

Estudo do potencial impacto da Proposta de Lei n.º 109/XIV/2.ª

Caracterização da base de análise e identificação e estruturação de impactos (versão resumida)

OUTUBRO 2021

Índice

Contexto da Proposta de Lei n.º 109/XIV/2.ª

Principais conclusões do estudo

Análise da evolução da margem bruta do negócio

Análise do Preço Médio de Venda ao Público e da carga fiscal

Principais riscos associados à implementação da Proposta de Lei

Potenciais impactos decorrentes de uma limitação de margens

Anexos

Contexto da Proposta de Lei n.º 109/XIV/2.ª

No contexto da recente evolução dos preços, entendeu o Governo apresentar uma Proposta de Lei que visa a sua habilitação a fixar margens máximas a título excecional



Governo argumenta que preço dos combustíveis não acompanhou a descida da cotação internacional do petróleo

- Alterações de padrões de consumo no mercado dos produtos petrolíferos que se sentiram nos últimos anos provocaram uma **diminuição de procura**
- **Diminuição da procura e quebra abrupta da sua cotação de mercado** global e dos preços de referência em Portugal (nos termos da Lei n.º 6/2015, de 16 de janeiro) **não foi acompanhada do correspondente decréscimo do preço**
- Tal fora detetado no GPL engarrafado mas **vigoraram medidas excecionais de controlo de preço** aquando do decretamento do Estado de Emergência
- Este incremento de preços no mercado de combustíveis **repercute-se nos consumidores e gera pressão inflacionária nos preços** dos bens de consumo

*Governo pretende estar habilitado a intervir com a **fixação de margens máximas em todas as componentes das cadeias de valor de gasolina e gasóleo simples e de GPL engarrafado**, para dar resposta adequada e proporcional a eventos de distorção no mercado destes produtos essenciais a consumidores e empresas*



Proposta de lei prevê a fixação de margens máximas dos combustíveis simples ou GPL engarrafado

- Por razões de **interesse público e para assegurar o regular funcionamento do mercado e a proteção dos consumidores**, podem ser **excecionalmente fixadas margens máximas** em qualquer uma das componentes comerciais que formam o PVP dos combustíveis simples ou do GPL engarrafado
- Estas margens máximas podem ser definidas para **qualquer uma das atividades da cadeia de valor mencionadas**, sendo fixadas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da Economia e da Energia, sob proposta da ERSE e ouvida a Autoridade da Concorrência
- As margens máximas devem ser **limitadas no tempo**

Principais conclusões do estudo

A Proposta de Lei assenta num conjunto de premissas que não refletem a realidade do setor, existindo riscos e impactos associados à aplicação de um mecanismo desta natureza

CONTEXTO

A evolução da margem bruta unitária está em linha com o verificado na UE, sendo a carga fiscal o fator determinante para o aumento da diferença do PMVP face à média da UE nos últimos anos

A evolução da margem bruta unitária (por litro) não tem associado um crescimento da margem líquida para os operadores

- Decréscimo no consumo desde 2015, tendência que se prevê que se acentue no futuro
- Ambiente concorrencial acentuou-se com o conseqüente aumento dos descontos praticados
- Aumento dos custos de estrutura nos últimos anos

Carga fiscal é a componente mais relevante na composição do PMVP, tendo o seu peso aumentado nos últimos anos

- Aumento do PMVP dos CLB em 7% e do PMVP de GPL garrafa entre 4 a 5%, nos últimos 5 anos
- PMVP foi sujeito a novos impostos, incluindo a atualização provisória do ISP
- Aumento do peso da carga fiscal entre 2 e 8 p.p. nos últimos 5 anos

RISCOS

Intervenções estatais desta natureza acarretam riscos para o regular funcionamento do setor

- Redução da **atratividade** do setor
- Redução da **rede de distribuição e players** com menor dimensão
- Redução da **capacidade de investimento** do setor
- Aumento do **preço final** para o consumidor
- Distorção da **concorrência** no setor
- Afetação dos **volumes no mercado nacional**

IMPACTOS

Os riscos identificados traduzem-se num conjunto de impactos a nível do consumidor, socioeconómico e de receita e despesa do Estado

Consumidor

- Aumento do preço final para o consumidor
- Redução do número de PACs
- Redução da qualidade de serviço
- Contração dos revendedores de GPL

Socioeconómico

- Degradação do VAB
- Aumento de atividades informais
- Redução do emprego no setor
- Redução do investimento no setor

Receita e despesa pública

- Redução da receita fiscal
- Aumento da evasão fiscal
- Redução das contribuições para a Seg. Social
- Aumento da despesa pública

Análise da evolução da margem bruta do negócio

A evolução da margem bruta unitária (por litro) não tem associado um crescimento da margem líquida para os operadores, tendo o PMAI decrescido nos últimos 5 anos



Decréscimo do consumo desde 2015, tendência que se prevê que se acentue no futuro

- **Diminuição do consumo de gasolina (-19%) e gasóleo (-5%) entre 2014-20**, sobretudo devido à quebra em 2020 (-17% e -14%)
- **Consumo de GPL diminuiu 13% entre 2014-20**, com uma TCMA de -2,9% até 2019 mas com subida de 0,8% em 2020
- Tendências globais apontam para uma **aposta em energias de baixa emissão de carbono** em detrimento dos combustíveis fósseis
- Previsão de **decréscimo do consumo** em Portugal mais acentuado que na UE (-14p.p. vs. -13p.p. matriz energética entre 2020-50)



Ambiente concorrencial acentuou-se, conduzindo ao aumento dos descontos praticados

- Crescimento em 11% do número de PACs¹, principalmente alavancado na **entrada de novos players low cost e hipermercados**
- Manutenção da rede dos principais operadores essencialmente alavancada em **estratégias de fidelização e descontos mais agressivos** (e.g. valor médio dos descontos praticados na contratação pública³ de CLB aumentou 46% entre 2015 e 2020)
- **Redução do número de independentes**, menos resilientes à redução de consumo e com menor capacidade a nível da oferta e fidelização



Aumento dos custos de estrutura nos últimos anos

- **Aumento dos custos exógenos** ao setor entre 2015 e 2020 como, por exemplo, no **preço médio do imobiliário, custos de construção e remuneração mínima e média** dos trabalhadores, os quais diferem a nível regional
- **Crescimento de custos endógenos**, tais como **HSE** (e.g. aumento do investimento em EPIs, agravado durante o período da pandemia) e **modernização e melhoria da oferta** (e.g. experiência do cliente)



PMAI em Portugal decresceu em linha com média Europeia

- O Preço Médio Antes de Imposto nos CLB² sofreu flutuações **em linha com a média da UE** nos últimos 7 anos
- O PMAI de GPL Auto em Portugal **decresceu a uma média anual de 2,6%** acompanhando as flutuações da média da UE
- **Preço de referência** constitui o principal *driver* para as variações do PMAI, e apresenta **limitações no seu cálculo**, podendo não refletir os custos reais incorridos pelos Operadores

Análise do Preço Médio de Venda ao Público e da carga fiscal

Mais de metade do PMVP no caso da Gasolina e Gasóleo está associado à componente fiscal, cujo peso cresceu 2-8 p.p. nos últimos 5 anos e está acima da média europeia



Aumento do PMVP dos CLB e GPL com decréscimo do Preço Médio Antes de Imposto

- Os PMVP de Gasolina 95 e Gasóleo em PT **criaram 7% e 7,4%** entre 2014-21, respetivamente
- Os PMVP de GPL Butano e Propano em PT **criaram 5% e 4%** no mesmo período, respetivamente
- Reforça-se que o PMAI em Portugal **decreceu 5% na Gasolina e 10% no Gasóleo, 15% no GPL Auto** entre 2014-20, acompanhando as flutuações verificadas na União Europeia



Aumento do peso da carga fiscal entre 2 e 8 p.p. nos últimos 5 anos

- Nos últimos 5 anos, verificou-se um aumento entre 2 e 8 p.p. do peso da carga fiscal :
 - i. Carga fiscal de Gasolina 95 **criou 2p.p.** entre 2014-21, representando atualmente **59% do PMVP**
 - ii. Carga fiscal de Gasóleo **criou 8p.p.** entre 2014-21, representando atualmente **53% do PMVP**
 - iii. Carga fiscal de GPL garrafa **criou 2p.p.** entre 2014-21, representando atualmente **22% do PMVP**
- Introdução de **novos impostos** contribuíram para o agravamento da carga fiscal, destacando-se 3 momentos: (i) Aumento do ISP em Fev-2016, (ii) Aumento da CSR em Jan-2015, (iii) Aumento da Taxa de Carbono em Fev-2020



Escalada dos descontos praticados e aumento residual da margem bruta unitária

- O valor médio de descontos praticados com contratação pública **criou 46%** entre 2015 e 2020 (0,0757 €/litro em 2015 e 0,1103 €/litro em 2020)
- A margem bruta unitária **criou residualmente**, não tendo acompanhado a subida dos descontos no período considerado



PMVP e peso da carga fiscal em Portugal encontram-se acima da média Europeia

- O PMVP dos combustíveis em Portugal é **mais elevado (8-12%) do que a média da UE** em todos os combustíveis analisados
- A carga fiscal em Portugal **criou nos últimos 7 anos** e é **atualmente superior à média da UE** nos seguintes montantes:
 - Gasolina 95 (+0,10€/litro)
 - Gasóleo Simples (+0,07€/litro)
 - GPL Auto (+0,08€/litro)
- **O peso da carga fiscal** em Portugal é **atualmente superior à média da UE** em todos os combustíveis
 - Gasolina 95 (+11%)
 - Gasóleo Simples (+10%)
 - GPL Auto (+30%)

Principais riscos associados à implementação da Proposta de Lei

A intervenção do Governo nas margens apresenta maior nível de risco para o funcionamento regular do mercado do que benefícios que aporta para o consumidor

PRINCIPAIS RISCOS IDENTIFICADOS

1

Redução da atratividade do setor, que será menos lucrativo como um todo e os operadores terão menor capacidade de se diferenciar em termos comerciais

2

Redução da rede de distribuição (e.g. # de PAC e pontos de venda de GPL em garrafa) e de *players* com menor dimensão por não terem escala para capitalizar estratégias de fidelização nem recuperar custos de estrutura

3

Redução da capacidade de investimento do setor, tanto no negócio tradicional como para financiar a transição energética

4

Aumento do preço final para o consumidor (pela redução dos descontos concedidos), com impacto em cadeias de valor adjacentes como o setor de transportes e logística e consequentemente no consumo/grande distribuição

5

Risco de distorção da concorrência no setor, impulsionando a assimetria entre operadores ao penalizar os de menor escala

6

Risco de afetação dos volumes no mercado nacional quer por via do aumento de atividades fraudulentas quer pelo aumento das transferências com Espanha



- Redução do consumo verificada nos últimos anos **deverá ser agravada pelas tendências de descarbonização das fontes de energia**
- Prevê-se que estas tendências sejam mais acentuadas em Portugal, prevendo o RNC¹ uma **redução de 40 p.p. no consumo de energia oriundo de produtos petrolíferos até 2050**

Principais riscos associados à implementação da Proposta de Lei

Segundo foi possível analisar, a fixação de margens não terá precedentes na União Europeia, tendo sido identificados alguns casos com limitação do PMVP que impactam a concorrência



1

IMPOSIÇÃO DE LIMITES NO PREÇO LIMITA A CONCORRÊNCIA

A imposição de preços torna o setor menos competitivo, levando os operadores a aproximar-se dos preços máximos estabelecidos (menor diferenciação da proposta de valor). Apesar desta limitação, o PMVP nestes países está muito alinhado com o da média da EU.



