

**NEWSLETTER DE ACOMPANHAMENTO DOS
MERCADOS DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS E
GÁS ENGARRAFADO**

I Trimestre de 2008

Junho de 2008

Sumário Executivo

- A **procura internacional de crude cresceu 0,8%** no primeiro trimestre de 2008 tendo sido acompanhada pelo crescimento da oferta (+1,9%), que recuperou o crescimento face ao quarto trimestre de 2008. Estima-se que a procura mundial continue em alta a médio prazo influenciando o preço internacional do crude.
- As **importações nacionais de petróleo** de Janeiro a Março de 2008 **augmentaram 5%** em comparação com igual período de 2007 e contribuíram para um **aumento da oferta nacional de produtos petrolíferos refinados em 4,3%** face ao período homólogo de 2007. O aumento da oferta nacional de produtos refinados permitiu aumentar as exportações de gasolina e outros derivados do petróleo.
- **O consumo de combustíveis rodoviários diminuiu 1,9% no primeiro trimestre de 2008**, em comparação com igual período de 2007 (o consumo de gasóleo rodoviário caiu 0,2% e o de gasolina 7%). Refira-se que o consumo de combustíveis rodoviários cresceu 0,2% de 2006 para 2007.
- **O preço médio em euros do petróleo (futuros do Brent a 1 mês)**, no 1.º trimestre de 2008, subiu 43,6% face ao período homólogo de 2007 e 5,0% face ao preço médio do 4.º trimestre de 2007.
- **A gasolina s/ chumbo 95 viu a cotação média nos mercados internacionais aumentar 33,5%** enquanto o seu **PMVP antes de impostos em Portugal aumentou 27,5%** do 1.º trimestre de 2008 para o período homólogo de 2007. Para o mesmo período, o gasóleo viu a **cotação média nos mercados internacionais aumentar 44,7%** enquanto o seu **PMVP antes de impostos em Portugal aumentou 34,7%**. Comparando com o quarto trimestre de 2008 verifica-se que a gasolina s/ chumbo 95 e o gasóleo aumentaram nos mercados internacionais 3,9% e 5,6% respectivamente enquanto o seu PMVP antes de impostos em Portugal aumentou 5,4% e 7,1% respectivamente. Os preços no mercado nacional reagem com cerca de duas semanas de atraso face às cotações internacionais dos produtos derivados, sendo expectável que tal desfasamento se atenuie em 2008 com a anunciada alteração da fórmula de indexação dos preços à saída das refinarias nacionais.
- Em comparação com o período homólogo de 2007, no primeiro trimestre de 2008, o **PMVP da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo em território nacional aumentou 11,9% e 19,7%**, respectivamente.
- No final de Março de 2008, o **PMVP da gasolina sem chumbo 95 em Portugal era superior à média da União Europeia a 27**, enquanto que o do **gasóleo se mantinha abaixo da média** (a gasolina sem chumbo 95 registava um PMVP em Portugal de €1,382/litro - 5,1% acima da média da UE -, e o gasóleo de €1,256/litro - 0,1% abaixo da média da UE).
- Na UE a 27, Portugal ocupou, no final de Março de 2008, o **décimo lugar no ranking** dos países com o **PMVP antes de impostos** mais elevado da **gasolina** (3,1% acima da média da UE27) e o **sexto lugar no ranking** dos países com o PMVP antes de impostos do **gasóleo** mais elevado (4,2% acima da média da UE27).
- Desde 2006 e até ao primeiro trimestre de 2008 **o diferencial de preços entre os postos com insígnia de super/hipermercados e os postos das principais petrolíferas tem vindo a aumentar** em favor dos super/hipermercados. Em 2006, o diferencial de preços na gasolina sem chumbo 95 e no gasóleo era respectivamente de 4,3 e 4,4 cêntimos por litro, tendo no **primeiro trimestre de 2008** atingido os **5,7 e 5,8 cêntimos por litro**, respectivamente.
- **O preço do gás propano engarrafado subiu 4,7%**, e o **preço do butano engarrafado 2,5%**, entre Março de 2007 e Março de 2008.

