redujeron en mayor cuantía que el crudo ante la significativa caída de la demanda. Particularmente, se observa como en épocas de tensiones geopolíticas con riesgos de interrupciones de suministro asociados, como el año 2022 (conflicto Rusia-Ucrania) y el actual 2026 (conflicto Oriente Medio), es cuando se registran los mayores diferenciales crudo/productos. En ambos conflictos, el gasóleo es el producto más afectado por la elevada dependencia que Europa tenía del gasóleo ruso en 2022 y la que tiene del gasóleo procedente de Oriente Medio en la actualidad.

El componente “margen bruto de distribución” muestra una tendencia general creciente con los años, con independencia de las fluctuaciones del mercado internacional o de la parte impositiva. Los años en los que se registran mayores subidas de margen son 2020, 2022 y 2025. Por el contrario, se aprecia un cierto estancamiento en los años 2023 y 2024. En el siguiente epígrafe se ahonda en los motivos de esta evolución.

8. EVOLUCIÓN DEL INDICADOR DE MARGEN BRUTO PAI-CI. ANÁLISIS PARTICULAR EN EL CONTEXTO ACTUAL

El margen bruto de distribución (diferencia entre el precio antes de impuestos y la cotización internacional, PAI-Ci) presenta una evolución general creciente sostenida⁴⁰, con independencia del comportamiento de los otros dos componentes que conforman el PVP.

En el año 2013 el PAI-Ci de ambos carburantes en ámbito peninsular era del orden de 16 c€/lt. En el año 2025 se situó en 29 c€/lt, su valor promedio anual máximo desde que hay registros.

⁴⁰ Con la salvedad de algunos años puntuales en los que el promedio de PAI-Ci se redujo ligeramente respecto al valor registrado en el año anterior.

8.1. Componentes que integran el margen bruto PAI-Ci

El PAI-Ci se compone de las siguientes partidas:

- Costes logísticos asociados a la distribución del carburante, desde su origen (refinería o puerto de importación) hasta su destino (estación de servicio)
- Costes asociados a los puntos de venta
- Costes derivados del cumplimiento de diversas obligaciones normativas
- Otros costes: costes de estructura, costes corporativos ...
- Margen del operador mayorista y/o distribuidor minorista por el ejercicio de su actividad (beneficio empresarial)
- Adicionalmente, incluiría el diferencial que podría existir entre el coste real de aprovisionamiento del producto y la cotización internacional del producto de referencia (Ci)⁴¹

A continuación, se abordan cada una de las partidas que integran el PAI-Ci, al objeto de analizar cuáles son las que pueden explicar mayoritariamente el nivel y la evolución creciente en el tiempo del margen bruto de distribución en el ámbito peninsular.

Costes logísticos asociados a la distribución física del carburante desde su origen en refinería o puerto de importación hasta su destino (estación de servicio)

Son los costes correspondientes a la logística primaria y la logística secundaria o capilar, actividades de la cadena de valor explicadas, respectivamente, en los epígrafes 4.1 y 4.3 de este informe.

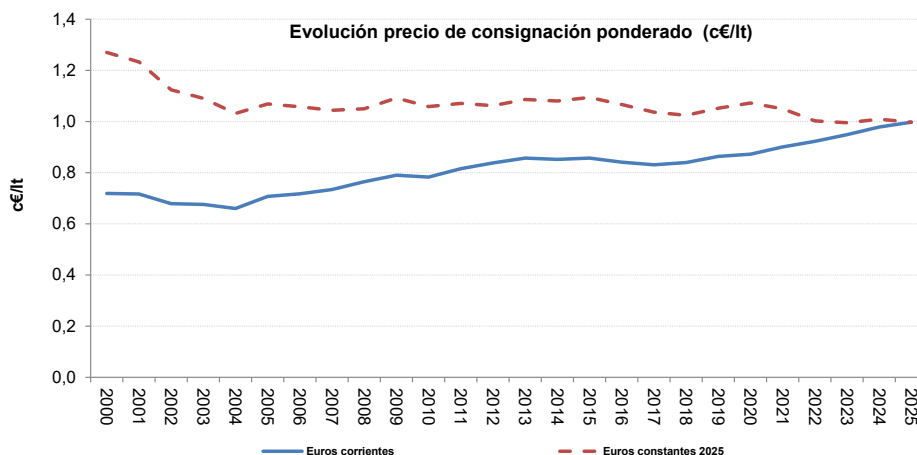
En cumplimiento del artículo 41 de la Ley de Hidrocarburos, la Dirección de Energía de la CNMC realiza desde el año 2001 una supervisión del mercado de la **logística primaria** en España (almacenamiento y transporte primario), no habiéndose observado grandes variaciones en el precio de estos servicios logísticos con el transcurso del tiempo.

Si se toma como referencia a EXOLUM, compañía titular de la única red de oleoductos existente en España y de aproximadamente el 50% de la capacidad de almacenamiento disponible para productos petrolíferos líquidos, el precio

⁴¹ La Ci que se emplea para el cálculo del PAI-Ci es la cotización CIF MED (70%) y CIF NWE (30%), es decir, el coste del producto en puerto destino del área Génova-Lavera y/o en puerto destino del área Rotterdam-Amberes, respectivamente. Sin embargo, el coste real de aprovisionamiento (CMP) incluye, además de la Ci, el coste del transporte del producto desde estos puntos o su origen real hasta puerto del país destino (extra-flete). Son varios los factores que pueden incidir en el valor del extra-flete (escasez de barcos, estados de los puertos...), factores independientes a la evolución de las cotizaciones de las referencias de mercado. El extra-flete, así como las tarifas portuarias, costes de tiempos de plancha, etc, formarían parte de este diferencial CMP-Ci.

medio ponderado de los servicios de almacenamiento y transporte primario es de inferior a 1 c€/lt. Parece razonable concluir que **la logística primaria no es un componente clave que explique la magnitud del PAI-Ci peninsular, ni su evolución creciente en el tiempo.**

Figura 44: Evolución del precio medio efectivo de la logística primaria de gasolinas y gasóleos de EXOLUM y peso sobre el precio de los carburantes. Periodo 2000-2025



	Precio medio efectivo consignación c€/lt	GASOLINA 95				GASÓLEO A			
		PVP		PAI		PVP		PAI	
		c€/lt	% consignación	c€/lt	% consignación	c€/lt	% consignación	c€/lt	% consignación
2001	0,717	80,60	0,9%	32,30	2,2%	69,90	1,0%	33,20	2,2%
2002	0,679	81,10	0,8%	30,30	2,2%	69,50	1,0%	30,50	2,2%
2003	0,676	81,70	0,8%	30,70	2,2%	70,40	1,0%	31,20	2,2%
2004	0,660	87,40	0,8%	35,20	1,9%	75,80	0,9%	35,50	1,9%
2005	0,708	96,20	0,7%	42,70	1,7%	90,00	0,8%	47,60	1,5%
2006	0,718	103,30	0,7%	48,30	1,5%	95,70	0,7%	52,20	1,4%
2007	0,734	104,90	0,7%	49,70	1,5%	97,00	0,8%	52,50	1,4%
2008	0,765	112,30	0,7%	56,10	1,4%	114,10	0,7%	67,30	1,1%
2009	0,790	100,30	0,8%	44,20	1,8%	91,20	0,9%	45,90	1,7%
2010	0,783	116,30	0,7%	55,60	1,4%	107,60	0,7%	57,70	1,4%
2011	0,816	132,21	0,6%	67,77	1,2%	127,16	0,6%	73,18	1,1%
2012	0,838	143,18	0,6%	74,61	1,1%	137,26	0,6%	79,15	1,1%
2013	0,857	144,06	0,6%	72,63	1,2%	136,83	0,6%	76,13	1,1%
2014	0,852	139,18	0,6%	68,52	1,2%	131,17	0,6%	71,30	1,2%
2015	0,857	123,69	0,7%	56,05	1,5%	112,29	0,8%	56,00	1,5%
2016	0,841	116,08	0,7%	49,74	1,7%	102,46	0,8%	47,89	1,8%
2017	0,831	122,69	0,7%	55,26	1,5%	111,02	0,7%	55,02	1,5%
2018	0,840	129,71	0,6%	61,07	1,4%	121,23	0,7%	63,45	1,3%
2019	0,863	130,76	0,7%	60,80	1,4%	122,48	0,7%	63,32	1,4%
2020	0,873	118,60	0,7%	50,75	1,7%	108,13	0,8%	51,47	1,7%
2021	0,901	138,94	0,65%	67,55	1,3%	125,46	0,72%	65,78	1,4%
2022	0,923	178,98	0,52%	100,65	0,9%	180,66	0,51%	111,40	0,8%
2023	0,949	164,38	0,58%	88,58	1,1%	156,75	0,61%	91,65	1,0%
2024	0,979	158,75	0,62%	83,94	1,2%	148,01	0,66%	84,42	1,2%
2025	0,997	150,38	0,66%	77,01	1,3%	143,43	0,70%	80,64	1,2%

Fuente: Dirección de Energía CNMC

Respecto al coste que supone la **logística capilar** (transporte del producto desde el último depósito fiscal hasta las estaciones de servicio para su puesta a mercado), la CNMC dispone de estimaciones propias que muestran un elevado grado de coincidencia con los datos aportados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en su “Observatorio de costes del transporte de

mercancías por carretera” de publicación trimestral⁴². No obstante, es importante señalar en relación a este coste que, al tratarse de un transporte por camión cisterna, su parte variable se encuentra estrechamente relacionada con el precio del carburante. Así, **en periodos alcistas del mercado, como el actual, la logística capilar adquiere un mayor protagonismo** como componente que conforma el precio final.

Costes asociados a los puntos de venta

Dentro de estos costes se encuentran los costes de vinculación, costes de abanderamiento, retribución al canal, costes de personal, costes de conservación y mantenimiento, entre otros.

En el año 2007 los costes asociados al punto de venta representaban aproximadamente el 60% del PAI-Ci, siendo por tanto la tipología de coste de mayor peso en el margen bruto. La estructura de la red de estaciones de servicio era completamente diferente a la actual, las instalaciones independientes apenas tenían presencia en el mercado y el único modelo de red existente era el modelo de estación de servicio tradicional (instalaciones de suministro en las que además de suministrarse carburantes se prestan otros servicios como el lavado, tienda de conveniencia...).

En la actualidad conviven, como se ha visto, el modelo tradicional con el modelo de bajo coste que es el predominante en la red independiente. Dentro del modelo de bajo coste, cada vez está adquiriendo más protagonismo el modelo desatendido, que al no disponer de personal carece de una de las principales partidas que conforman los costes totales asociados a los puntos de venta.