2

REGIMES MONOPOLISTAS SUJEITOS A VARIAÇÕES ABRUPTAS NO PREÇO

Países com regimes monopolistas no setor dos combustíveis estão sob domínio do Estado, verificando-se uma limitação ou fixação de preços dos combustíveis, com risco acrescido de possíveis variações abruptas (*spikes*) se o contexto externo mudar.



3

INTERVENÇÃO PODE GERAR QUEDA NO INVESTIMENTO E SAÍDA DE *PLAYERS*

Intervenções abruptas no preço impactam a sustentabilidade operadores independentes e, conduzem ao desinvestimento no setor com saída de *players* devido à volatilidade, incerteza e falta de confiança no mercado. Na Turquia, esta medida tem sido utilizada como mecanismo de controlo da inflação registada nos últimos anos no país, o que não se verifica em Portugal e UE.



Potenciais impactos decorrentes de uma limitação de margens

Os riscos mencionados materializam-se em potenciais impactos a nível do consumidor, socioeconómico e de receita e despesa pública



Consumidor

Aumento do preço final para o consumidor

- Diminuição dos descontos praticados pelos operadores e incremento dos preços nos sectores adjacentes (incluindo logística) e consequente aumento do preço dos produtos

Redução do número de PACs

- Com potenciais limitações das escolhas do consumidor (e.g. maior distância a percorrer; menor oferta)

Redução da qualidade de serviço

- Considerando a potencial redução do nº de PAC e menor customização do serviço

Contração dos revendedores de GPL

- Revendedores de linhas avançadas praticam preços inferiores aos PVP recomendados por pressão do mercado o que poderá aumentar as discrepâncias entre os diferentes revendedores



Socioeconómico

Degradação do VAB

- Através da diminuição nas receitas *fuel* e *non-fuel* dos Operadores que poderá conduzir a uma contração dos sectores adjacentes (cadeia de valor de prestação de serviços)

Aumento de atividades informais

- Alguns agentes económicos tenderão a compensar a perda de rentabilidade através de práticas informais, prejudicando os que atuam em conformidade

Redução do emprego no setor

- Devido à eventual redução do nº de PAC a nível nacional

Redução do investimento no setor

- A fixação de margens poderá traduzir-se na redução da capacidade de investimento do setor, tanto no negócio tradicional como para financiar a transição energética



Receita e despesa pública

Redução da receita fiscal

- O aumento de atividades informais poderá traduzir-se numa redução da receita fiscal do Estado

Aumento da evasão fiscal

- Alguns agentes económicos tenderão a compensar a perda de rentabilidade através de evasão fiscal, lesando o Estado

Redução das contribuições para a Seg. Social

- A potencial redução de emprego no setor traduzir-se-á na redução de contribuições para a Segurança Social

Aumento da despesa pública

- Aumento da despesa pública em contratos de abastecimento contínuo de combustíveis (diminuição dos descontos) assim como despesas associadas com o desembolso do fundo de desemprego



ANEXOS

Anexos

- I | Análise da evolução da margem bruta do negócio
- II | Análise do Preço Médio de Venda ao Público e da carga fiscal

A hand holding a magnifying glass over an offshore oil rig at sunset. The magnifying glass is held by a hand on the left side of the frame, focusing on the rig in the center. The rig is a large industrial structure with various pipes, cranes, and platforms, situated on the ocean. The sky is a mix of blue and orange, with the sun low on the horizon, creating a dramatic sunset scene. The overall image has a soft, slightly blurred background, emphasizing the rig and the magnifying glass.

Anexo I

Análise da evolução da margem bruta do negócio



Combustíveis Líquidos Brancos

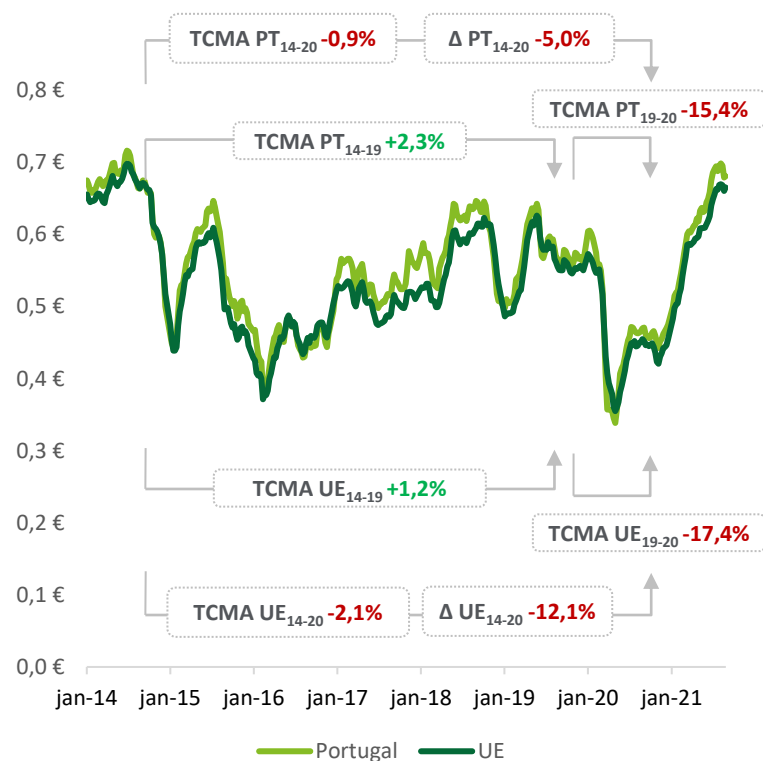
Evolução do Preço Médio Antes de Imposto



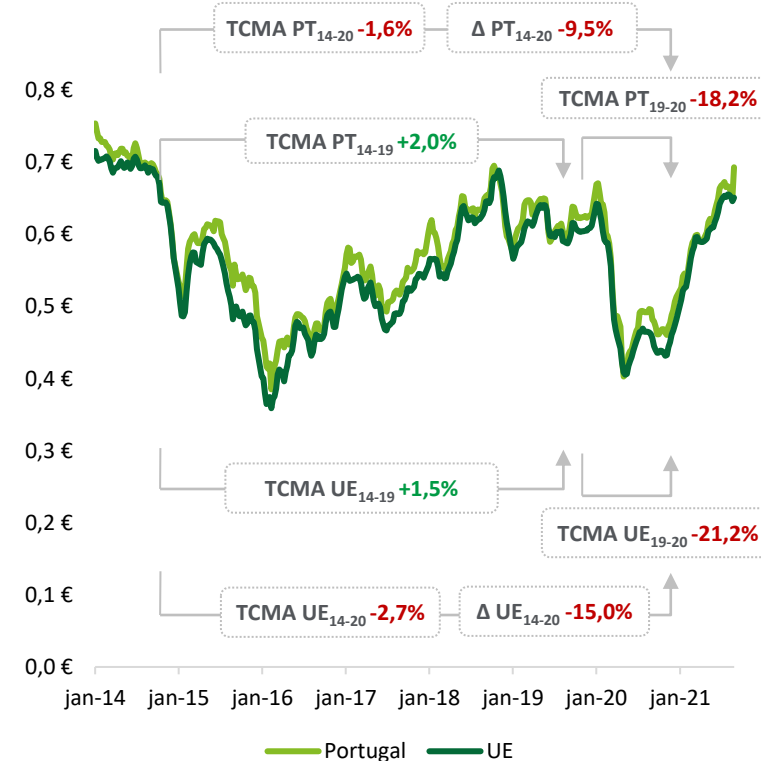
O Preço Médio Antes de Imposto nos CLB em Portugal decresceu 5 e 10% entre 2014-20 e flutuou em linha com a média da UE



Benchmark Europeu de PMAI
Gasolina 95 (€/litro)



Benchmark Europeu de PMAI
Gasóleo (€/litro)



Fonte: Análise Deloitte|(1) Comissão Europeia – Weekly Oil Bulletin (preços sem impostos entre 2014 e 2021)

Evolução dos descontos (preço real)



CLB



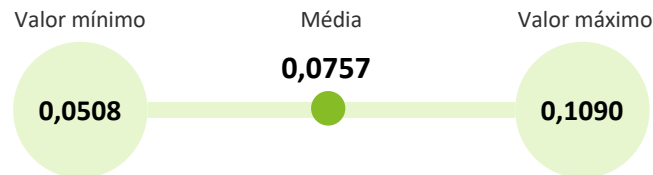
GPL
GARRAFA

O aumento residual da margem não acompanha a subida dos descontos no período considerado

Foram analisados no Portal da Contratação Pública **7 contratos de fornecimento de combustíveis líquidos** em 2015 celebrados entre **4 operadores** e **entidades públicas**



Desconto a efetuar ao PVP 2015 (€/l) sem IVA



Variações 2015-20

Δ Valor mínimo +4%

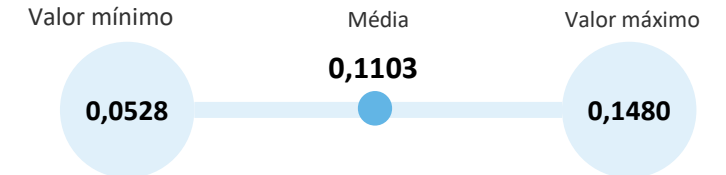
Δ Valor máximo +36%

Δ Média +46%

Foram analisados no Portal da Contratação Pública **7 contratos de fornecimento de combustíveis líquidos** em 2020 celebrados entre **3 operadores** e **entidades públicas**



Desconto a efetuar ao PVP 2020 (€/l) sem IVA



Evolução dos consumos



CLB

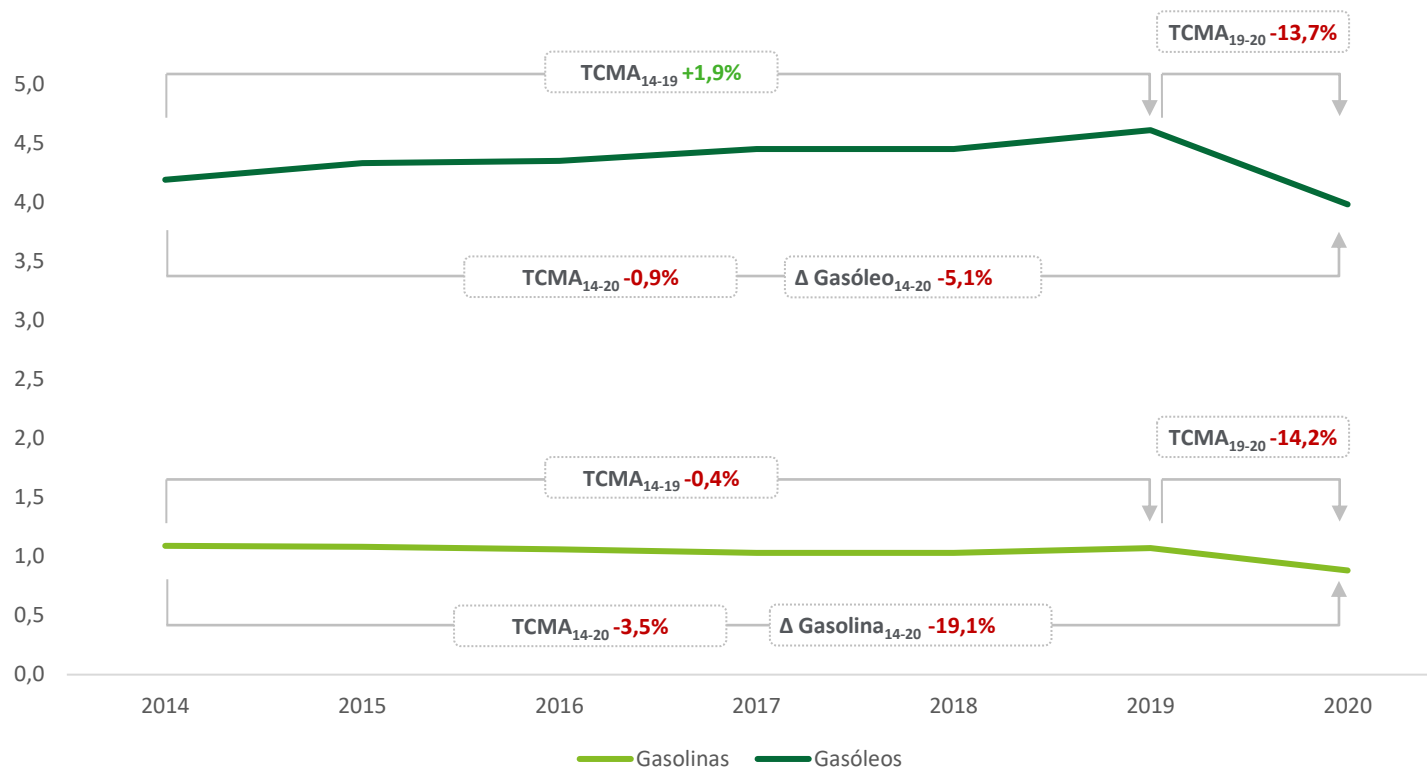


GPL
GARRAFA

Os consumos de gasolinas e gasóleos diminuíram 19% e 5% desde 2014, respetivamente, apesar das flutuações e ritmos de evolução distintos nos períodos pré/pós pandemia