Índice

Sumário Executivo	1
1. Análise do mercado das matérias-primas	3
1.1. Procura e Oferta de petróleo	3
1.2. Preço internacional do petróleo	6
1.3. Preço dos transportes marítimos do petróleo	7
2. Análise dos mercados nacionais de combustíveis líquidos (gasolina e gasóleo rodoviário).....	8
2.1. Oferta	8
2.2. Procura.....	9
2.3. Evolução dos preços de venda dos combustíveis líquidos	11
3. Breve análise dos mercados do Gás Propano e Butano de garrafa	20
3.1. Análise do preço internacional da matéria-prima	20
3.2. Análise da procura nacional de gás de garrafa	21
3.3. Análise da evolução dos preços a nível nacional	22
4. Análise Complementar – Análise comparativa dos preços dos combustíveis líquidos praticados pelos postos de super/hipermercados e pelas principais petrolíferas	23
4.1. Nota introdutória sobre a comercialização de combustíveis em postos de super/hipermercados	23
4.2. Enquadramento legislativo que permitiu a venda de combustíveis em postos de super/hipermercados em Portugal.....	24
4.3. Análise do diferencial dos preços médios entre os super/hipermercados e as principais petrolíferas em Portugal continental entre 2006 e o primeiro trimestre de 2008	25
Anexo Estatístico	29
Anexo I - Grau de diferenciação dos PVP depois de impostos praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2007.....	29
Anexo II - Grau de diferenciação dos PVP depois de impostos praticados em Portugal: Última semana de Março de 2008	29
Siglas e abreviaturas utilizadas	30
Fontes de Informação	31

1. Análise do mercado das matérias-primas

1.1. Procura e Oferta de petróleo

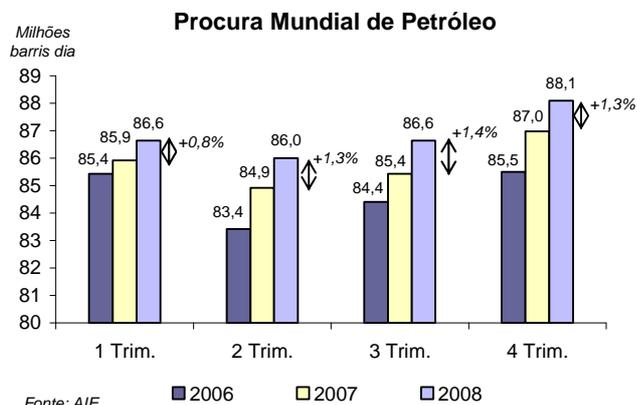
1.1.1. Internacional

Procura

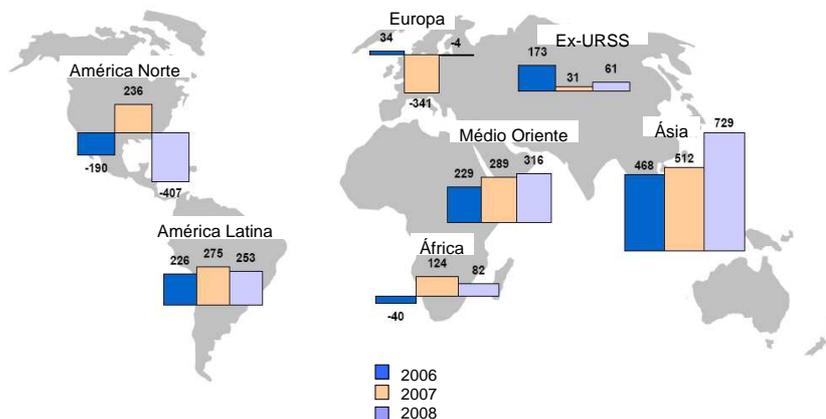
No primeiro trimestre de 2008, a procura global de petróleo cresceu 0,8%, atingindo os 86,6 mb/d, valor que compara com os 85,9 mb/d do trimestre homólogo de 2007.