La tendencia progresiva a esta dualidad de modelos en la red de estaciones de servicio española explica que, en la actualidad, haya gran heterogeneidad en los costes asociados a los puntos de venta. **Los costes asociados al punto de venta son más elevados en las estaciones de servicio abanderadas que en las instalaciones de suministro independientes que han optado por un modelo de bajo coste.**

Costes derivados de obligaciones normativas

En el mercado de los hidrocarburos líquidos existen numerosas obligaciones normativas que pueden agruparse en dos tipologías generales: obligaciones sustantivas y obligaciones de información/documentales. Las obligaciones de información/documentales, dirigidas a diversos organismos, son numerosas y emanan del carácter no regulado en precios de este mercado que hace necesaria su supervisión.

⁴² Vehículos cisterna de mercancías peligrosas.

Las obligaciones normativas, tanto sustantivas como informativas/documentales, no recaen por igual sobre los distintos tipos de agentes que participan en el mercado de la distribución minorista de carburantes. **Las obligaciones sustantivas y la mayor parte de las informativas/documentales recaen exclusivamente sobre los operadores al por mayor**, los cuales trasladan aguas abajo los costes asociados a las mismas, en mayor o menor medida, hasta llegar a los precios finales de los productos.

Entre las obligaciones normativas sustantivas destacan la obligación de mantenimiento de existencias mínimas de seguridad⁴³, las obligaciones de eficiencia energética (desde 2014)⁴⁴, la obligación RED de comercialización de biocarburantes (desde 2008)⁴⁵, la obligación FQD de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero durante el ciclo de vida de los combustibles y la energía suministrada en el transporte (desde 2023)⁴⁶ y la tasa CNMC⁴⁷. Todas ellas recaen exclusivamente sobre los operadores al por mayor (no sobre los titulares de la explotación de las estaciones de servicio) y se calculan en base a sus ventas al mercado interior.

Como se puede apreciar en la siguiente figura, los costes inherentes a las obligaciones normativas presentan una tendencia general creciente. **Los costes de las obligaciones de introducción de combustibles renovables en el transporte (obligaciones RED y FQD), así como las obligaciones de eficiencia energética son los que más notablemente se han incrementado** al dirigirse las obligaciones hacia objetivos medioambientales cada vez más exigentes.

⁴³ Real Decreto 1716/2004, de 23 de julio, por el que se regula la obligación de mantenimiento de existencias mínimas de seguridad, la diversificación de abastecimiento de gas natural y la corporación de reservas estratégicas de productos petrolíferos.

⁴⁴ Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

⁴⁵ Real Decreto 1085/2015, de 4 de diciembre, de fomento de los biocarburantes.

⁴⁶ Capítulo V del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.

⁴⁷ Tasa aplicable a la prestación de servicios y realización de actividades por la CNMC en relación con el sector de los hidrocarburos líquidos. La tasa asciende a 0,140817 €/Tm y se aplica sobre las ventas anuales de gasolinas, gasóleos, querosenos y fuelóleos realizadas al mercado interior

Figura 451: Estimación de la evolución de los costes derivados de las obligaciones normativas y detalle de la evolución del objetivo de introducción de biocarburantes y coste del certificado⁴⁸

GASOLINA 95 (c€/lt)	2007	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
EMS (CORES+sujetos)	0,69	0,83	0,87	0,89	0,85	0,84	0,80	0,80	0,79	0,92	0,78	0,77	0,85	0,89	0,88
Biocarburantes (RED)	--	1,89	2,61	2,61	2,62	2,75	3,19	3,82	4,45	5,46	6,09	13,63	14,29	15,33	16,40
FQD no cubierta con RED													nd	nd	3,39
Eficiencia Energética	--	--	--	0,13	0,33	0,28	0,23	0,21	0,22	0,30	0,25	0,18	0,40	0,91	1,06
Tasa CNMC	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Obligaciones de información	--	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Total obligaciones normativas	0,70	2,75	3,51	3,65	3,82	3,88	4,24	4,85	5,48	6,70	7,15	14,60	15,57	17,15	21,75

GASÓLEO A (c€/lt)	2007	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
EMS (CORES+sujetos)	0,69	0,83	0,86	0,87	0,83	0,82	0,78	0,79	0,89	0,79	0,78	0,78	0,86	0,90	0,89
Biocarburantes (RED)	--	1,89	2,61	2,61	2,62	2,75	3,19	3,82	4,45	5,46	6,09	13,63	14,29	15,33	16,40
FQD no cubierta con RED													nd	nd	3,39
Eficiencia energética	--	--	--	0,13	0,32	0,28	0,23	0,21	0,22	0,30	0,26	0,18	0,42	0,94	1,12
Tasa CNMC	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Obligaciones de información	--	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Total obligaciones normativas	0,70	2,74	3,50	3,64	3,79	3,86	4,23	4,84	5,48	6,67	7,17	14,61	15,59	17,20	21,83

Biocarburantes	
Evolución objetivo obligatorio	Evolución coste certificado
introducción Biocarburantes	€/certificado
2012 4,1% (gna) / 7,1% (goA)	2012 350
2013 4,1%	2013 763
2014 4,1%	2014 763
2015 4,1%	2015 763
2016 4,3%	2016 763
2017 5,0%	2017 763
2018 6,0%	2018 763
2019 7,0%	2019 763
2020 8,5%	2020 763
2021 9,5%	2021 763
2022 10,0%	2022 1.623
2023 10,5%	2023 1.623
2024 11,0%	2024 1.623 2.029 2.110
2025 11,5%	2025 1.623 2.029 2.110
2026 14,0%	2026 1.623 2.029 2.110

Fuente: Dirección de Energía CNMC

Así, por ejemplo, los objetivos de introducción de biocarburantes en el mercado se han ido elevando progresivamente, desde el objetivo global del 4,1% exigido en 2013 hasta el 11,5% de 2025 y el 14% de 2026, incrementándose además la exigencia de los criterios de sostenibilidad y el coste del certificado sujeto a pago compensatorio, desde los 350 euros establecidos al inicio de la obligación hasta los 1.623 euros aplicados desde 2022⁴⁹. En consecuencia, tanto por el incremento de las ventas como por la evolución de la obligación a objetivos más exigentes, los costes absolutos asociados a esta obligación normativa se han incrementado significativamente con el paso de los años.

⁴⁸ Obligación RED calculada en base al coste del certificado.

⁴⁹ Esta cifra se eleva, desde 2024, a 2.029 €/certificado y 2.110 €/certificado para distintas casuísticas de incumplimientos trimestrales.

Las obligaciones de eficiencia energética también han aumentado de forma notable en los últimos años⁵⁰. Al calcularse la obligación en base a las ventas en contenido energético, las aportaciones que han de realizar los operadores al por mayor de productos petrolíferos son mayores que las de los otros dos sectores energéticos (gas y electricidad) que también han de aportar al Fondo Nacional de Eficiencia Energética.

Respecto a las obligaciones de información/documentales son, como se ha comentado, numerosas y de gran contenido. Entre ellas destacan:

- Las obligaciones derivadas del cumplimiento de la Resolución de 29 de mayo de 2007⁵¹, mediante la cual los operadores al por mayor de productos petrolíferos han de reportar a CORES, la CNMC y al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico con periodicidad mensual información muy completa acerca de su actividad.
- Las obligaciones documentales derivadas de la comercialización de biocarburantes y otros combustibles renovables (estado contable, auditoría, informe de verificación de la sostenibilidad ...)
- La gestión de CAE (certificados de ahorro energético), como mecanismo alternativo a las aportaciones al Fondo Nacional de Eficiencia Energética.
- Por su parte, la Orden ITC/2308/2009 establece la única obligación de información que recae conjuntamente sobre los operadores mayoristas y los distribuidores minoristas. Según lo establecido en esta Orden, los operadores al por mayor con redes de distribución, los gestores de la explotación de sus estaciones, así como los titulares de las instalaciones independientes, han de reportar al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico los precios de los carburantes comercializados con periodicidad semanal y las ventas anuales.

⁵⁰ El descenso que se observa en algunos años, especialmente llamativo en 2022, se debe a que las cantidades a abonar en el año n se calculan en base a las ventas del año n-2 y son trasladadas aguas abajo a los precios finales a lo largo del año n. En 2022, el coste unitario de la obligación se redujo, al calcularse con las ventas de 2020 que fueron excepcionalmente bajas a causa del Covid. Por el contrario, las aportaciones al Fondo que los operadores mayoristas tuvieron que realizar en 2020 (calculadas en base a sus ventas de 2018) se tuvieron que repartir entre unas ventas al mercado significativamente más bajas a consecuencia del Covid-19, lo que explica el incremento del coste unitario en ese año. A partir del año 2027 las obligaciones del año n se calcularán en base a las ventas del año n, según lo dispuesto en el RDL 7/2026.

⁵¹ Resolución de 29 de mayo de 2007, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se aprueban los nuevos formularios oficiales para la remisión de información a la Dirección General de Política Energética y Minas, a la Comisión Nacional de Energía y a la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos

Todas estas obligaciones de información/documentales conllevan costes de gestión y administrativos que son trasladados a los precios finales, quedando integrados concretamente en el margen bruto.

En conclusión, existen numerosas obligaciones normativas (sustantivas y de información/documentales), que recaen mayoritariamente sobre los operadores al por mayor, cuyos costes son trasladados a los precios finales engrosando el margen bruto. La gran mayoría de ellas se configuran en base a las ventas de años anteriores, mientras que el coste se repercute sobre las ventas del año en curso. De entre todas ellas, **las obligaciones de introducción de combustibles renovables en el transporte (RED y FQD) así como las obligaciones de eficiencia energética son las que más contribuyen al nivel del margen bruto y a su evolución creciente en el tiempo.**

Otros costes

Dentro de estos costes se incluyen los costes de estructura, costes corporativos..., que tienen una componente fija importante y que, en la parte correspondiente, se trasladan a los precios finales al igual que todos los costes referidos previamente.