Evolução de vendas de combustíveis líquidos brancos; 2014-2020 (milhões de ton.)¹



- 1 No período pré-pandemia o consumo de **Gasolinas** cresceu a uma TCMA de 1,9% e o de **Gasóleos** decresceu a uma TCMA de 0,4%
- 2 No período pós-pandemia (2019-20), o consumo de Gasolinas e Gasóleos **decresceu 17% e 14%**, respetivamente
- 3 Considerando o intervalo 2014-20, o consumo de **gasolinas e gasóleos decresceu 19,1% e 5,1%**, respetivamente

Fonte: ¹DGEG

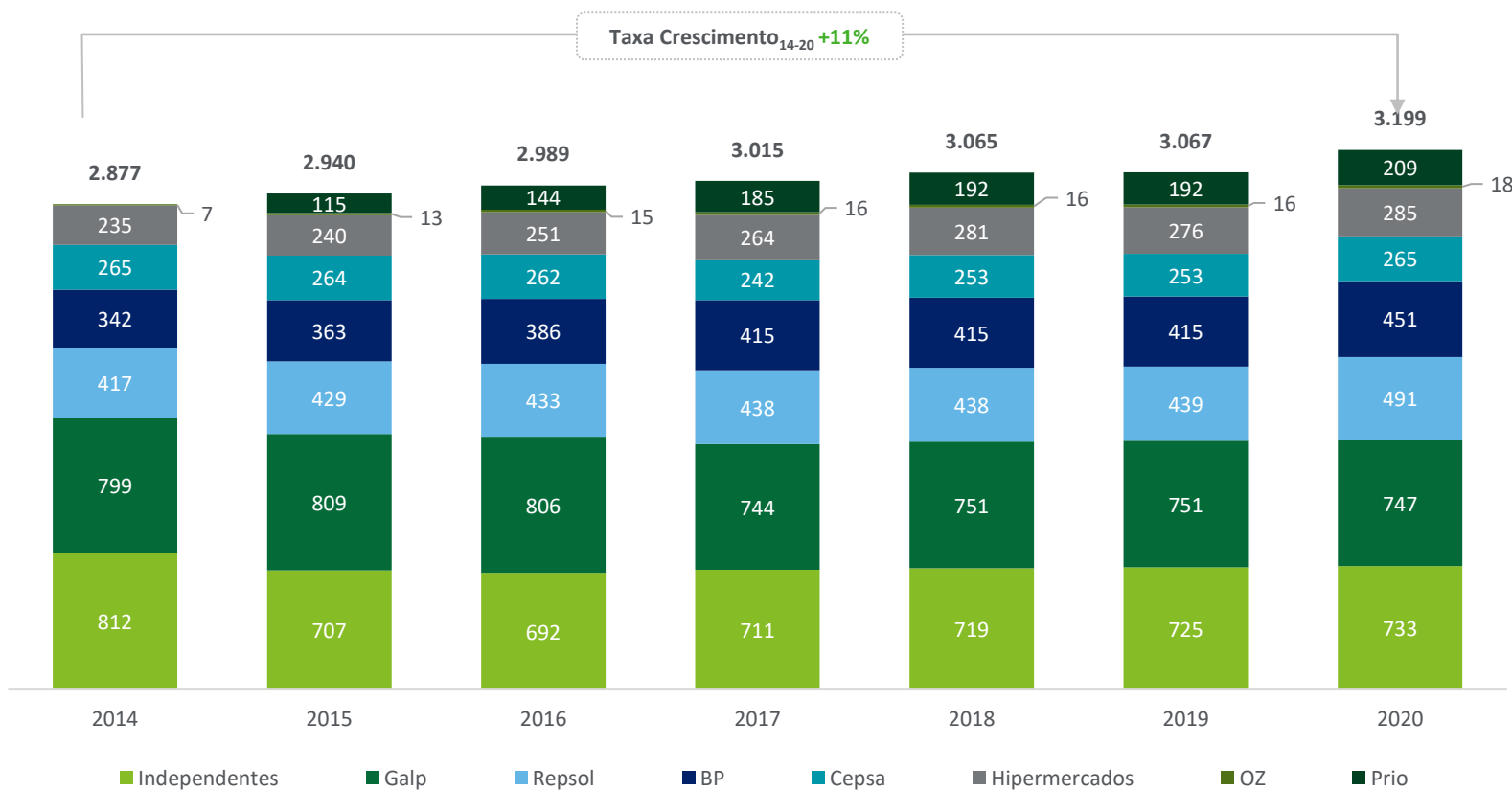
Crescimento da rede de PAC



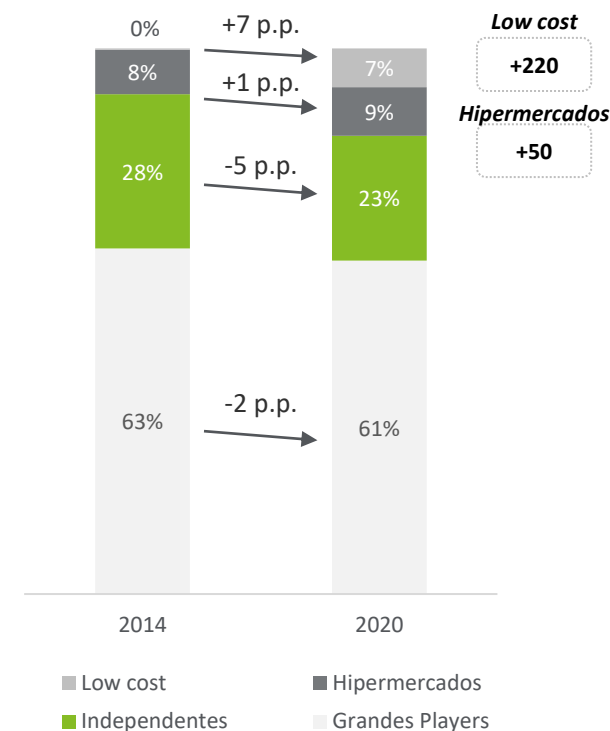
O número de PAC aumentou 11% entre 2014-20, salientando-se um crescimento de 7p.p. no peso relativo do *cluster* dos hipermercados e operadores *low cost*



Estimativa de evolução do número de postos de abastecimento líquidos desagregados por operador



Peso relativo (%) dos principais *clusters* de operadores em Portugal



Fonte: ERSE - "Relatório Análise do Mercado de Combustíveis Líquidos Rodoviários" 2020

Dispersão da rede de PAC



O crescimento da rede de PAC entre 2014-20 foi notório em todo o território continental, tendo-se verificado um aumento do número de postos na maioria dos distritos



Densidade da rede de retalho de combustíveis líquidos no território nacional

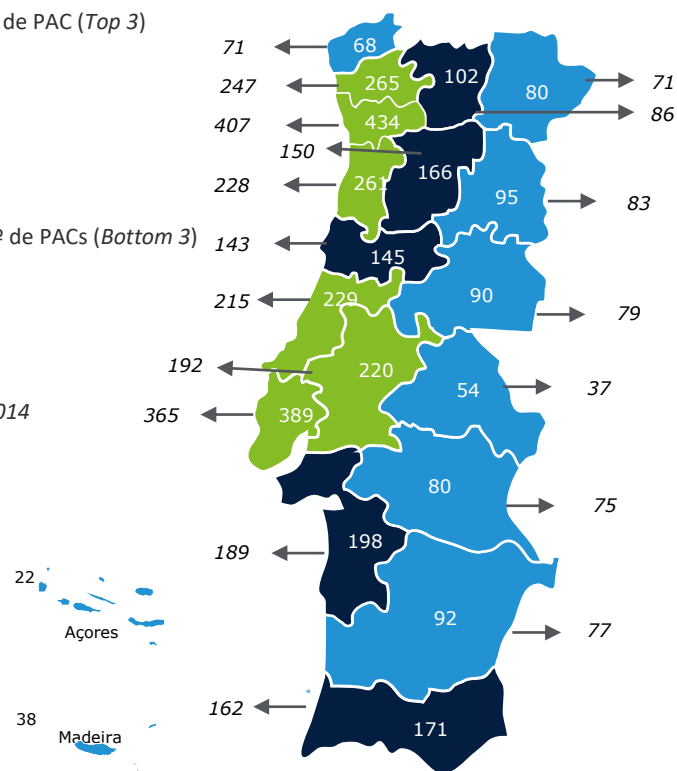
Distritos com maior nº de PAC (Top 3)

1. Porto (434)
2. Lisboa (389)
3. Braga (265)

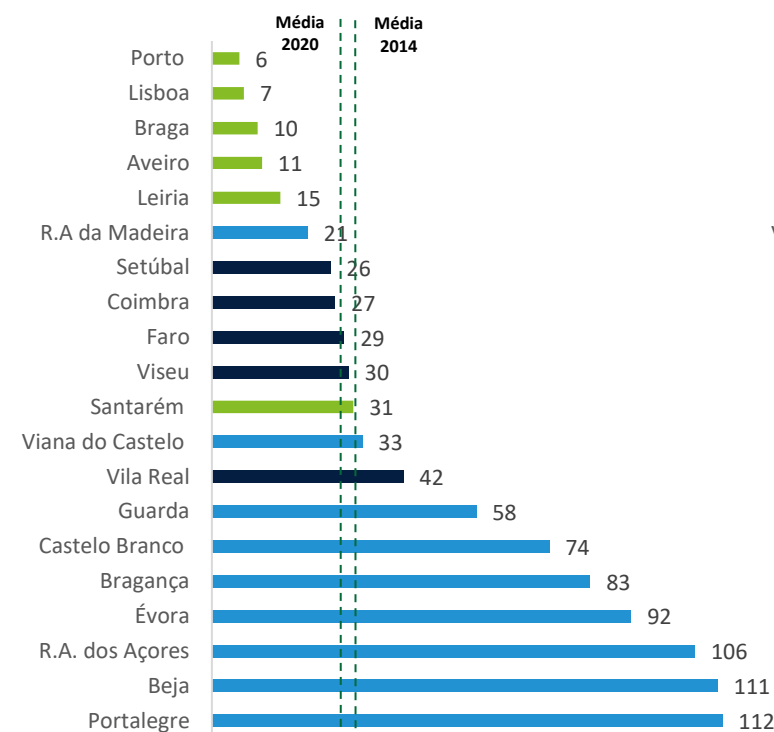
Distritos com menor nº de PACs (Bottom 3)