Apesar da diminuição da procura dos EUA, devido ao abrandamento económico e às temperaturas médias mais elevadas (que reduziram as necessidades para aquecimento), a procura de petróleo a nível internacional, durante o primeiro trimestre do ano, aumentou, em resultado, fundamentalmente, dos seguintes factores:

- Temperaturas mais baixas do que o normal na Alemanha, Japão e Coreia levaram a um aumento da procura para aquecimento nestas regiões.
- Aumento da procura na Europa: o consumo de combustíveis aumentou na Alemanha, França e Itália, impulsionado pelo aumento do número de veículos.
- Aumento da procura de combustíveis para transportes no Canadá, México, Irão e Rússia.
- Aumento da procura Indiana devido ao crescimento do consumo de combustíveis para transportes e às necessidades do sector agrícola, também impulsionada pelos baixos preços de venda ao público fixados administrativamente.
- Aumento da procura da China, em especial, para transportes durante as festividades do feriado do novo ano lunar (apesar das tempestades que paralisaram parte do país), e para os sectores agrícola e industrial. Adicionalmente, o aumento da procura foi suportado pelo trabalho de reconstrução que se seguiu às tempestades de neve do início do ano.
- Utilização de derivados de petróleo para a produção de energia no Japão, devido às operações de manutenção das centrais nucleares durante os primeiros meses de 2008.



Estimativa de crescimento da Procura Mundial de Petróleo (milhares de barris/dia)



Em termos anuais, em 2007, a procura de petróleo cresceu 1,3%. Para 2008, o crescimento previsto pela Agência Internacional da Energia (AIE) é de 1,2%. Apesar de o FMI, no seu último *World Economic Outlook*¹, ter revisto em baixa o crescimento mundial, e em especial o dos EUA, a AIE (usando as previsões económicas do FMI) sustenta as suas previsões de crescimento da procura de petróleo nos seguintes fenómenos:

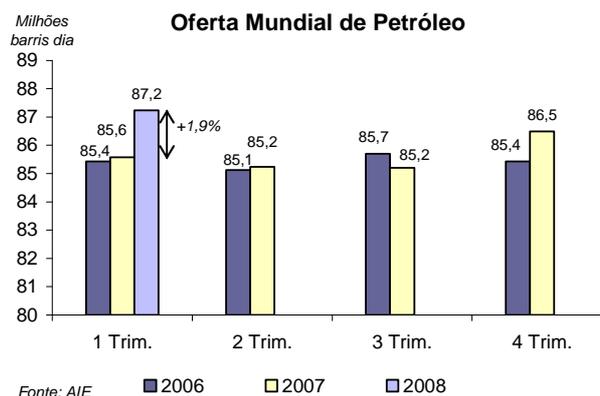
- Continuação do crescimento económico da China, com o desenvolvimento do sector dos serviços, e conseqüente aumento da procura de combustíveis para transportes (também impulsionado pelo congelamento dos preços de energia para restringir a inflação), e o aumento do rendimento disponível que deverá influenciar a procura de bens de consumo intensivos em energia. Aumento da procura de combustíveis para transportes durante os Jogos Olímpicos.
- Aumento da procura dos países do Médio Oriente devido ao crescimento económico e populacional, à urbanização e industrialização da região, em concatenação com um regime de preços de venda ao público baixos, fixados administrativamente.

Oferta

Em 2007, a oferta mundial de petróleo atingiu o nível médio de 85,6 mb/d, o que representa um crescimento de 0,2% face ao nível médio de 2006 (85,4 mb/d).