Beneficio empresarial

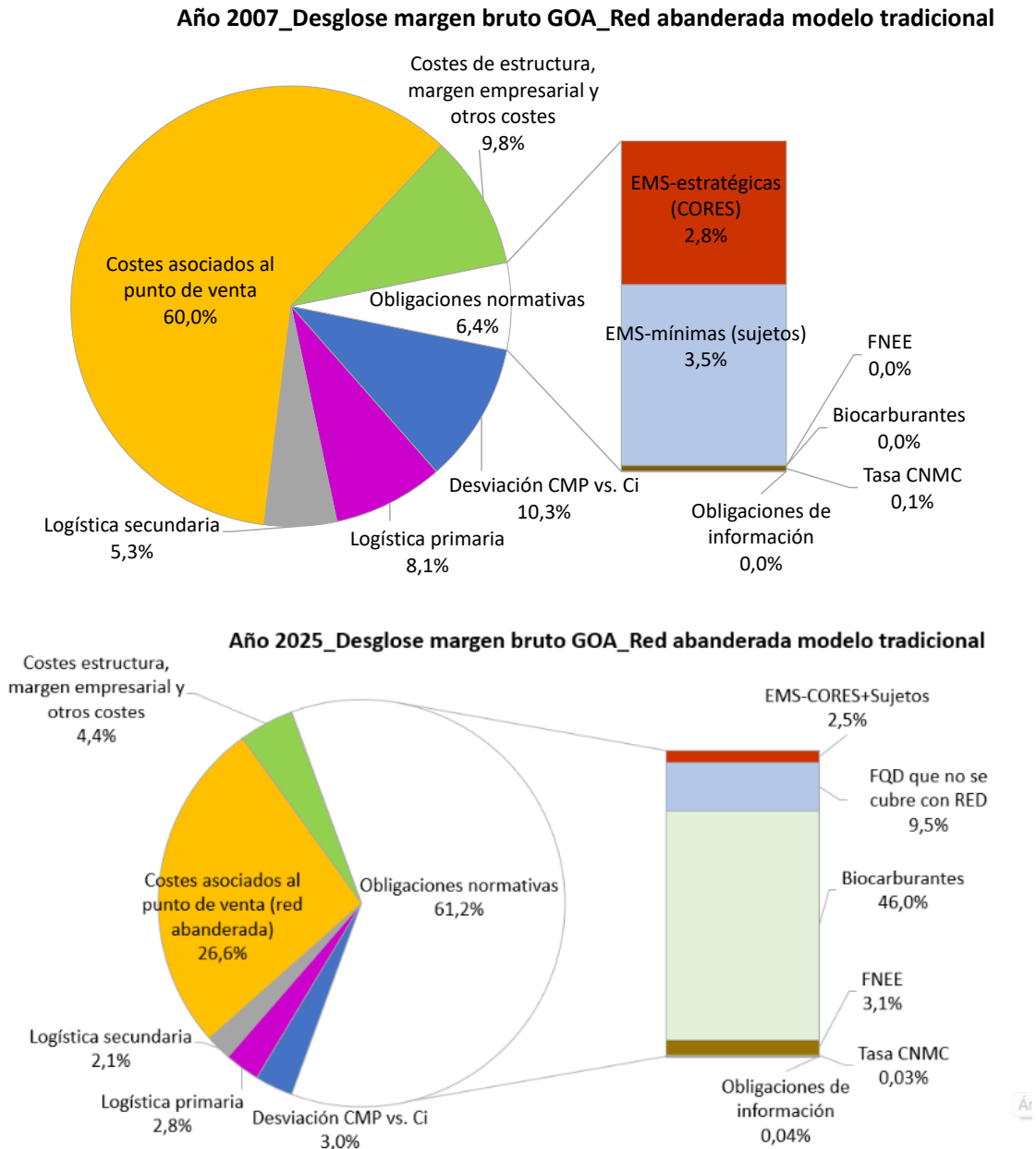
El margen bruto lo conforman todos los costes relacionados en los apartados anteriores a los cuales hay que sumar el beneficio que el operador mayorista y/o el distribuidor minorista obtiene por el ejercicio de su actividad.

Evolución del peso de los componentes que conforman el margen bruto

La siguiente figura muestra el peso de cada uno de los componentes que conforman el margen bruto de distribución para el gasóleo A en 2007 y 2025 a efectos comparativos.

Responde a un modelo teórico que trata de reproducir y desglosar el margen bruto correspondiente a una red abanderada peninsular de modelo tradicional, caracterizada por tener mayores costes asociados al punto de venta que el modelo de bajo coste y en la que el operador traslada aguas abajo la totalidad de los costes inherentes a las obligaciones normativas que soporta. Cabe señalar el razonable grado de ajuste observado con el paso de los años entre esta simulación teórica y los márgenes brutos realmente observados en las principales redes abanderadas peninsulares de modelo tradicional.

Figura 46: Desglose del margen bruto PAI-Ci según modelo teórico. Red abanderada peninsular de modelo tradicional. Gasóleo A. Año 2007 y 2025



Fuente: Dirección de Energía CNMC

De la comparativa de las dos figuras anteriores, se concluye que los costes de las obligaciones normativas han reemplazado a los costes asociados a los puntos de venta como componente de mayor peso del margen bruto PAI-Ci.

Estos **costes derivados de las obligaciones normativas** son los que **explican mayormente la evolución creciente del margen bruto en los últimos años**, dada la aprobación de nuevas obligaciones y la progresión de las

existentes hacia esquemas más exigentes. De entre todas ellas, **la obligación de comercialización de biocarburantes es la que ha trasladado mayores aumentos.**

Los costes de la logística primaria no parecen ser los responsables, ni del nivel, ni de la evolución creciente del margen bruto en los últimos años. Por su parte, los costes de la logística capilar aumentan en momentos alcistas del mercado por estar su parte variable indexada al precio del gasóleo, engrosando el margen bruto en estos periodos.

8.2. Evolución del margen bruto peninsular y por redes de distribución

La siguiente figura muestra la evolución del PAI-Ci desde 2013 a 2025 en términos promedio anual, así como el margen promedio mensual del primer cuatrimestre de 2026, tanto para el total peninsular como para las principales redes de distribución abanderadas e independientes. También incluye el margen bruto promedio acumulado desde el inicio del conflicto hasta el 30 de abril de 2026 y su comparativa con el nivel de margen bruto promedio de 2025.

Figura 47: Evolución del margen bruto de distribución PAI-Ci por red de distribución. Península y Baleares. Gasolina 95 y Gasóleo A

	PAI-Ci GASOLINA 95 (c€/lt)					Variación PAI-Ci (c€/lt)				PAI-Ci promedio desde inicio conflicto				
	2021	2022	2023	2024	2025	ene.-26	feb.-26	mar.-26	abr.-26	Var mar-26	Var abr-26	Var mar+abr-26	c€/lt	Dif vs PAI-Ci 2025
Total Península y Baleares	24,1	27,5	27,6	27,3	29,1	30,4	29,9	30,9	32,7	1,0	1,8	2,8	31,8	2,7
BP	27,9	30,1	31,7	32,4	34,3	36,0	35,8	33,6	36,2	-2,2	2,6	0,4	34,9	0,6
MOEVE	27,0	29,7	30,9	32,1	34,6	36,5	36,3	33,9	36,8	-2,4	2,8	0,4	35,4	0,7
REPSOL	27,1	29,5	30,7	31,6	33,6	35,7	35,9	33,5	36,0	-2,5	2,5	0,1	34,7	1,1
GALP	25,1	28,2	29,0	28,0	29,7	31,0	30,4	29,8	32,2	-0,6	2,4	1,8	31,0	1,4
DISA PENINSULA	25,9	27,5	28,7	29,1	29,1	30,0	29,7	31,1	33,4	1,4	2,3	3,7	32,2	3,2
OTROS OPERADORES	22,8	27,0	26,0	24,9	27,9	29,6	28,6	30,5	33,1	1,9	2,6	4,5	31,8	3,9
MOEVE - BALLENOIL					19,6	19,7	18,4	24,4	24,4	6,0	0,0	6,0	24,4	4,8
INDEPENDIENTES	19,0	24,4	22,9	21,0	23,4	24,2	23,2	28,2	29,0	5,1	0,8	5,8	28,6	5,2
Ballenoil	18,1	21,2	19,9	18,5	---	---	---	---	---					
Plenergy	14,8	17,8	17,7	16,2	19,3	19,3	17,2	22,2	25,1	5,0	2,8	7,8	23,6	4,3
Petroprix	15,3	19,7	18,0	16,6	18,6	18,8	17,7	23,6	23,7	5,9	0,0	6,0	23,6	5,0
Bonarea	10,5	13,1	13,0	11,6	13,3	14,5	14,0	15,2	16,5	1,2	1,3	2,5	15,9	2,5
Total Península y Baleares	23,7	25,5	26,6	25,3	28,9	29,8	29,0	23,7	33,4	-5,3	9,6	4,4	28,6	-0,4
BP	27,1	28,5	31,3	30,6	34,2	36,0	35,3	27,0	37,3	-8,3	10,3	2,0	32,2	-2,0
MOEVE	26,9	28,3	31,0	31,0	35,1	36,8	35,9	28,2	38,5	-7,7	10,3	2,6	33,4	-1,8
REPSOL	26,9	28,2	30,5	30,3	34,2	36,1	35,5	27,6	37,8	-7,9	10,1	2,3	32,7	-1,5
GALP	24,8	26,5	28,4	26,4	29,8	30,9	29,9	22,8	33,2	-7,1	10,4	3,3	28,0	-1,8
DISA PENINSULA	25,2	25,4	27,7	27,5	28,7	29,3	28,7	23,9	34,4	-4,9	10,5	5,7	29,1	0,5
OTROS OPERADORES	23,1	25,1	25,4	23,9	27,9	29,0	27,7	22,5	33,1	-5,2	10,6	5,4	27,8	-0,1
MOEVE - BALLENOIL					18,7	18,2	16,7	15,7	25,2	-1,0	9,5	8,5	20,4	1,7
INDEPENDIENTES	18,7	21,9	21,1	18,4	22,9	23,1	22,1	20,0	28,7	-2,1	8,7	6,6	24,4	1,5
Ballenoil	17,2	18,5	16,6	15,0	---	---	---	---	---					
Plenergy	14,6	16,2	15,6	13,2	17,3	18,4	16,2	14,1	26,2	-2,1	12,0	9,9	20,1	2,8
Petroprix	14,8	17,4	15,6	13,7	18,0	17,7	16,5	15,5	24,5	-1,0	9,0	8,0	20,0	2,0
Bonarea	10,3	13,4	13,0	11,4	13,7	14,0	14,7	10,3	19,3	-4,3	9,0	4,6	14,8	1,1