18. Portalegre (54)
19. Madeira (38)
20. Açores (22)

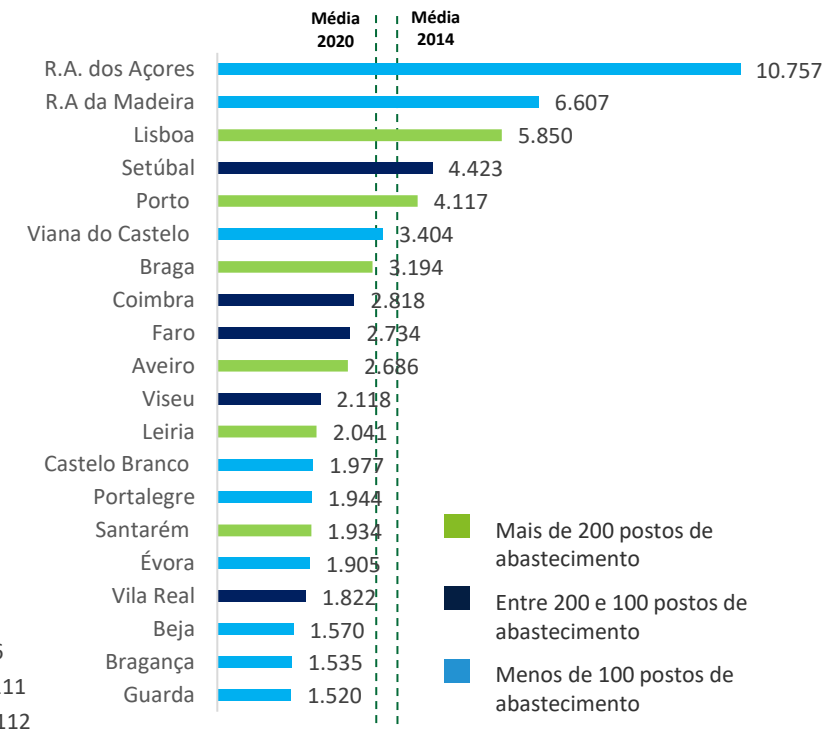
→ Nº de postos em 2014



Área por distrito (em Km²) servida por posto de abastecimento de combustível



Densidade média de postos de abastecimento por população servida por distrito



O aumento verificado no número de PAC a nível nacional traduz-se na **redução do número médio de habitantes servido por PAC** (3,6 mil para 3,2 mil habitantes entre 2014-20) e na **redução da área servida por PAC** (31 km² para 29 km² entre 2014-20)

Fonte: Análise Deloitte (1) ERSE - "Relatório Análise do Mercado de Combustíveis Líquidos Rodoviários", 2020; (2) Audax ISCTE e Apetro "Contributo da indústria petrolífera para a economia portuguesa", 2016



GPL

Evolução do Preço Médio Antes de Imposto



CLB

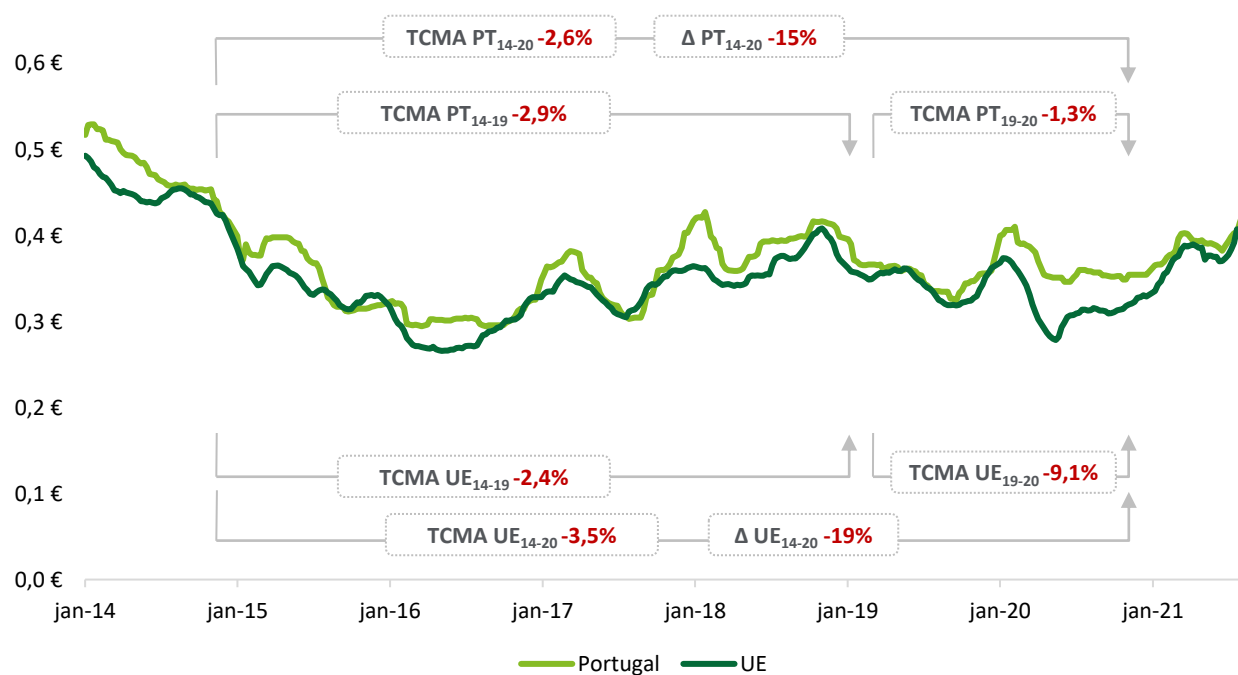


GPL
GARRAFA

O PMAI de GPL Auto em PT decresceu 15% e acompanhou as flutuações verificadas pela União Europeia



Benchmark Europeu de PMAI
GPL Auto (€/litro)



- 1 No período pré-pandemia (2014-19) o PMAI de GPL Auto em PT e na UE decresceu a uma TCMA de 2,9% e 2,4%, respetivamente
- 2 No período pós-pandemia (2019-20) o PMAI de GPL Auto em PT e na UE decresceu a uma TCMA de 1,3% e 9,1%, respetivamente
- 3 Considerando o intervalo 2014-20, o PMAI de GPL Auto em PT e na UE decresceu 15% e 19%, respetivamente

Fonte: (1) Comissão Europeia – Weekly Oil Bulletin (preços sem impostos entre 2014 e 2021) (2) Análise Deloitte

Evolução dos consumos



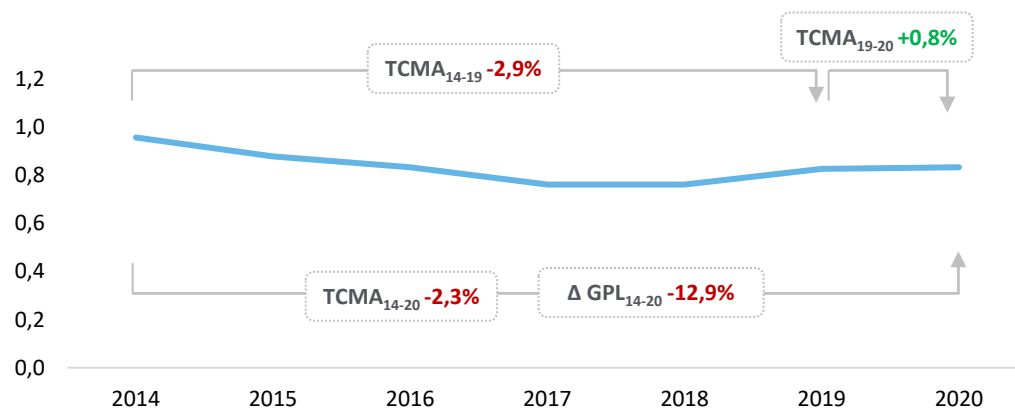
CLB



GPL
GARRAFA

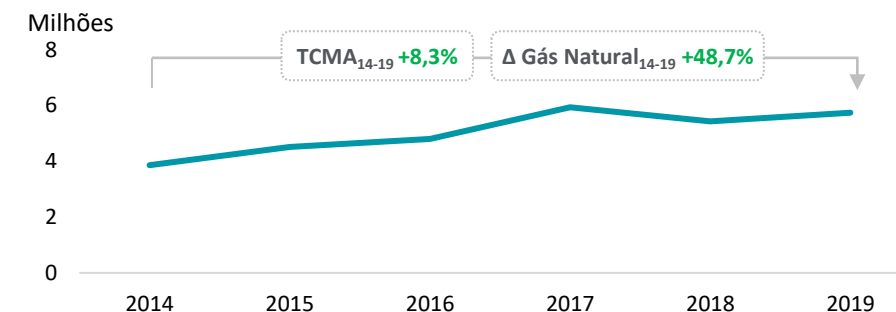
O consumo de GPL decresceu 13% entre 2014-20 e o consumo de Gás Natural e Eletricidade aumentou 49% e 6%, respetivamente, entre 2014-19

Evolução do consumo de GPL ; 2014-2020 (milhões de ton.)

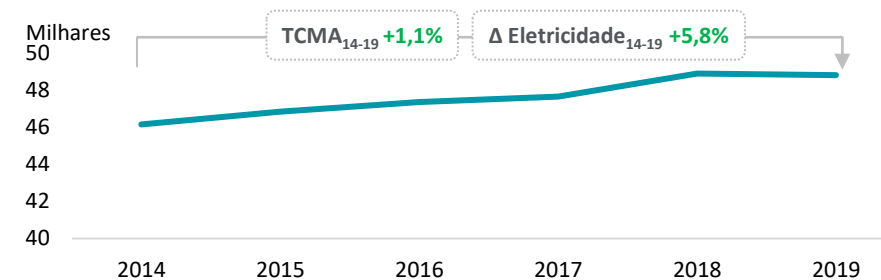


- 1 No período pré-pandemia (2014-19) o consumo de **GPL decresceu a uma TCMA de 2,9%**
- 2 No período pós-pandemia (2019-20), o **consumo de GPL cresceu 0,8%**
- 3 Considerando o intervalo 2014-20, o consumo de GPL **decresceu 12,9%** e a **uma TCMA de 2,3%**

Evolução do consumo de Gás Natural: 2014-2019 (10³Nm³)



Evolução do consumo de Eletricidade: 2014-2019 (GWh)