No primeiro trimestre de 2008, a oferta mundial de petróleo aumentou 1,9% face a igual período do ano anterior. Foi atingido o nível de 87,2 mb/d, o que compara com 85,6 mb/d do trimestre homólogo de 2007. Este aumento está relacionado com:

- Manutenção das quotas de produção dos países da OPEP.
- Nova produção do Brasil, e recuperação da produção no Azerbaijão, China e México em Janeiro.
- Aumento da oferta do Iraque, Angola, Indonésia e Nigéria em Fevereiro.
- Aumento da produção do Irão, América do Norte, América Latina e China em Março.



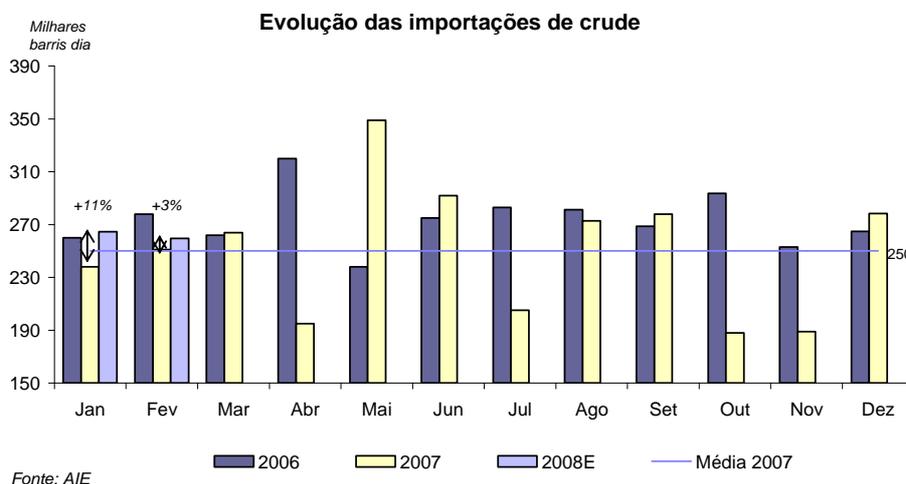
O aumento da oferta foi, no entanto, travado pelas operações de manutenção em poços de petróleo dos Emirados Árabes Unidos, da Nigéria e da Venezuela em Março, pelos problemas relacionados com ataques de rebeldes na Nigéria e no Iraque em Março, e pela redução da produção do mar do norte e de África (não-OPEP) em Março.

¹ International Monetary Fund (2008), *World Economic Outlook, April 2008 – Housing and the Business Cycle*, Washington.

1.1.2. Nacional – Importação de Petróleo

Uma vez que em território nacional não existe produção de petróleo (não existindo, por isso, oferta nacional), a procura nacional de petróleo satisfaz-se com importações de crude.

Em 2008, e até Fevereiro², Portugal registava um aumento nas importações de crude, face a 2007, de, aproximadamente, 5%.



Depois das paragens programadas para manutenção³ das refinarias de Sines e do Porto, com efeitos particularmente visíveis ao nível das importações de petróleo nos meses de Outubro e Novembro de 2007 (provocando uma redução em mais de 6%, durante o ano de 2007, da quantidade de matérias primas processadas nas refinarias nacionais, tendo sido esta redução compensada pelo aumento do volume de importações de produtos transformados), em Dezembro de 2007, e durante os primeiros meses de 2008, as importações nacionais de crude voltaram a registar aumentos.

Assim, no mês de Janeiro de 2008, as importações de petróleo situaram-se nos 265 milhares de barris diários, registando um aumento de 11% face ao período homólogo de 2007.

Em Fevereiro de 2008, as importações de crude totalizaram os 260 milhares de barris diários, 3% acima do volume de importações registado em Fevereiro de 2007.

² No momento da preparação da *Newsletter* não estavam disponíveis os dados referentes ao mês de Março de 2008.

³ De acordo com informação da Galp Energia (Galp Energia (2008a), *Resultados Doze Meses 2007*, Lisboa), essas paragens destinaram-se a aumentar o ciclo de vida dos equipamentos, repor níveis de eficiência entretanto perdidos pelo desgaste dos equipamentos, e operações de reparação, inspeção e substituição de equipamentos.