Fuente: Dirección de Energía CNMC

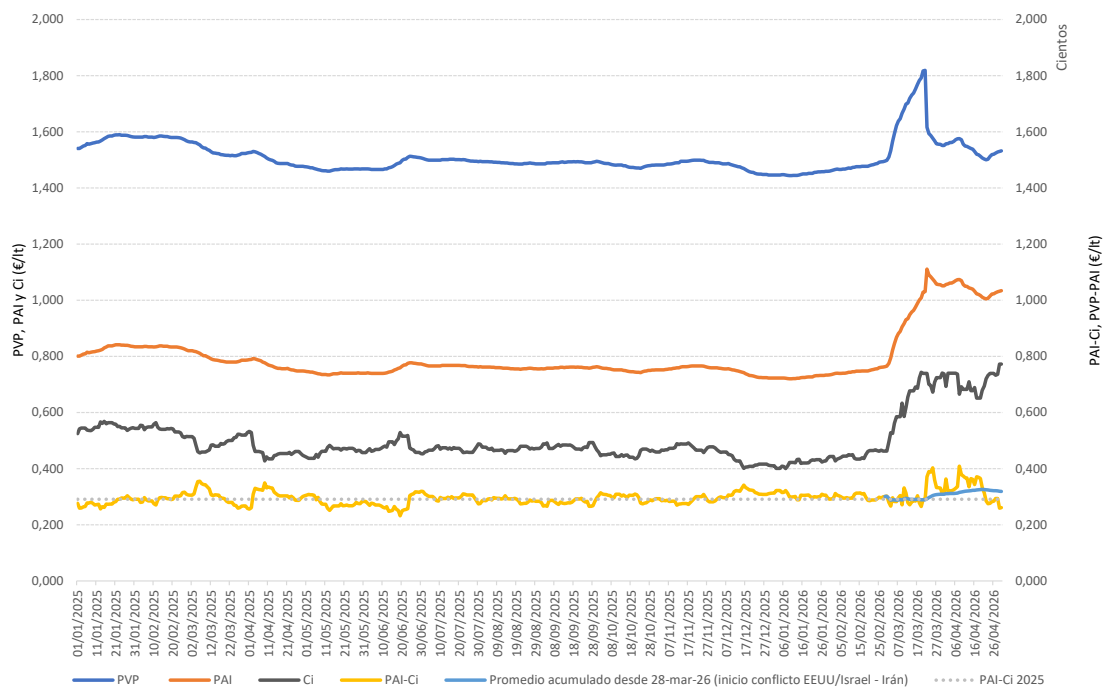
- El estancamiento/reducción del margen bruto que se observa en los años 2023 y 2024, pese a que en esos ejercicios las obligaciones normativas continuaron con su senda alcista, fue motivado mayormente por la alteración del nivel de competencia en el mercado generado por las actuaciones ilícitas desarrolladas por determinados agentes y a las que se ha hecho referencia en el epígrafe 4.
- En marzo de 2026 el margen bruto de todas las redes disminuye en gasóleo A ante la abrupta y sostenida subida de las cotizaciones internacionales cuya traslación al mercado se contiene, principalmente en las redes de los operadores refineros que son las que registran las mayores bajadas de margen bruto. Situación contraria sucede en el mes de abril, en el que los mercados internacionales registran aumentos más moderados. Entre los factores que pueden explicar esta observación se haya el distinto modo de aprovisionamiento de las instalaciones abanderadas y las independientes. Mientras que el precio de adquisición de las primeras se referencia mayoritariamente a cotizaciones promedio, las segundas se aprovisionan principalmente a cotizaciones spot.
- Para la gasolina 95 se aprecia un comportamiento similar, si bien en el mes de marzo de 2026 los márgenes brutos de todas las redes, excepto las de los tres operadores refineros y la de GALP, aumentan.
- **En el global de los dos primeros meses desde el inicio del conflicto (marzo y abril de 2026) el margen bruto de ambos carburantes aumenta en todas las redes. Los mayores incrementos de margen bruto se registran en la red de MOEVE-BALLENOIL y en la red independiente.** Los aumentos para cada una de las redes de distribución en su conjunto son, en cualquier caso, inferiores a la rebaja fiscal aprobada por el RDL 7/2026 (-18 c€/lt para la gasolina 95 y -10 c€/lt para el gasóleo A⁵²).
- **Pese a estos aumentos** (valor promedio de abril respecto al valor promedio de febrero), **el margen bruto promedio acumulado de la gasolina 95 desde el inicio del conflicto hasta el 30 de abril de 2026** (31,8 c€/lt a nivel peninsular) **se posiciona de forma moderada por encima del margen bruto promedio de 2025** (29,1 c€/lt; diferencia de +2,7 c€/lt) **en todas las redes, excepto en la red independiente y en la de BALLENOIL.** Salvo en las referidas redes, la diferencia entre el nivel de margen acumulado en el conflicto y el nivel de 2025 es inferior a la subida de margen bruto que se ha estimado que correspondería simplemente por el incremento de los costes de las obligaciones normativas entre 2025 y 2026.
- **En el caso del gasóleo A, los niveles de margen promedio acumulado desde el inicio del conflicto son muy similares a los del margen de 2025**

⁵² Rebaja fiscal mínima, pues en estas cifras no se tiene en cuenta la reducción del IVA aplicable al precio antes de impuestos.

e incluso inferiores de forma algo más notable en el caso de las redes de los tres refineros y la de GALP. **Las únicas redes que presentan márgenes promedio superiores a los de 2025 son la red independiente y la de BALLENOIL.**

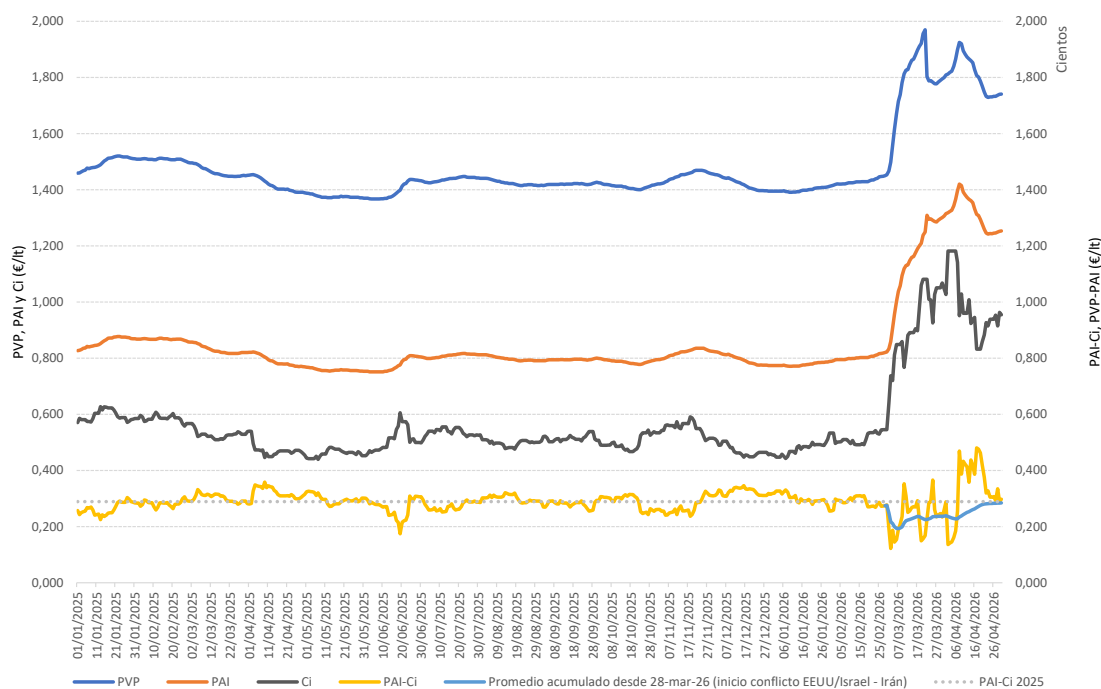
En la siguiente figura se puede apreciar de una forma más visual, para el total peninsular, lo concluido en los dos párrafos anteriores. El margen bruto promedio acumulado desde el inicio del conflicto (línea azul claro) se posiciona a 30 de abril de 2026 en casi +3 c€/lt por encima del margen bruto de 2025 para la gasolina 95 y en un valor prácticamente idéntico al del 2025 en el caso del gasóleo A. Desde las últimas semanas de abril el margen bruto del gasóleo A presenta una tendencia de recuperación después del descenso registrado en el primer mes del conflicto en el que la abrupta subida de las cotizaciones internacionales no se trasladó al mercado en su totalidad.

Figura 48: Evolución del PVP, PAI, Ci y PAI-Ci diario y promedio acumulado desde el inicio del conflicto. Península y Baleares. Gasolina 95



Fuente: Dirección de Energía CNMC

Figura 49: Evolución del PVP, PAI, Ci y PAI-Ci diario y promedio acumulado desde el inicio del conflicto. Península y Baleares. Gasóleo A



Fuente: Dirección de Energía CNMC

En base a lo expuesto, se puede concluir que **la subida de margen bruto observada para ambos carburantes en términos globales no se puede atribuir de forma unívoca a un incremento de los márgenes empresariales** de los agentes que intervienen en la cadena de distribución (mayoristas y/o minoristas), en atención a las moderadas diferencias registradas entre los niveles de margen bruto acumulado desde el inicio de conflicto y los existentes en 2025 que podrían explicarse por otros componentes que conforman el margen bruto. Por tanto, **a nivel global peninsular no parece inferirse de forma clara un comportamiento anómalo para el conjunto de la red.**

Por redes de distribución, las diferencias de comportamiento identificadas en cuanto a la evolución de su margen bruto de distribución en los dos meses de transcurso del conflicto (principalmente las observadas en la red independiente y en la de BALLENOIL) pudieran deberse más a los efectos de las distintas formas de aprovisionamiento de las instalaciones que a la puesta en práctica de estrategias concretas de precios para absorber total o parcialmente la rebaja fiscal aprobada por el RDL 7/2026. Como se ha señalado, y contrastado con la información aportada por los operadores en cumplimiento del artículo 28.2 del RDL 7/2026, la forma de aprovisionamiento de las redes (spot o en base a contratos de referencias mensuales, quincenales o semanales) influye también en las dinámicas de traslación al mercado final de las variaciones de las cotizaciones internacionales, agudizándose los efectos de los distintos

esquemas de aprovisionamiento en momentos como el actual en el que los mercados presentan una acusada volatilidad.

Sin perjuicio de estas conclusiones a nivel global peninsular y a nivel global por red de distribución, **se estima oportuno bajar a un nivel mayor de desagregación** (por instalación de suministro) al objeto de identificar posibles comportamientos individuales anómalos que pudieran quedar diluidos en los análisis promediados globales. El análisis individual del comportamiento por instalación de suministro se aborda en el siguiente epígrafe.