Dispersão da rede de revendedores



CLB

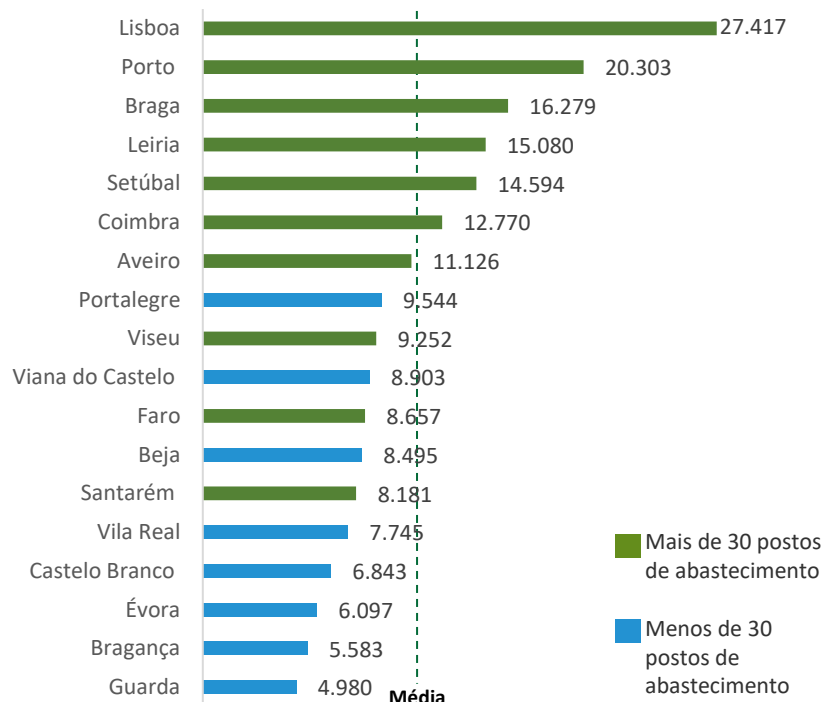


GPL GARRAFA

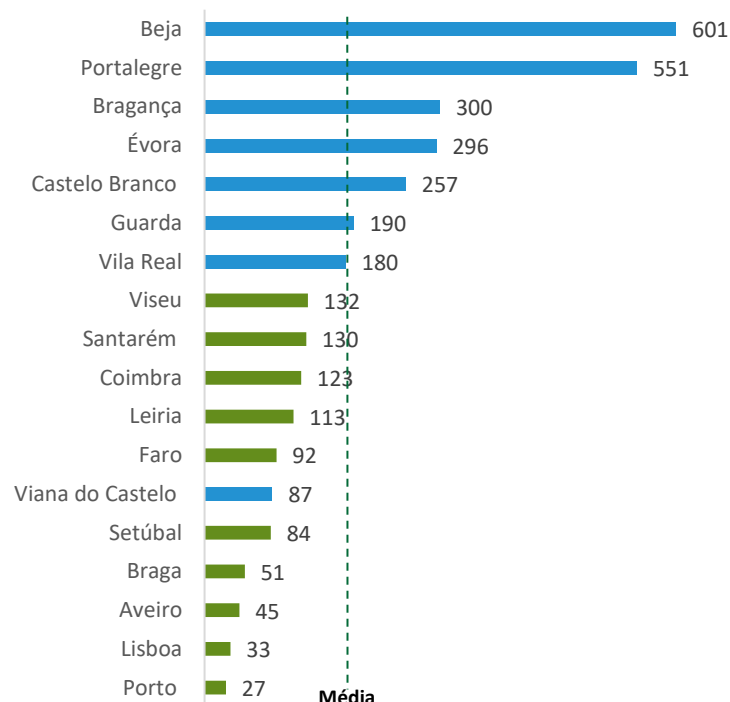
Em 2020 verificou-se que, em média, cada posto de venda serviu 11,2 mil pessoas numa área média de 183 Km²



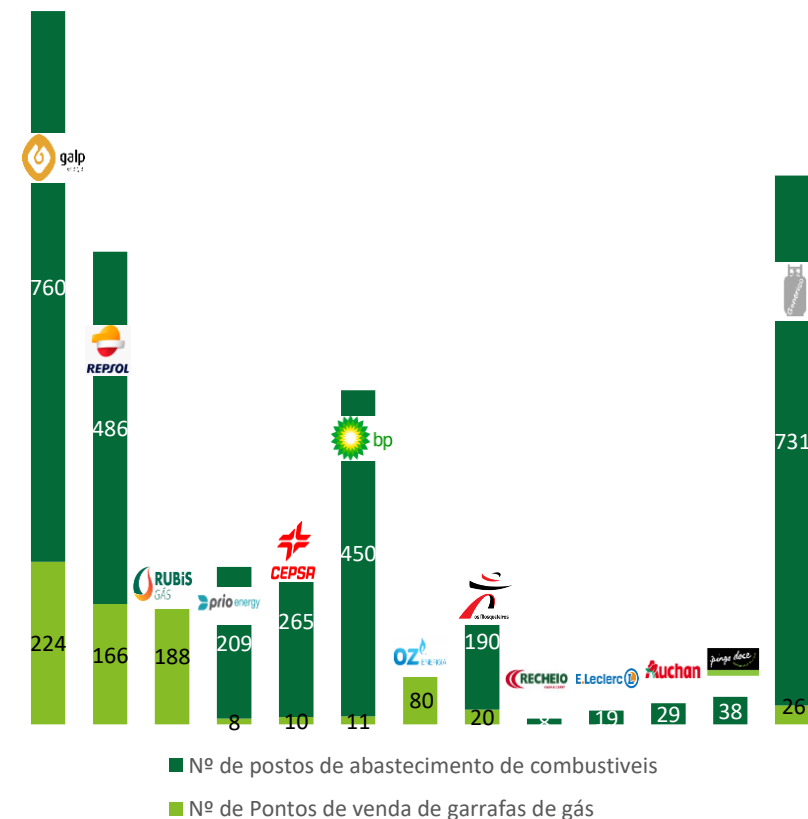
Densidade média de postos de venda por população servida por distrito



Densidade média de postos de venda por Km² por distrito



Postos de venda com volume de negócios superior a mil garrafas ano e postos de abastecimento de combustíveis com venda ao público entre 2018 a 2020



Fonte: Análise Deloitte | (1) ERSE - "Relatório Análise do Mercado de GPL embalado 2018-2020"

Evolução dos principais custos de estrutura (transversal)



CLB



GPL
GARRAFA

Em Portugal verificou-se um aumento generalizado de custos exógenos que impactam o setor, ao nível do desenvolvimento, da exploração e de outros investimentos

CUSTOS DE DESENVOLVIMENTO

- Não exaustivo -



O índice de **preço de habitação** em Portugal (IPHab) **creceu 63%** entre 2015-21

2015 **2021**

100 **163**

+62,5%

Breakdown

Custos de existentes
(+69%)

Custo de novos
(+45%)



O índice de **custos de construção** de habitação nova (ICCHN) **creceu 16%** entre 2014-20

2015 **2021**

100 **116**

+16,3%

Breakdown

Custos de materiais
(+12%)

Custo de mão de obra
(+23%)



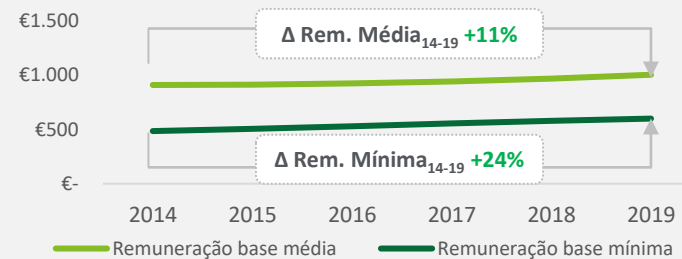
Impacto de **outros factores** como o aumento dos custos das *tenders* das autoestradas e com concessões a nível municipal, num mercado alavancado em rendas fixas

CUSTOS DE EXPLORAÇÃO

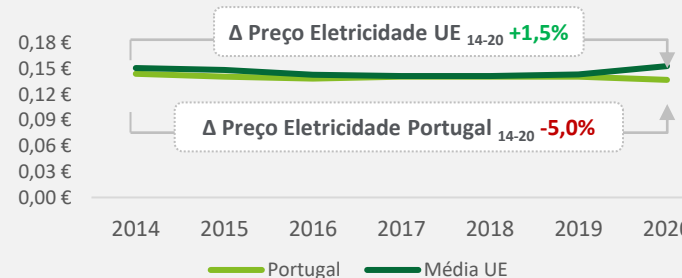
- Não exaustivo -



A remuneração mínima dos trabalhadores por **conta de outrem** **creceu 24%** e a **remuneração média** **creceu 11%** entre 2014-19



O preço da eletricidade (€/kWh) na Indústria em Portugal tem permanecido **estável** nos últimos 6 anos



OUTROS INVESTIMENTOS

- Não exaustivo -



Operacionais: Aumento dos custos com operações de incorporação de biocombustíveis¹ (e.g. CLC), requisitos relativos a sistemas de vigilância e intrusão² e com a manutenção de equipamentos



HSE: Aumento dos custos com prestações de serviços para cumprir com exigências crescentes a nível dos requisitos e com EPIs (agravado durante o período da pandemia)



Digitalização: Aumento de ferramentas digitais e análise de dados para melhorar a experiência do cliente e melhoria da eficiência operacional



Novas energias: investimento na transição energética com oferta de formas de energia de menor intensidade carbónica (e.g. GPL auto, biocombustíveis, eletricidade)



Diversificação da Oferta: Aumento da aposta em *cross-selling* e em inovação das lojas de conveniência e novos produtos

A aplicação de um modelo único de limitação de margem unitária poderá acentuar as assimetrias do panorama competitivo, dada a disparidade de custos nas diferentes regiões do país

Fonte: Análise Deloitte; INE; Pordata; (1) R&C CLC; (2) Diário da República n.º 159/2013; Apresentações Estratégicas Galp, Repsol e BP



Anexo II

Análise do Preço Médio de Venda ao Público e da carga fiscal

Principais conclusões da análise do PMVP

Carga fiscal é a componente mais relevante na composição do PMVP, tendo o seu peso aumentado nos últimos anos



COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS BRANCOS

1

Os PMVP de Gasolina 95 e Gasóleo em PT **cresceram a uma média anual de 1% entre 2014-2020**

2

Os **PMVP da Gasolina e do Gasóleo em Portugal são atualmente mais elevados do que a média da EU** (8% e 9%, respetivamente)

3

O peso da carga fiscal em Portugal **aumentou na Gasolina e Gasóleo**, registando-se 3 momentos principais: (1) **Aumento do ISP em Fev-2016**; (2) **Aumento da CSR em Jan-2015**; e (3) **Aumento da Taxa de Carbono em Fev-2020**

4

A carga fiscal em Portugal da Gasolina **creceu 2p.p.** entre 2014-21, sendo atualmente **11% superior à média da UE** e representando **59% do PMVP**

5

A carga fiscal em Portugal do **Gasóleo cresceu 8p.p.** entre 2014-21, sendo atualmente **10% superior à média da UE** e representando **53% do PMVP**



GPL

1

Os PMVP de GPL Butano e Propano **cresceram 4% e 5%**, respetivamente, entre 2014-2021

2

Portugal pratica PMVP de GPL Butano e Propano **mais baixos do que outros países com mercados liberalizados**

3

O valor do PMVP de GPL Auto em Portugal **é atualmente superior à média da UE (+12%)**

4

A carga fiscal em Portugal do GPL Butano e Propano **creceu 2-3p.p.** entre 2015-20, representando atualmente **22-23% do PMVP**

Formação do PMVP (1/2)



CLB



GPL
GARRAFA

O mecanismo de formação do preço médio de venda ao público (PMVP) da DGEG é mais próximo da realidade que o da ENSE por ponderar os volumes e descontos praticados



O que é contabilizado no preço de referência?

- Média **aritmética** dos preços praticados nos Postos de Abastecimento

- Média **ponderada** (considera volumes vendidos e descontos concedidos) dos preços praticados nos PAC com os volumes do ano anterior

Que amostra é considerada?

- Universo de c. 3.000 postos registados no Balcão Único de Energia

- Universo de c. 3.000 postos

Quando recebe os dados dos operadores?

- Semanalmente

- Sempre que se verificar alteração no preço (Decreto-Lei n.º 243/2008)

Quando reporta os valores dos preços?