9. ANALISIS INDIVIDUAL DEL COMPORTAMIENTO DEL MARGEN BRUTO DE LAS ESTACIONES DE SERVICIO DESDE EL INICIO DEL CONFLICTO

Como se ha expuesto en el epígrafe 7.3, la mejor forma de analizar el comportamiento de las estaciones de servicio es a través de su indicador de margen bruto PAI-Ci pues con este indicador queda aislado el efecto sobre el precio final de la cotización internacional y de la carga impositiva que grava los carburantes. Asimismo, se ha remarcado la importancia de analizar el PAI-Ci en términos promediados, siendo preferibles ventanas temporales amplias, para que este indicador resulte metodológicamente robusto.

En este epígrafe se presenta el resultado de analizar la evolución del margen bruto acumulado desde el inicio del conflicto (28 de febrero de 2026) hasta el día 30 de abril de 2026, por instalación de suministro y para cada uno de los carburantes más comercializados (gasolina 95 y gasóleo A). En concreto **se ha monitorizado el comportamiento de más de 10.500 estaciones de servicio** con disponibilidad de precios para ambos productos. Para cada estación de servicio se compara su nivel de margen bruto acumulado desde el inicio del conflicto con el margen bruto esperado para la estación de servicio en cuestión en 2026, conforme a la metodología que se expone a continuación.

El objetivo es identificar las estaciones de servicio que, en su caso, pudieran estar alterando al alza el precio antes de impuestos de los carburantes al objeto de absorber total o parcialmente la rebaja fiscal aprobada por el RDL 7/2026. Estas prácticas suponen un traslado no eficaz al consumidor final de la medida tributaria.

9.1. Metodología de análisis

El análisis metodológico empleado se basa en comparar la situación de cada estación de servicio con su situación “esperada”. En concreto, para cada día D, para cada uno de los productos mencionados (gasolina 95 y gasóleo A) y para cada instalación de suministro, se compara el margen bruto PAI-Ci promedio acumulado desde el inicio del conflicto (“*PAI-Ci acumulado o margen bruto acumulado*”) con el margen bruto esperado para esa instalación de suministro (“*PAI-Ci esperado o margen bruto esperado*”).

- “PAI-Ci acumulado o margen bruto acumulado”: PAI-Ci promedio acumulado desde el 28-feb-26 (día de inicio del conflicto en Irán) hasta el día D.
- “PAI-Ci esperado o margen bruto esperado”: PAI-Ci que se espera para el año 2026. Es un valor particular para cada estación de servicio. Se obtiene sumando al PAI-Ci promedio de 2025 registrado para la estación de servicio en cuestión un factor que representa el aumento de costes asociados a las obligaciones normativas entre 2025 y 2026 (se tiene en cuenta solo el incremento de la obligación de introducción de combustibles renovables). Se considera que el margen bruto de 2025 es un margen que reflejó relativamente bien para cada estación de servicio la realidad del mercado pues, como se ha expuesto a lo largo del documento, el año 2025 fue un año estable, sin grandes perturbaciones en los mercados internacionales y en el que la situación de fraude fiscal y sectorial estaba significativamente revertida respecto a lo acontecido en los dos ejercicios previos.

Si el “PAI-CI acumulado o margen bruto acumulado” es mayor que el “PAI-CI esperado o margen bruto esperado” (desviación positiva), la estación de servicio se cataloga como estación de servicio con “comportamiento acumulado anómalo”.

Si, por el contrario, el “PAI-CI acumulado o margen bruto acumulado” es menor que el “PAI-CI esperado o margen bruto esperado” (desviación negativa), la estación de servicio se cataloga como estación de servicio con “comportamiento acumulado favorable”.

Para la monitorización individual de las estaciones de servicio en base a esta metodología y para la explotación de los resultados, la CNMC ha construido un sistema de información al afecto, del que se extrae la información diaria necesaria para catalogar a las estaciones de servicio cada día D en instalaciones con comportamiento acumulado (al día D) anómalo o favorable. Una vez construidos estos dos grupos de estaciones, se cuantifica la magnitud de la desviación respecto al margen bruto esperado y se clasifican las estaciones de servicio en función de la magnitud de esta desviación. Para establecer los intervalos de desviaciones para esta clasificación se ha tenido en cuenta para cada carburante la rebaja fiscal aprobada por el RDL 7/2026 (-18 c€/lt para la gasolina 95 y -10 c€/lt para el gasóleo A).

Para el conjunto de instalaciones catalogadas como instalaciones con “comportamiento acumulado anómalo” se realiza un seguimiento de mayor detalle en aquellas con desviaciones positivas más significativas (representación gráfica de la evolución del margen bruto, análisis de la localización y caracterización del punto de venta, cuota de ventas en el municipio en el que se ubica ...).

9.2. Resultados para la gasolina 95

La siguiente figura muestra un cuadro resumen con el resultado de los análisis del margen bruto acumulado realizados para la gasolina 95 desde el inicio del conflicto hasta el 30 de abril de 2026.

Figura 50: Resultado del análisis del margen bruto acumulado desde el inicio del conflicto individualizado por estación de servicio. Gasolina 95

GASOLINA 95												
Inicio periodo analizado	28-feb.-26	3-mar.-26	10-mar.-26	17-mar.-26	24-mar.-26	31-mar.-26	5-abr.-26	7-abr.-26	14-abr.-26	21-abr.-26	28-abr.-26	30-abr.-26
Fin periodo analizado	28-feb.-26	3-mar.-26	10-mar.-26	17-mar.-26	24-mar.-26	31-mar.-26	5-abr.-26	7-abr.-26	14-abr.-26	21-abr.-26	28-abr.-26	30-abr.-26
nº días total periodo analizado	0	3	10	17	24	31	36	38	45	52	59	61
Total EES analizadas con indicador	10.502	10.677	10.854	10.750	10.837	10.652	10.576	10.657	10.674	10.710	10.559	10.521
% respecto a EES censadas realmente operativas	92%	94%	95%	94%	95%	93%	93%	93%	93%	94%	92%	92%
DESVIACIÓN PROMEDIO respecto margen bruto esperado 2026	-2,39	-3,79	-3,38	-3,62	-2,73	-1,93	-1,70	-1,55	-0,61	-0,19	-0,64	-0,83
DESVIACIÓN PROMEDIO respecto margen bruto 2025	1,11	-0,29	0,12	-0,12	0,77	1,57	1,80	1,95	2,89	3,31	2,86	2,67
Comportamiento acumulado ANÓMALO (margen acumulado desde 28-feb-26 es superior al margen esperado)												
Total EES	2.237	1.001	1.840	1.925	2.574	3.101	3.261	3.419	4.316	4.704	4.195	3.990
	21%	9%	17%	18%	24%	29%	31%	32%	40%	44%	40%	38%
Caracterización												
Independientes	213	284	1.319	1.483	1.965	2.258	2.324	2.420	2.793	2.953	2.684	2.555
Abanderadas	2.024	717	521	442	609	843	937	999	1.523	1.751	1.511	1.435
Desviación vs. comportamiento esperado												
> 18 c€/lt	0	0	0	1	2	2	2	3	7	3	2	2
10 - 18 c€/lt	3	6	19	28	45	63	50	52	84	97	60	50
5 - 10 c€/lt	157	38	140	179	336	472	491	523	788	904	602	525
1 - 5 c€/lt	1.257	520	1.072	1.086	1.565	1.859	1.964	2.035	2.455	2.725	2.521	2.408
0 - 1 c€/lt	820	437	609	631	626	705	754	806	982	975	1.010	1.005
Desviación promedio	1,95	1,72	2,14	2,34	2,87	3,00	2,94	2,97	3,18	3,22	2,84	2,72
Comportamiento acumulado FAVORABLE (margen acumulado desde 28-feb-26 es inferior al margen esperado)												
Total EES	8.265	9.676	9.014	8.825	8.263	7.551	7.315	7.238	6.358	6.006	6.364	6.531
	79%	91%	83%	82%	76%	71%	69%	68%	60%	56%	60%	62%
Caracterización												
Independientes	3.564	3.623	2.654	2.417	1.982	1.560	1.431	1.401	1.031	898	1.102	1.195
Abanderadas	4.701	6.053	6.360	6.408	6.281	5.991	5.884	5.837	5.327	5.108	5.262	5.336
Desviación vs. comportamiento esperado												
> (-18) c€/lt	26	33	19	19	15	11	9	9	4	1	2	4
(-10) a (-18) c€/lt	149	239	279	371	330	257	191	176	104	69	71	73
(-5) a (-10) c€/lt	1.612	3.189	3.294	3.682	2.780	1.966	1.730	1.609	1.053	772	874	946
(-1) a (-5) c€/lt	5.395	5.517	4.551	4.129	4.363	4.406	4.436	4.500	4.158	3.994	4.248	4.357
0 a (-1) c€/lt	1.083	698	871	624	775	911	949	944	1.039	1.170	1.169	1.151
Desviación promedio	-3,56	-4,36	-4,51	-4,92	-4,47	-3,96	-3,74	-3,68	-3,18	-2,86	-2,94	-2,99

Fuente: Dirección de Energía CNMC

Las conclusiones que se extraen para el acumulado a 30 de abril de 2026 (61 días transcurridos desde el inicio del conflicto) son las siguientes:

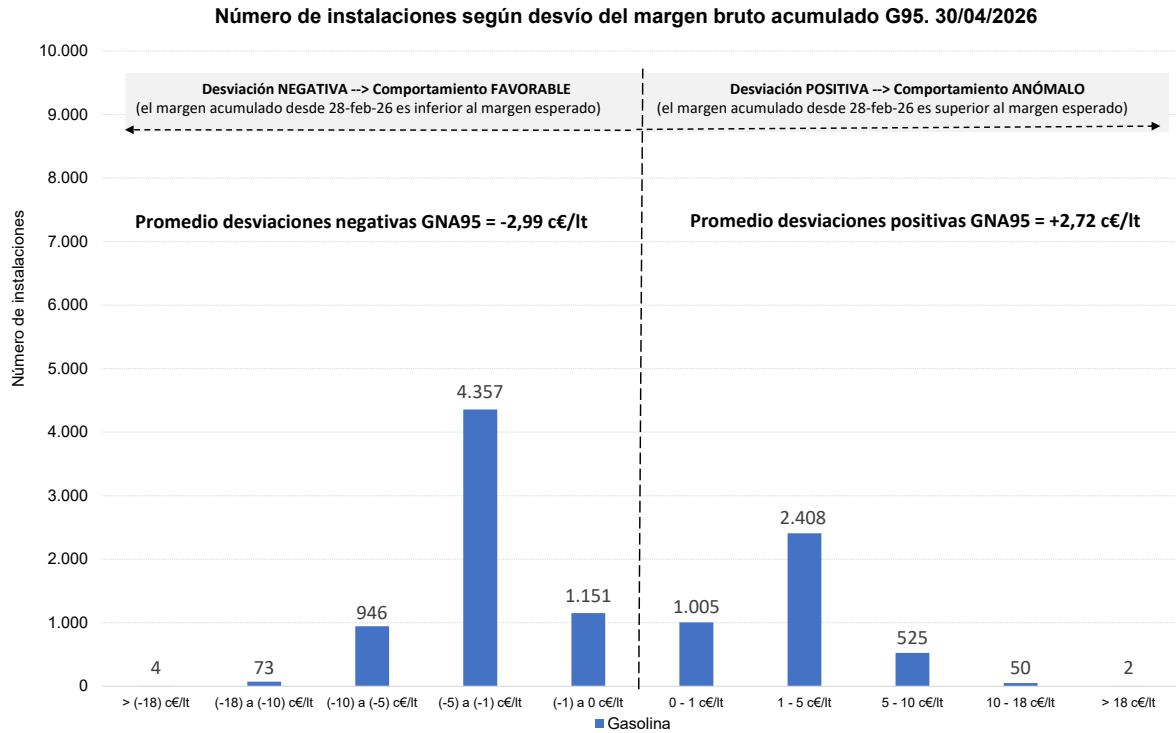
- **Se monitoriza el comportamiento de 10.521 estaciones de servicio** con disponibilidad de precios para la gasolina 95. Esto supone aproximadamente la monitorización del 92% del total de instalaciones censadas y operativas.
- De las 10.521 estaciones monitorizadas, 3.990 instalaciones (38%) presentan un comportamiento acumulado “anómalo” (su margen bruto acumulado supera al margen bruto esperado; desviación positiva) y las restantes 6.531 instalaciones (62%) presentan un comportamiento acumulado “favorable” (su margen bruto acumulado es inferior al margen bruto esperado; desviación negativa).

- La desviación promedio del margen bruto acumulado respecto al margen bruto esperado para el conjunto de las 10.521 estaciones monitorizadas (desviaciones positivas y negativas) es de **-0,83 c€/lt**. La desviación promedio respecto al PAI-Ci de 2025 es de **+2,67 c€/lt**⁵³.
- Respecto a las **3.990 estaciones de servicio con comportamiento acumulado “anómalo”**:
 - El **64% (2.555 estaciones)** son instalaciones independientes y el 36% restante (1.435) son estaciones que están integradas en la red de un operador mayorista. **[INICIO CONFIDENCIAL] [...] [FIN CONFIDENCIAL]**
 - La mayor parte de las 3.990 estaciones (86%) presentan desviaciones respecto al margen bruto esperado inferiores a **+5 c€/lt**. Un total de 52 instalaciones se desvían de su comportamiento esperado en más de **+10 c€/lt** y, de ellas, solo 2 superan los **+18 c€/lt** (rebaja fiscal aprobada para la gasolina 95 por el RDL 7/2026).
 - En promedio, el conjunto de las 3.990 estaciones de servicio catalogadas como de comportamiento “anómalo” presenta una desviación respecto a su comportamiento esperado de **+2,72 c€/lt**.
- Respecto a las **6.531 estaciones de servicio con comportamiento acumulado “favorable”**:
 - El 18% (1.195 estaciones) son independientes y el **82% (5.336)** son estaciones que están integradas en la red de un operador mayorista. **[INICIO CONFIDENCIAL] [...] [FIN CONFIDENCIAL]**
 - La mayor parte de las 6.531 estaciones (84%) presentan desviaciones respecto al margen bruto esperado entre 0 y **-5 c€/lt**. Un total de 77 instalaciones se desvían de su comportamiento esperado en más de **-10 c€/lt**.
 - En promedio, el conjunto de las 6.531 estaciones de servicio catalogadas como de comportamiento “favorable” presenta una desviación respecto a su comportamiento esperado de **-2,99 c€/lt**.

La siguiente figura muestra de forma más visual la distribución de las 10.521 estaciones de servicio monitorizadas para la gasolina 95 en función de los desvíos del margen bruto acumulado a 30 de abril de 2026 respecto al margen bruto esperado y su categorización en estaciones de servicio independientes y abanderadas.

⁵³ La pequeña diferencia que se observa entre esta cifra y la aportada en la figura 47 (2,7 c€/lt) se debe a que en este análisis se tienen en cuenta las estaciones de servicio de toda la geografía española, mientras que en la figura 47 se hace referencia a la red de Península + Baleares.

Figura 51: Distribución de las estaciones de servicio en función de la desviación de su margen bruto acumulado a 30 de abril de 2026 respecto al margen bruto esperado. Gasolina 95



[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente: Dirección de Energía CNMC

Se considera **necesario realizar un análisis pormenorizado para las 52 estaciones de servicio cuya desviación respecto al comportamiento esperado en gasolina 95 supera los +10 c€/lt.**

9.3. Resultados para el gasóleo A

La siguiente figura muestra un cuadro resumen con el resultado de los análisis del margen bruto acumulado realizados para el gasóleo A desde el inicio del conflicto hasta el 30 de abril de 2026.

Figura 52: Resultado del análisis del margen bruto acumulado desde el inicio del conflicto individualizado por estación de servicio. Gasóleo A

GASÓLEO A												
Inicio periodo analizado	28-feb.-26	3-mar.-26	10-mar.-26	17-mar.-26	24-mar.-26	31-mar.-26	5-abr.-26	7-abr.-26	14-abr.-26	21-abr.-26	28-abr.-26	30-abr.-26
Fin periodo analizado	28-feb.-26	3-mar.-26	10-mar.-26	17-mar.-26	24-mar.-26	31-mar.-26	5-abr.-26	7-abr.-26	14-abr.-26	21-abr.-26	28-abr.-26	30-abr.-26
nº días total periodo analizado	0	3	10	17	24	31	36	38	45	52	59	61
Total EES analizadas con indicador	10.826	11.026	11.174	11.093	11.184	11.002	10.913	10.995	11.012	11.051	10.892	10.863
% respecto a EES censadas realmente operativas	95%	97%	98%	97%	98%	96%	96%	96%	96%	97%	95%	95%
DESVIACIÓN PROMEDIO respecto margen bruto esperado 2026	-4,86	-10,92	-11,37	-9,20	-9,94	-9,30	-10,20	-10,20	-7,23	-4,88	-4,44	-4,40
DESVIACIÓN PROMEDIO respecto margen bruto 2025	-1,36	-7,42	-7,87	-5,70	-6,44	-5,80	-6,70	-6,70	-3,73	-1,38	-0,94	-0,90
Comportamiento acumulado ANÓMALO (margen acumulado desde 28-feb-26 es superior al margen esperado)												
Total EES	430	7	102	339	179	133	39	38	210	983	1.149	1.132
	4,0%	0,1%	0,9%	3,1%	1,6%	1,2%	0,4%	0,3%	1,9%	8,9%	10,5%	10,4%
Caracterización												
Independientes	32	2	85	327	174	125	36	35	174	767	888	879
Abanderadas	398	5	17	12	5	8	3	3	36	216	261	253
Desviación vs. comportamiento esperado												
> 10 c€/lt	0	0	2	6	0	0	0	0	4	2	1	0
5 - 10 c€/lt	10	1	12	25	16	3	1	1	6	27	34	34
2,5 - 5 c€/lt	64	0	14	88	33	24	4	2	30	143	167	167
1 - 2,5 c€/lt	132	3	38	106	64	52	11	9	75	341	429	418
0 - 1 c€/lt	224	3	36	114	66	54	23	26	95	470	518	513
Desviación promedio	1,40	2,05	2,18	2,21	1,99	1,58	1,28	1,11	1,71	1,47	1,50	1,48
Comportamiento acumulado FAVORABLE (margen acumulado desde 28-feb-26 es inferior al margen esperado)												
Total EES	10.396	11.019	11.072	10.754	11.005	10.869	10.874	10.957	10.802	10.068	9.743	9.731
	96,0%	99,9%	99,1%	96,9%	98,4%	98,8%	99,6%	99,7%	98,1%	91,1%	89,5%	89,6%
Caracterización												
Independientes	4.044	4.229	4.188	3.891	4.093	4.019	4.031	4.096	3.962	3.400	3.203	3.183
Abanderadas	6.352	6.790	6.884	6.863	6.912	6.850	6.843	6.861	6.840	6.668	6.540	6.548
Desviación vs. comportamiento esperado												
> (-10) c€/lt	407	6.584	6.973	4.396	5.229	4.109	5.007	4.998	1.792	788	688	668
(-5) a (-10) c€/lt	4.543	4.182	3.489	4.730	4.427	5.192	4.966	5.069	5.889	4.026	3.647	3.623
(-2,5) a (-5) c€/lt	3.853	224	433	1.179	960	1.166	749	740	2.179	3.221	3.218	3.238
(-1) a (-2,5) c€/lt	1.142	26	110	321	259	316	109	116	734	1.326	1.441	1.454
0 a (-1) c€/lt	451	3	67	128	130	86	43	34	208	707	749	748
Desviación promedio	-5,12	-10,93	-11,49	-9,56	-10,14	-9,43	-10,24	-10,24	-7,40	-5,50	-5,14	-5,08

Fuente: Dirección de Energía CNMC

Las conclusiones que se extraen para el acumulado a 30 de abril de 2026 (61 días transcurridos desde el inicio del conflicto) son las siguientes:

- **Se monitoriza el comportamiento de 10.863 estaciones de servicio** con disponibilidad de precios para el gasóleo A. Esto supone aproximadamente la monitorización del 95% del total de instalaciones censadas y operativas.
- De las 10.863 estaciones monitorizadas, 1.132 instalaciones (10%) presentan un comportamiento acumulado “anómalo” (su margen bruto acumulado supera al margen bruto esperado; desviación positiva) y las restantes 9.731 instalaciones (90%) presentan un comportamiento acumulado “favorable” (su margen bruto acumulado es inferior al margen bruto esperado; desviación negativa).