- Os valores são extraídos diariamente do Balcão Único de energia

- Diariamente (os preços são atualizados na plataforma à meia noite)

Observações

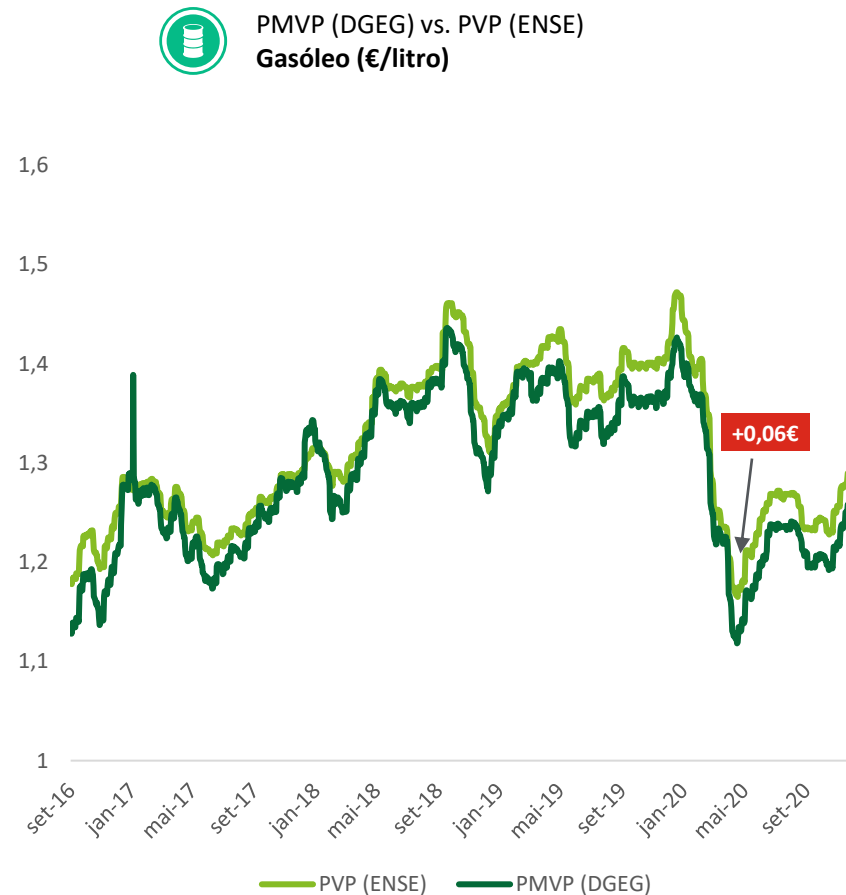
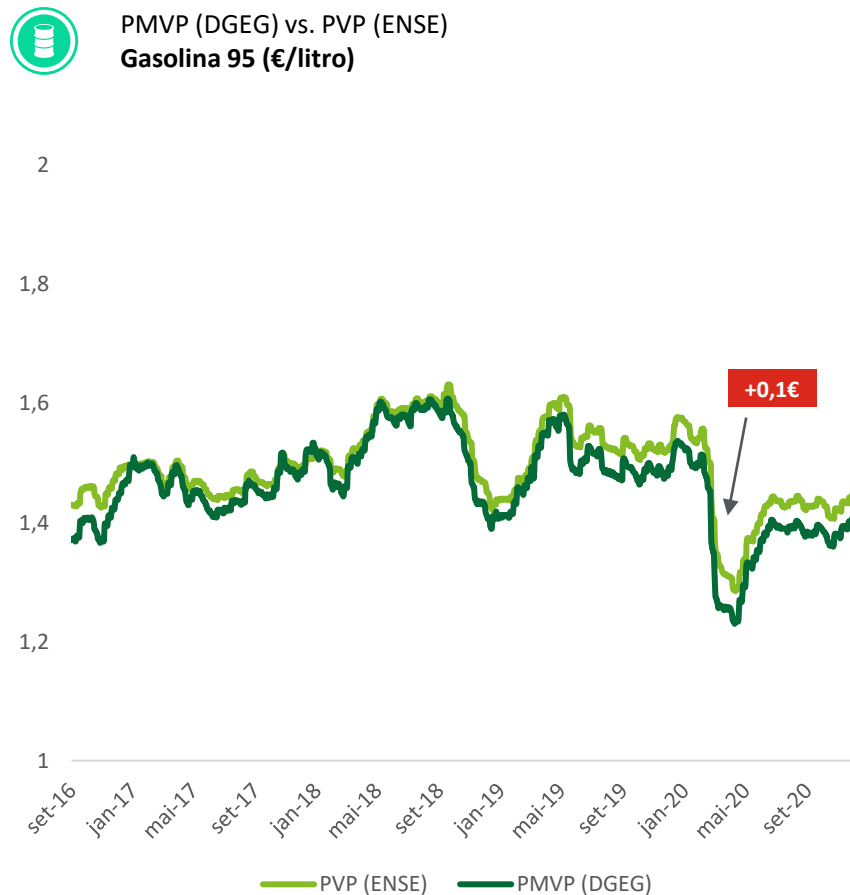
- ENSE **não considera os descontos** dos volumes comercializados na formulação do preço de referência

- A DGEG por sua vez, **pondera os volumes e considera os descontos praticados**

Formação do PMVP (2/2)



Esta diferença no cálculo leva a que o PMVP reportado por estas entidades possa oscilar até 0,10€/l para a gasolina e até 0,06€/l para gasóleo



Fonte: Análise Deloitte | (1) DGEG; (2) ENSE

Evolução do PMVP (1/2)



CLB



GPL
GARRAFA

O PMVP dos combustíveis em Portugal é mais elevado (8-12%) do que a média da UE em todos os combustíveis analisados

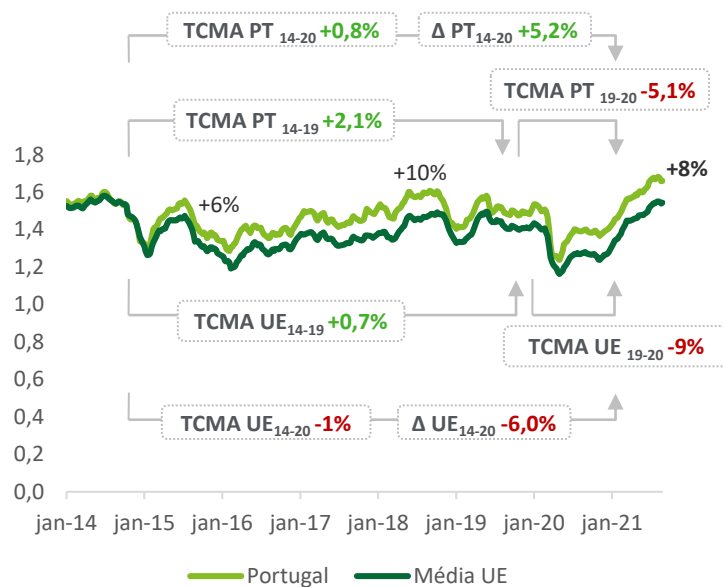
Os PMVP de Gasolina 95 e Gasóleo em PT cresceram 5,2% e 9,5% entre 2014-20, respetivamente, sendo o valor em Portugal atualmente superior à média da UE em Gasolina 95 (+8%) e em Gasóleo (+9%)

O PMVP de GPL Auto em PT **decreceu 2,6% entre 2014-20**, sendo o valor em Portugal atualmente superior à média da UE (+12%)



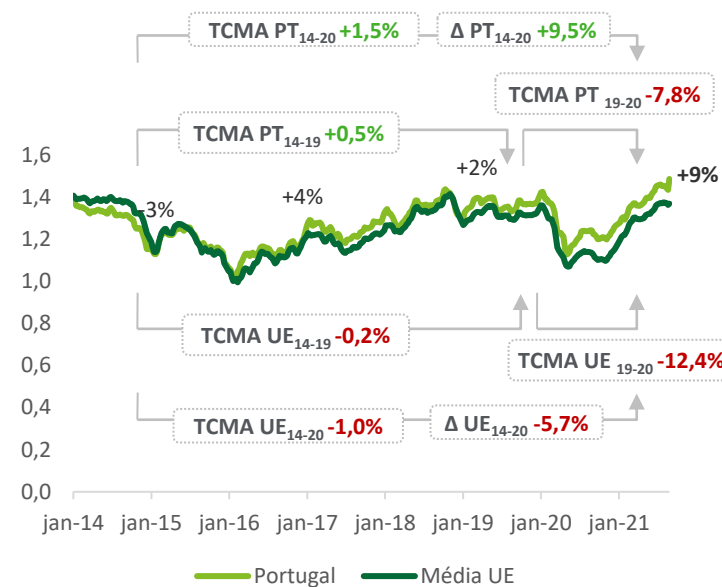
Benchmark Europeu de PVMP
Gasolina 95 (€/litro)

Δ_{14-21} +7,0%



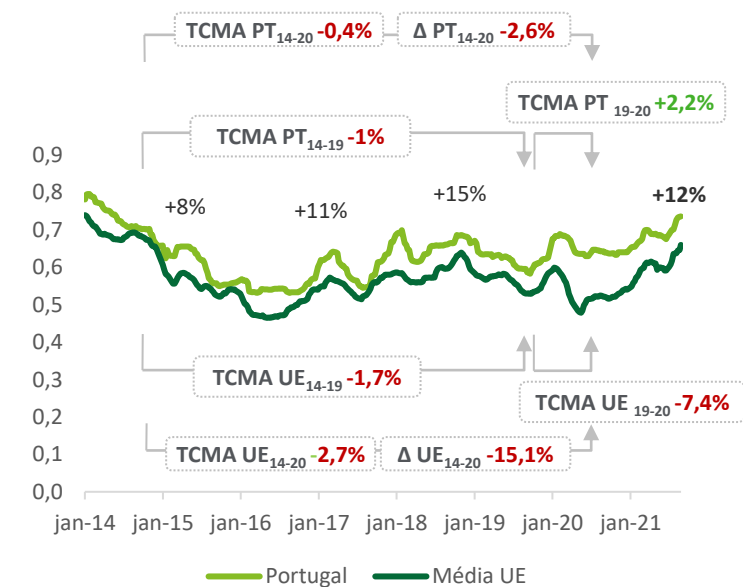
Benchmark Europeu de PVMP
Gasóleo (€/litro)

Δ_{14-21} +7,4%



Benchmark Europeu de PVMP
GPL auto (€/litro)

Δ_{14-21} -5,8%



Fonte: Análise Deloitte | Comissão Europeia – Weekly Oil Bulletin (impostos entre 2014 e 2021)

Evolução do PMVP (2/2)