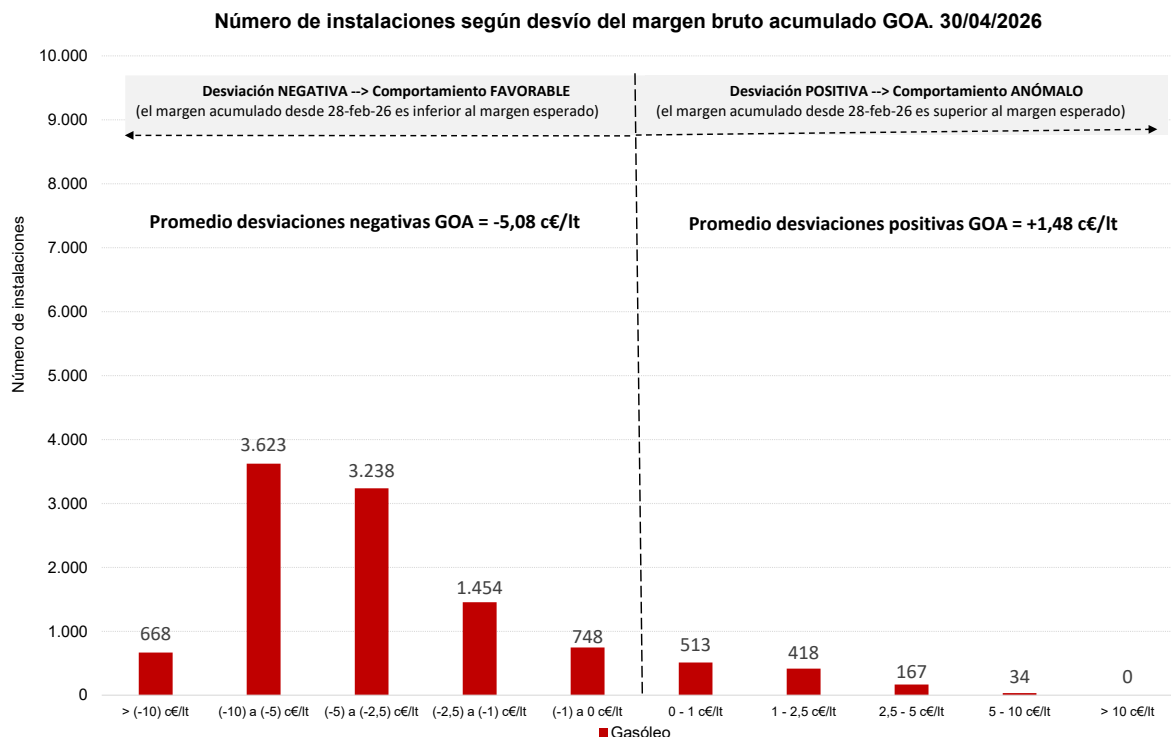
- La desviación promedio del margen bruto acumulado respecto al margen bruto esperado para el conjunto de las 10.863 estaciones monitorizadas (desviaciones positivas y negativas) es de **-4,40 c€/lt**. La desviación promedio respecto al PAI-Ci de 2025 es de -0,90 c€/lt⁵⁴.
- Respecto a las **1.132 estaciones de servicio con comportamiento acumulado “anómalo”**:
 - El **78% (879 estaciones) son instalaciones independientes** y el 22% restante (253) son estaciones que están integradas en la red de un operador mayorista. **[INICIO CONFIDENCIAL] [...] [FIN CONFIDENCIAL]**
 - La mayor parte de las 1.132 estaciones (97%) presentan desviaciones respecto al margen bruto esperado inferiores a +5 c€/lt. Un total de 34 instalaciones se desvían de su comportamiento esperado entre +5 y +10 c€/lt. Ninguna instalación supera un desvío de +10 c€/lt (rebaja fiscal aprobada para el gasóleo A por el RDL 7/2026).
 - En promedio, el conjunto de las 1.132 estaciones de servicio catalogadas como de comportamiento “anómalo” presenta una desviación respecto a su comportamiento esperado de **+1,48 c€/lt**.
- Respecto a las **9.731 estaciones de servicio con comportamiento acumulado “favorable”**:
 - El 33% (3.183 estaciones) son independientes y el **67% (6.548) son estaciones que están integradas en la red de un operador mayorista**. **[INICIO CONFIDENCIAL] [...] [FIN CONFIDENCIAL]**
 - La mayor parte de las 9.731 estaciones (56%) presentan desviaciones respecto al margen bruto esperado entre 0 y -5 c€/lt. Un total de 668 instalaciones se desvían de su comportamiento esperado en más de -10 c€/lt.
 - En promedio, el conjunto de las 9.731 estaciones de servicio catalogadas como de comportamiento “favorable” presenta una desviación respecto a su comportamiento esperado de **-5,08 c€/lt**.

La siguiente figura muestra de forma más visual la distribución de las 10.863 estaciones de servicio monitorizadas para el gasóleo A en función de los desvíos del margen bruto acumulado a 30 de abril de 2026 respecto al margen bruto

⁵⁴ La pequeña diferencia que se observa entre esta cifra y la aportada en la figura 47 (-0,4 c€/lt) se debe a que en este análisis se tienen en cuenta las estaciones de servicio de toda la geografía española, mientras que en la figura 47 se hace referencia a la red de Península + Baleares.

esperado y su categorización en estaciones de servicio independientes y abanderadas.

Figura 53: Distribución de las estaciones de servicio en función de la desviación de su margen bruto acumulado a 30 de abril de 2026 respecto al margen bruto esperado. Gasóleo A



[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

Fuente: Dirección de Energía CNMC

Se considera **necesario realizar un análisis pormenorizado para las 34 estaciones de servicio cuya desviación respecto al comportamiento esperado en gasóleo A supera los +5 c€/lt.**

9.4. Análisis pormenorizado para la gasolina 95 (52 estaciones de servicio)

Como se ha concluido en el epígrafe 9.2, se ha identificado para la gasolina 95 un conjunto de 52 estaciones de servicio cuyo margen bruto acumulado desde el inicio del conflicto se separa del margen bruto esperado en más de +10 c€/lt. Al considerarse una desviación relevante si se compara con la reducción fiscal implementada para la gasolina 95 (-18 c€/lt), podría tratarse de un conjunto de instalaciones sobre las que existen indicios de una posible absorción parcial o total de la rebaja impositiva.

Para cada una de estas instalaciones se ha calculado la cuota de ventas en gasolina 95 que ostentan en la localidad en la que se ubican, al objeto de determinar su peso en los suministros del entorno competitivo y tratar de ponderar en consecuencia los efectos de la posible no traslación al consumidor final de la rebaja fiscal.

A continuación, se muestran las características censales y cuota de mercado en ventas de gasolina 95 de las 52 estaciones de servicio referidas. Se ordenan de mayor a menor desviación respecto al comportamiento esperado.

[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

9.5. Análisis pormenorizado para el gasóleo A (34 estaciones de servicio)

Como se ha concluido en el epígrafe 9.3, se ha identificado para el gasóleo A un conjunto de 34 estaciones de servicio cuyo margen bruto acumulado desde el inicio del conflicto se separa del margen bruto esperado en más de +5 c€/lt. Al considerarse una desviación relevante si se compara con la reducción fiscal implementada para el gasóleo A (-10 c€/lt), podría tratarse de un conjunto de instalaciones sobre las que existen indicios de una posible absorción parcial o total de la rebaja impositiva.

Para cada una de estas instalaciones se ha calculado la cuota de ventas en gasóleo A que ostentan en la localidad en la que se ubican, al objeto de determinar su peso en los suministros del entorno competitivo y tratar de ponderar en consecuencia los efectos de la posible no traslación al consumidor final de la rebaja fiscal.

A continuación, se muestran las características censales y cuota de mercado en ventas de gasóleo A de las 34 estaciones de servicio referidas. Se ordenan de mayor a menor desviación respecto al comportamiento esperado.

[INICIO CONFIDENCIAL]

[...]

[FIN CONFIDENCIAL]

9.6. Análisis evolutivo de precios mayoristas y precios finales en las estaciones de servicio que presentan un comportamiento potencialmente anómalo

Tal y como se ha comentado en anteriores apartados de este informe, en virtud de lo dispuesto en el artículo 28.2 del Real Decreto-ley 7/2026, la CNMC ha recabado semanalmente de los operadores al por mayor integrados en grupos con capacidad de refino (REPSOL, MOEVE y BP) información detallada relativa a los precios de venta aplicados a las estaciones de servicio y a los costes de adquisición de carburantes. La explotación y verificación de esta información ha requerido un importante esfuerzo técnico y organizativo desarrollado en un plazo notablemente reducido, incluyendo el diseño de cuestionarios, la recepción masiva de los mismos, su depuración, homogeneización y explotación analítica avanzada, en colaboración con los operadores obligados al suministro de datos.

La disponibilidad de estos datos ha permitido realizar en un plazo especialmente ambicioso, por primera vez con alto nivel de granularidad y trazabilidad, un análisis comparado entre la evolución de los precios de aprovisionamiento y los precios finales observados en determinados gestores de estaciones de servicio que, durante el periodo de tensión internacional derivado del conflicto entre Irán y Estados Unidos, han presentado preliminarmente resultados anómalos en su indicador PAI-Ci acumulado. El contraste de estos resultados preliminares con la información de precios mayoristas aportada por los tres operadores refineros permite confirmar el grado de solidez de la metodología de análisis empleada.

Cabe señalar que no ha sido posible realizar este contraste con la totalidad de los puntos de venta con indicador PAI-Ci anómalo (52 estaciones para la gasolina 95 y 34 estaciones para el gasóleo A) ya que no todas las instalaciones catalogadas preliminarmente bajo esta tipología se suministran de al menos alguno de los tres operadores refineros que son los únicos de los que se dispone información sobre precios y ventas mayoristas.

Los resultados resumidos de este análisis se presentan en el Anexo I (gasolina 95) y Anexo II (gasóleo A) a este informe. En estos Anexos, para cada una de las estaciones de servicio analizadas se incorpora un detalle individualizado con los principales elementos identificativos y societarios disponibles en las bases de datos de la CNMC (Orden ITC 2308/2007), incluyendo, entre otros, el código de identificación de la instalación (ID_ES), el número de registro y margen, la provincia y localidad de ubicación, el operador al por mayor vinculado o

independiente en caso de serlo, el rótulo comercial, el tipo de vínculo contractual declarado, así como la razón social y NIF del titular de la instalación.

A continuación, se presenta para cada instalación un gráfico comparativo en el que se analiza la evolución temporal del precio antes de impuestos aplicado por la estación de servicio al consumidor final frente al precio antes de impuestos de suministro a la razón social titular de dicha instalación comunicado por el operador al por mayor. Este contraste permite identificar posibles divergencias entre la evolución de los precios de aprovisionamiento de las estaciones de servicio y los precios finales repercutidos al mercado durante el periodo analizado.

Finalmente, cada análisis incorpora la localización geográfica de la estación de servicio mediante su identificación en Google Maps, con objeto de facilitar su contextualización territorial y comercial.

Este análisis realizado sobre las estaciones de servicio identificadas como **potencialmente anómalas** permite apreciar, con carácter general, un **ensanchamiento de la diferencia entre el precio antes de impuestos aplicado al consumidor final y el precio de suministro sin impuestos comunicado por el operador al por mayor a la estación de servicio tras el inicio del conflicto** entre Irán y Estados Unidos, el 28 de febrero de 2026.

No obstante, la intensidad, duración y perfil temporal de dicha divergencia no son homogéneos entre instalaciones, observándose comportamientos diferenciados según la estación analizada. En algunos casos se producen incrementos simultáneos tanto en el precio de aprovisionamiento sin impuestos como en el precio final al público sin impuestos, si bien posteriormente el precio de suministro experimenta una corrección más acusada que en la mayoría de los casos no se traslada con la misma intensidad al precio minorista, dando lugar a una ampliación persistente del diferencial entre ambas variables.

La evolución comparativa de precios de aprovisionamiento y precios finales aplicados en las estaciones con posible comportamiento anómalo (con ensanchamiento del diferencial existente entre ambas variables) contrasta con la evolución observada en las estaciones de servicio catalogadas como estaciones de comportamiento favorable. En estas últimas instalaciones el incremento del precio final al público aparece acompañado de un aumento también significativo del precio de suministro comunicado por el operador al por mayor, sin que se aprecie una ampliación abrupta o desproporcionada del diferencial entre ambas magnitudes, pues ambas series mantienen una evolución relativamente paralela durante el periodo analizado. Este tipo de evolución sería compatible, al menos preliminarmente, con una traslación más alineada de las variaciones de costes al precio final minorista y con un mantenimiento aparente de márgenes durante el periodo analizado.

Debe señalarse, no obstante, que **las conclusiones anteriores se obtienen sobre un horizonte temporal necesariamente limitado**, condicionado tanto por la reciente entrada en vigor de las obligaciones de remisión de información previstas en el artículo 28.2 del Real Decreto-ley 7/2026 como por el calendario fijado en la propia norma para la elaboración del presente informe, cuya publicación debe efectuarse antes del 31 de mayo de 2026. En consecuencia, el **periodo disponible para el análisis resulta todavía reducido para extraer conclusiones definitivas o estructurales** sobre el comportamiento competitivo de las estaciones analizadas y del conjunto del mercado, especialmente en un contexto de elevada volatilidad internacional. No obstante, la CNMC ha considerado necesario desarrollar este **ejercicio de supervisión preliminar** con la máxima diligencia y profundidad técnica posibles dentro del plazo legalmente establecido, configurando así una primera aproximación analítica que podrá ser ampliada y refinada conforme se disponga de series temporales más extensas y consolidadas.

10. CONCLUSIONES

Las principales conclusiones que se extraen del “*estudio sobre el funcionamiento del mercado de distribución y comercialización de carburantes tanto a particulares como a profesionales, con especial atención a la evolución de precios y del grado de competencia efectiva en el contexto de la guerra en Irán, incluyendo el comportamiento de los márgenes*”, cuya elaboración ha sido encomendada a la CNMC por el artículo 28.3 del RDL 7/2026, son las siguientes:

- 1) El mercado español de distribución y comercialización de carburantes es un **mercado liberalizado**, con libre formación de precios y acceso de terceros a las infraestructuras logísticas.
- 2) Las actividades de **refino y logística primaria**, que conforman la primera parte de la cadena de valor, presentan un elevado grado de concentración. La **distribución mayorista**, que incluye un conjunto muy amplio de operaciones, solo puede ser realizada por las empresas que ostenten la condición de operador al por mayor de productos petrolíferos (95 en la actualidad) y cumplan con los requisitos establecidos para ello. Por su parte, la **distribución minorista** es intensiva en competencia y muestra una creciente diversidad de agentes, formatos y estrategias comerciales. La distribución minorista de carburantes se desarrolla principalmente a través del canal de estaciones de servicio que es en el que se focaliza el estudio.
- 3) Esta configuración de la cadena de valor condiciona el grado y la velocidad de traslación de las perturbaciones internacionales a los precios finales, siendo especialmente relevante el papel del **aprovisionamiento mayorista** de producto refinado a las instalaciones de suministro y las distintas **fórmulas contractuales entre operadores mayoristas y estaciones de servicio** que determinan, entre otros factores, el esquema de determinación

del precio mayorista y el poder de fijación de los precios finales en los puntos de venta.

- 4) **La red de estaciones de servicio española ha experimentado una transformación estructural significativa desde 2013**, como resultado de las medidas orientadas a fomentar la competencia efectiva aprobadas entonces. El cambio ha venido motivado principalmente por la notable proliferación de estaciones de servicio independientes, tanto por la apertura de nuevas instalaciones de esta tipología como por la liberación de contratos DODO. En la actualidad la red independiente representa el 45% del total de instalaciones de suministro y mantiene su tendencia creciente en detrimento de las abanderadas.
- 5) **Las estaciones de servicio independientes dinamizan la red e introducen mayor presión competitiva inter-marca**, especialmente a través de modelos de bajo coste, disciplinando los precios en múltiples entornos locales y contribuyendo a una mayor dispersión de precios en beneficio del consumidor. Desde la implementación de las medidas de 2013, los precios de las estaciones de servicio independientes han ido ampliando su distancia con los precios de las principales redes abanderadas.
- 6) La red española de estaciones de servicio presenta actualmente **dualidad de modelos** de negocio. Por un lado, el modelo tradicional de red abanderada, en el que además del suministro del carburante se ofrecen otros servicios y, por otro, el modelo independiente low-cost o de bajo coste cuya propuesta se basa principalmente en el precio y se caracteriza por tener estructuras comerciales más flexibles y una mayor exposición al mercado spot. La coexistencia de estos dos modelos de negocio puede dar lugar, en contextos de elevada volatilidad internacional y alteraciones abruptas de las cotizaciones, a respuestas comerciales diferenciadas en términos de precios minoristas.
- 7) El conflicto entre Estados Unidos e Irán ha generado una extraordinaria **tensión en los mercados internacionales** de crudo y productos refinados, con incrementos históricos en las cotizaciones de referencia, especialmente intensos en el caso del gasóleo, dada la elevada dependencia europea de los aprovisionamientos procedentes de Oriente Medio.
- 8) La **rebaja fiscal** aprobada por el Real Decreto-ley 7/2026 **ha contribuido de manera efectiva a contener el nivel de precios de venta al público**, afectados notablemente por el incremento de las cotizaciones internacionales, evitando que alcanzaran los máximos registrados durante la crisis energética de 2022 cuando Rusia invadió a Ucrania.
- 9) En la misma línea, las **políticas de descuentos y fidelización** desplegadas por las principales redes de estaciones de servicio han contribuido a amortiguar el impacto del encarecimiento del carburante para determinados consumidores, si bien introducen potenciales asimetrías competitivas

vinculadas al grado de integración vertical y diversificación energética, que requieren un seguimiento específico desde la perspectiva de competencia.

- 10) El análisis por redes de distribución muestra que, **tras el inicio del conflicto, se produce un estrechamiento de los diferenciales de precios entre redes abanderadas e independientes**, fenómeno ya observado en la crisis de 2022 y que podría ser explicado en gran medida por las distintas modalidades de aprovisionamiento (contratos referenciados a precios promedio frente a compras en el mercado spot). Este estrechamiento del diferencial de precios se observa también entre las distintas marcas independientes.
- 11) En el segmento particular del **transporte profesional por carretera**, la comercialización de gasóleo A presenta una estructura concentrada a nivel agregado, aunque con heterogeneidad territorial y presencia de operadores especializados. A nivel global peninsular, los descuentos comerciales aplicados a este segmento se han mantenido estables tras el inicio del conflicto, sin apreciarse una reducción sistemática del diferencial frente al precio al público en general. No obstante, sí se observa diversidad de comportamientos entre operadores/emisores de tarjetas y/o zonas geográficas. En cualquier caso, cabe señalar que solo se ha podido analizar el impacto en el mes de marzo por ser los últimos datos disponibles para el colectivo de transportistas profesionales.
- 12) El **margen bruto de distribución** (PAI-Ci) se define como la diferencia entre el precio antes de impuestos (PAI) y la cotización internacional de referencia a la que se indexa el precio final (Ci). Es un indicador que permite supervisar el funcionamiento del mercado aislando los efectos que producen sobre los precios finales las cargas impositivas y los acontecimientos de los mercados internacionales. Por tanto, es el indicador elegido para supervisar el grado de traslación al mercado de la rebaja fiscal aprobada por el RDL 7/2026.
- 13) En el contexto específico del conflicto en Irán, el análisis agregado del margen bruto **no evidencia, a nivel global peninsular, la existencia de un comportamiento anómalo generalizado del mercado** ni una apropiación significativa de la rebaja fiscal por parte del conjunto de las redes. **Por redes de distribución, las diferencias de comportamiento identificadas** en cuanto a la evolución de su margen bruto en los dos meses de transcurso del conflicto **podrían deberse más a los efectos de las distintas formas de aprovisionamiento de las instalaciones que a la puesta en práctica de estrategias concretas de precios** para absorber total o parcialmente la rebaja fiscal aprobada por el RDL 7/2026.
- 14) Sin embargo, el análisis individualizado por estación de servicio sí ha permitido identificar un **número reducido de instalaciones con desviaciones positivas relevantes** de su margen bruto acumulado desde el inicio del conflicto respecto al nivel esperado, especialmente en el caso de

la gasolina 95, lo que justifica un **seguimiento reforzado y específico** de estas situaciones. Adicionalmente, para parte de este conjunto de instalaciones se ha confirmado una ampliación del diferencial existente entre sus precios de aprovisionamiento y los precios finales de venta bajo los que comercializan sus productos.

- 15) El periodo disponible para el análisis resulta todavía reducido para extraer conclusiones definitivas o estructurales** sobre el comportamiento competitivo de las estaciones analizadas y del conjunto del mercado, especialmente en un contexto de elevada volatilidad internacional. No obstante, la CNMC ha considerado necesario desarrollar este **ejercicio de supervisión preliminar** dentro del plazo legalmente establecido, configurando así una primera aproximación analítica que podrá ser ampliada y refinada conforme se disponga de series temporales más extensas y consolidadas.

Notifíquese el presente informe al Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, al Ministerio de Hacienda, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y al Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030, y publíquese en la página web de la CNMC en su versión no confidencial.

ANEXO I: EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS MAYORISTAS Y MINORISTAS EN INSTALACIONES CON POTENCIAL COMPORTAMIENTO ANÓMALO PARA LA GASOLINA 95 [CONFIDENCIAL]

ANEXO II: EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS MAYORISTAS Y MINORISTAS EN INSTALACIONES CON POTENCIAL COMPORTAMIENTO ANÓMALO PARA EL GASÓLEO A [CONFIDENCIAL]