CLB



GPL
GARRAFA

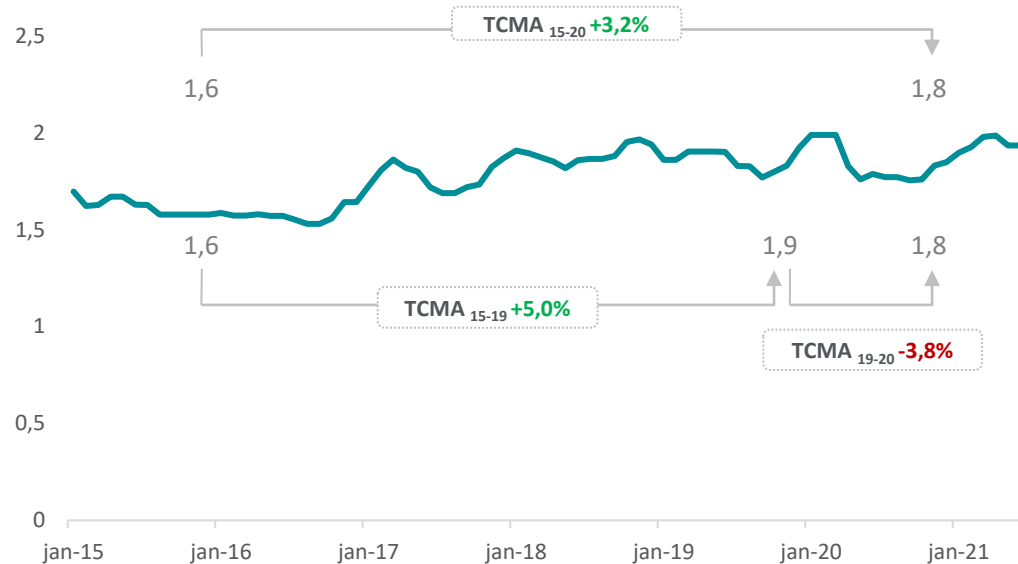
Os PMVP de GPL Butano e Propano cresceram 5% e 4%, respetivamente, entre 2014-2021

O PMVP de GPL Butano em Portugal **creceu a uma TCMA de 3,2%** entre 2015-20 (1,6 €/kg em Dez-2015 vs. 1,8 €/kg em Dez-2020)



Evolução do PVMP em Portugal
GPL Butano (€/kg)

Δ₁₄₋₂₁ **+4,9%**

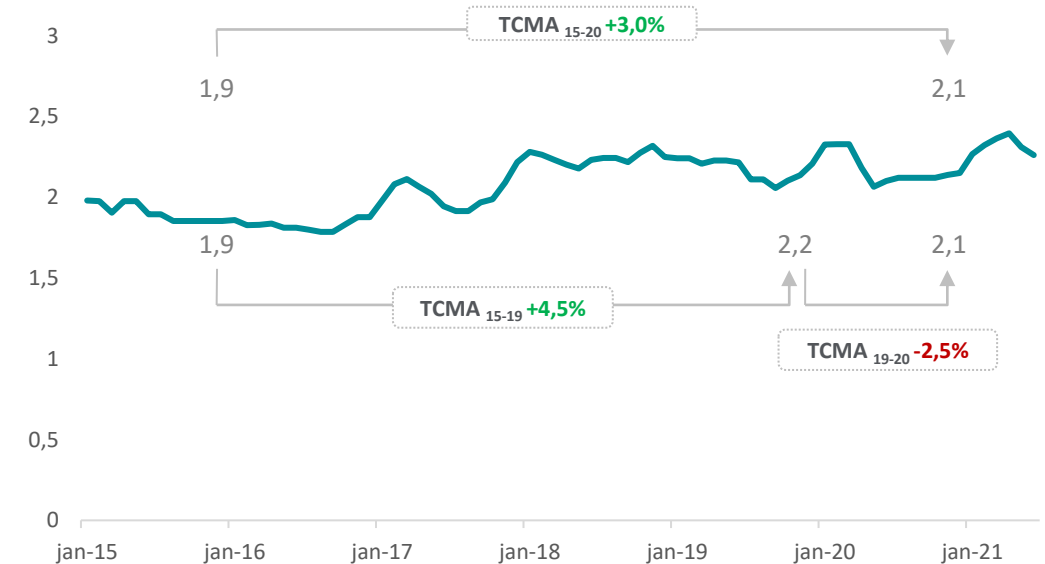


O PMVP de GPL Propano em Portugal **creceu a uma TCMA de 3%** entre 2015-20 (1,9 €/kg em Dez-2015 vs. 2,1 €/kg em Dez-2020)



Evolução do PVMP em Portugal
GPL Propano (€/kg)

Δ₁₄₋₂₁ **+3,7%**



Fonte: Análise Deloitte | Comissão Europeia – *Weekly Oil Bulletin* (impostos entre 2014 e 2021)

© 2021. Para informações, contacte Deloitte Business Consulting, S.A.

PMVP em Portugal vs outros mercados

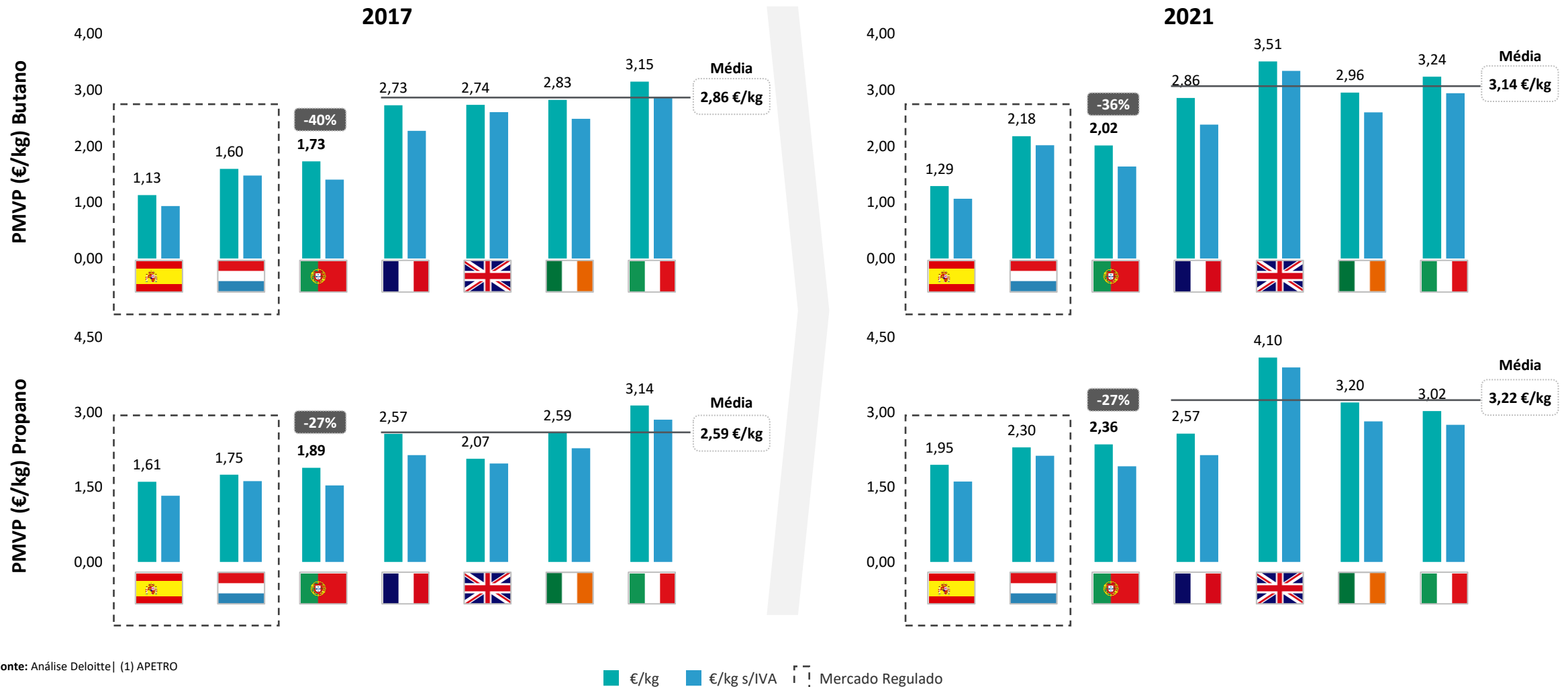


CLB



GPL
GARRAFA

Verifica-se o crescimento generalizado do PMVP de GPL Butano e Propano na Europa entre 2017-21, com Portugal a praticar os preços mais baixos dos países com mercado liberalizado



Fonte: Análise Deloitte | (1) APETRO

Evolução da carga fiscal (1/3)



CLB



GPL
GARRAFA

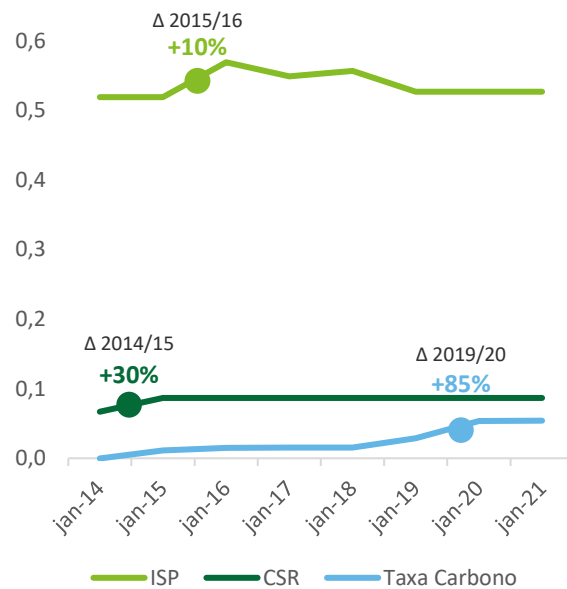
A carga fiscal tem vindo a aumentar nos últimos anos, sendo o maior *driver* para a evolução do PMVP

O peso da carga fiscal em Portugal **aumentou em todas os combustíveis** analisados, registando-se 3 momentos principais: (1) **Aumento do ISP em Fev-2016**; (2) **Aumento da CSR em Jan-2015**; e (3) **Aumento da Taxa de Carbono em Fev-2020**

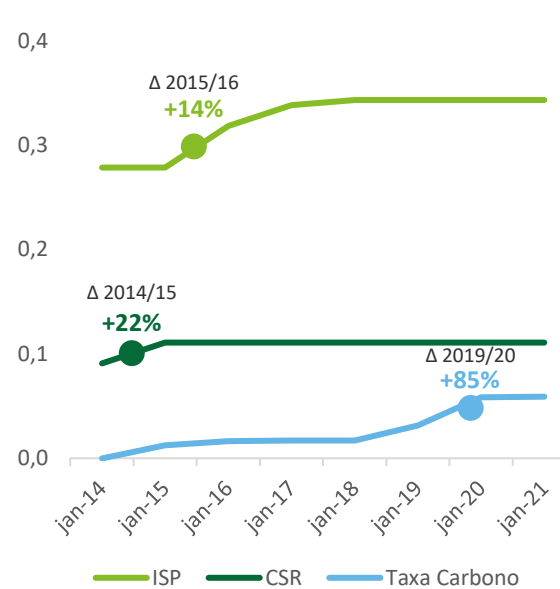
← Nota: O IVA manteve-se constante (23%) durante o período de análise (2014-2021) para todos os combustíveis →



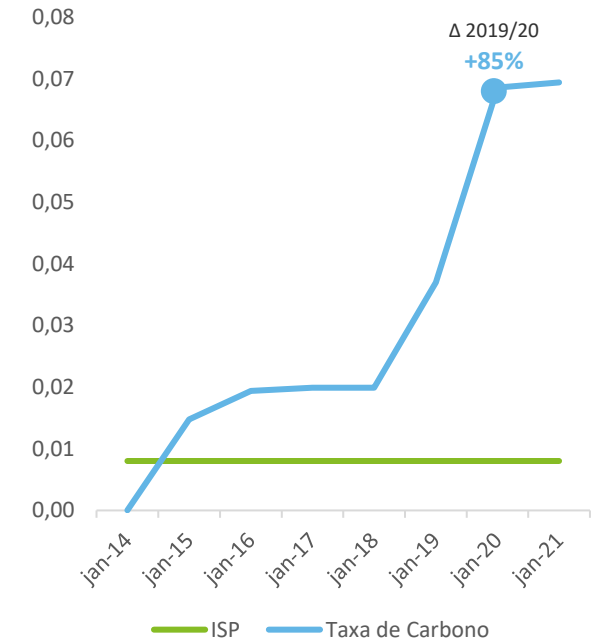
Fiscalidade PT – Gasolinas (€/l)



Fiscalidade PT - Gasóleos¹ (€/l)



Fiscalidade PT - GPL garrafa (€/kg)



Fonte: Análise Deloitte (1) Exceto colorido e de aquecimento; (2) Comissão Europeia – Weekly Oil Bulletin (impostos entre 2014 e 2021)

Evolução da carga fiscal (2/3)



CLB



GPL
GARRAFA

O peso da carga fiscal sobre o PMVP cresceu 2-8 p.p. entre 2014-20 para os combustíveis em análise e representa mais de metade do valor do PMVP no caso da Gasolina e Gasóleo

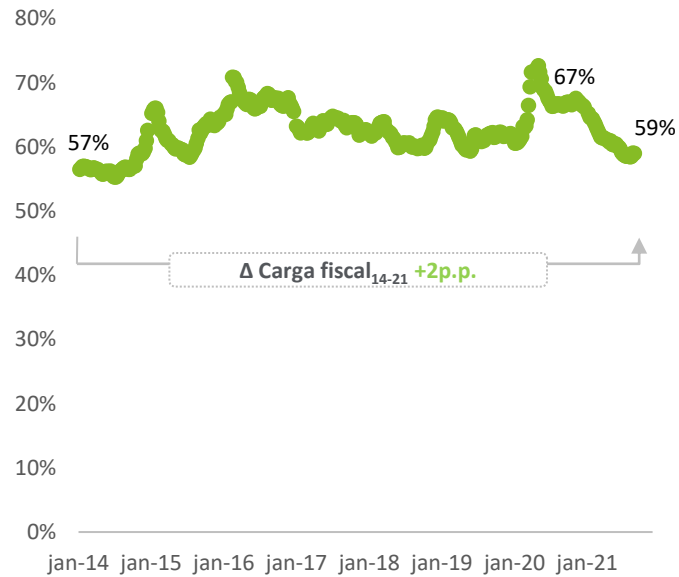
O peso da carga fiscal de Gasolina 95 **cresceu 2p.p. entre 2014-21** e atualmente representa **59% do PMVP** em PT.

O peso da carga fiscal de Gasóleo **cresceu 8p.p. entre 2014-21** e atualmente representa **53% do PMVP** em PT.

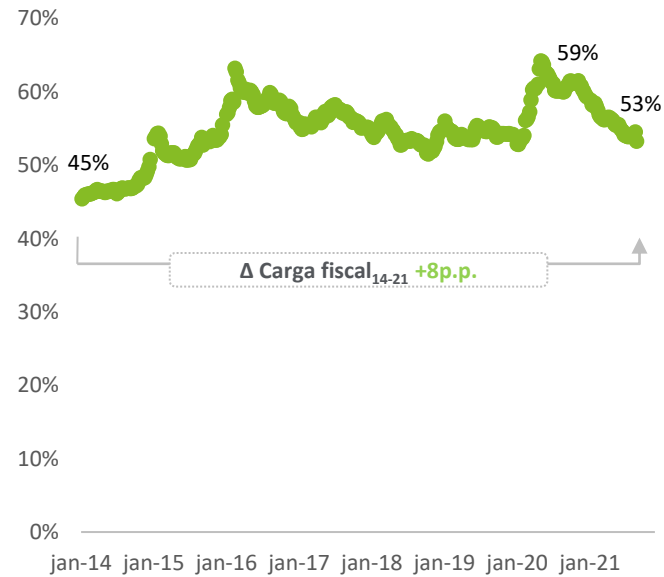
O peso da carga fiscal de GPL Butano e Propano **cresceu 2-3 p.p. entre 2014-21** e atualmente representa **22-23% do PMVP** em PT.



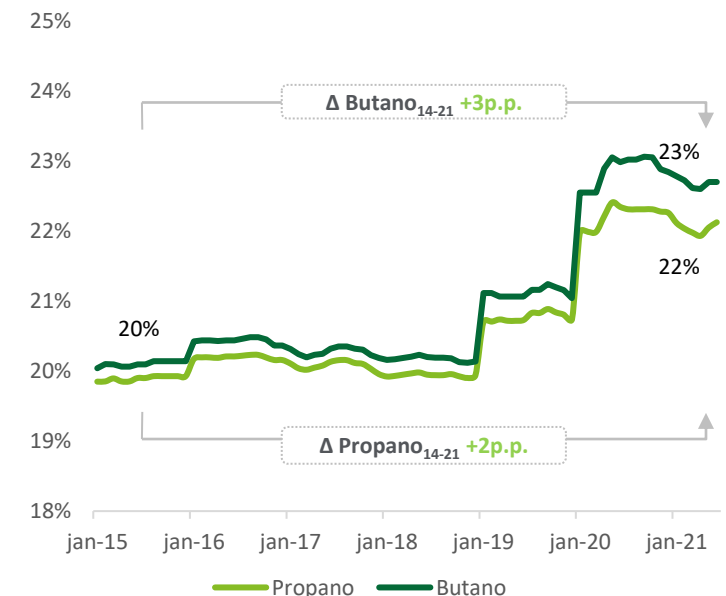
Peso da carga fiscal sobre PMVP em PT
Gasolina 95 (%)



Peso da carga fiscal sobre PMVP em PT
Gasóleo (%)



Peso da carga fiscal sobre PMVP em PT
GPL Butano e Propano (%)



Fonte: Análise Deloitte | (1) Comissão Europeia – *Weekly Oil Bulletin* (impostos entre 2014 e 2021); (2) DGEG;

© 2021. Para informações, contacte Deloitte Business Consulting, S.A.

Evolução da carga fiscal (3/3)



CLB

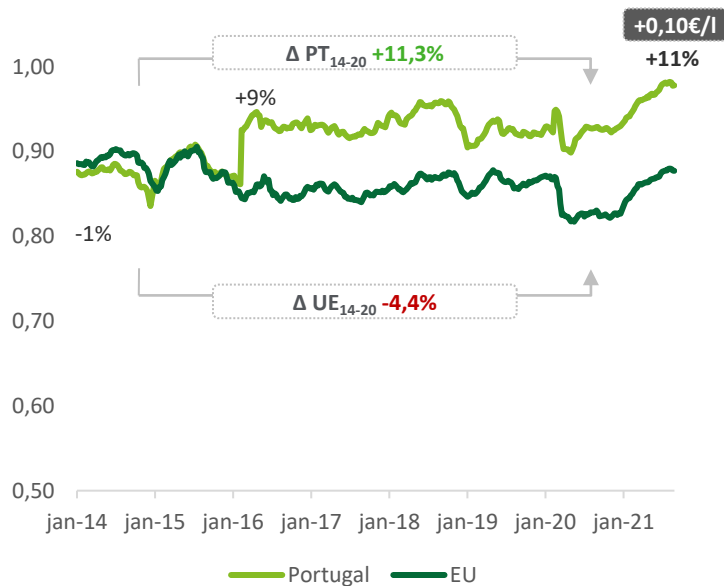


GPL
GARRAFA

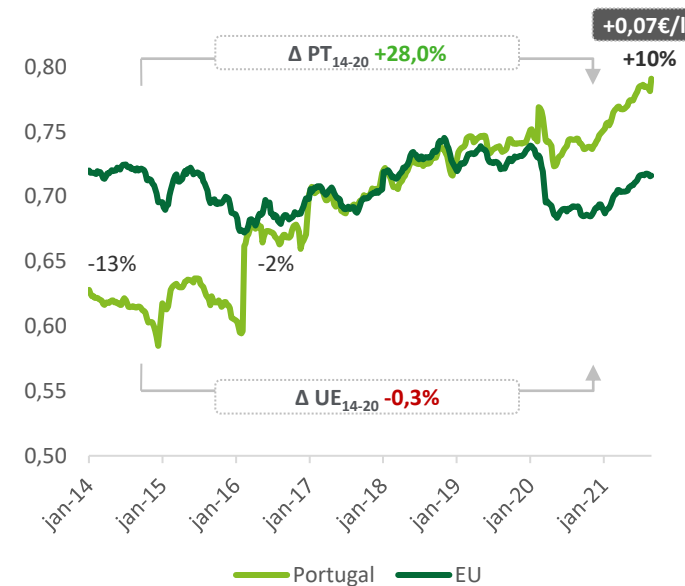
A carga fiscal sobre os PMAI de CLB e GPL garrafa em Portugal aumentou nos últimos 7 anos, sendo este valor superior à média da UE (10-30%) nos combustíveis em análise

A carga fiscal em Portugal **aumentou 11% na Gasolina, 28% no Gasóleo e 19% no GPL Auto** entre 2014-20 e é **atualmente superior à media da UE** nos seguintes montantes: Gasolina 95 (+11%), Gasóleo Simples (+10%) e GPL Auto (+30%)

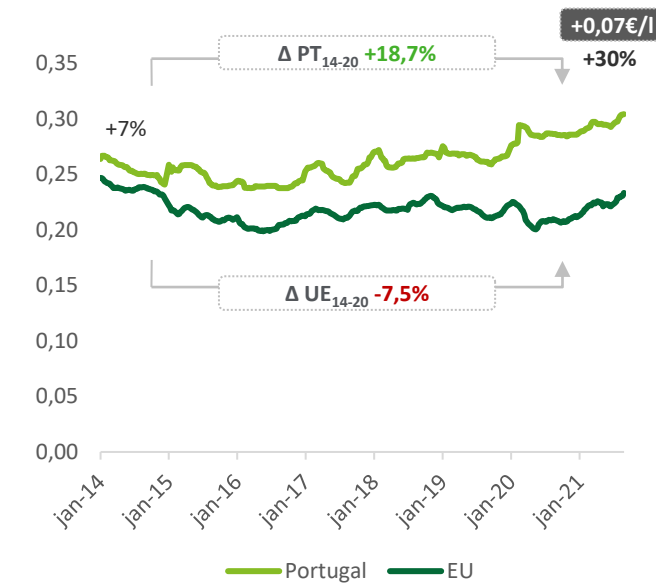
 **Benchmark Europeu da Carga Fiscal (€/litro)**
Gasolina 95



 **Benchmark Europeu da Carga Fiscal (€/litro)**
Gasóleos



 **Benchmark Europeu da Carga Fiscal (€/litro)**
GPL Auto



Fonte: Análise Deloitte|(1) Comissão Europeia – Weekly Oil Bulletin (impostos entre 2014 e 2021)



“Deloitte” refere-se a Deloitte Touche Tohmatsu Limited, uma sociedade privada de responsabilidade limitada do Reino Unido (DTTL), ou a uma ou mais entidades da sua rede de firmas membro e respetivas entidades relacionadas. A DTTL e cada uma das firmas membro da sua rede são entidades legais separadas e independentes. Aceda a www.deloitte.com/pt/about para saber mais sobre a nossa rede global de firmas membro.

A Deloitte presta serviços de auditoria, consultoria, financial advisory, risk advisory, consultoria fiscal e serviços relacionados a clientes nos mais diversos setores de actividade. Quatro em cada cinco empresas da Fortune Global 500® recorrem aos serviços da Deloitte, através da sua rede global de firmas membro presente em mais de 150 países, combinando competências de elevado nível, conhecimento e serviços de elevada qualidade para responder aos mais complexos desafios de negócio dos seus clientes. Para saber como os aproximadamente 245.000 profissionais criam um impacto positivo, siga a nossa página no [Facebook](#), [LinkedIn](#) ou [Twitter](#).