1.2. Preço internacional do petróleo

O ano de 2007 foi caracterizado por uma tendência de crescimento acentuado e continuado dos preços dos futuros do petróleo. Uma tendência que se manteve durante o primeiro trimestre de 2008.

O primeiro trimestre do ano começou com os preços próximo dos \$90, terminando com preços acima dos \$100. Apesar da diminuição dos preços ocorrida durante o mês de Janeiro, Fevereiro e Março caracterizaram-se pelo retorno do aumento dos preços dos futuros do petróleo.

De facto, durante as primeiras semanas de Março de 2008, os preços do *Brent* e do *WTI* cotaram acima dos \$105, regressando aos \$100 no final do mês.

No último dia do mês de Março foi atingido no preço de fecho os \$100,30, e \$101,58 para os contratos de futuros a 30 dias do *Brent* e *WTI*, respectivamente.

Refira-se que, após o término do primeiro trimestre de 2008, os preços têm continuado a sua escalada, atingindo novos máximos históricos. No dia 21 de Maio de 2008⁴ os futuros do *Brent* fecharam a cotar nos \$132,7, respectivamente.

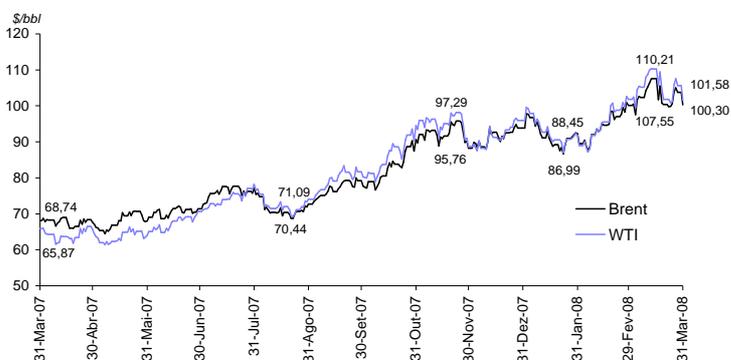
Em termos globais, do início de 2008 até ao fim do primeiro trimestre, a cotação dos futuros do *Brent*, em dólares, registou um aumento de 6,9%. Este aumento foi anulado pela depreciação do dólar face ao euro, em aproximadamente 7,5%, pelo que, em termos finais, em euros, se verificou uma diminuição da cotação do *Brent* em 0,5%.

Em termos de preço médio, os futuros do *Brent*, em euros, entre o quarto trimestre de 2007 e o primeiro trimestre de 2008 registaram um aumento de 5,0%.

Se compararmos com o período homólogo de 2007 (primeiro trimestre de 2007) verificamos uma subida, mais acentuada, de 43,6%, no preço médio dos futuros do *Brent* em euros, no primeiro trimestre de 2008.

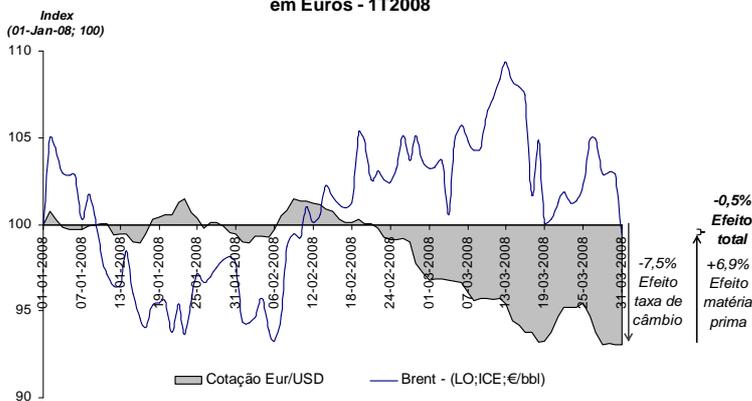
No caso do *WTI*, verificou-se um aumento de 4,0% entre o preço médio do quarto trimestre de 2007 e o preço médio do primeiro trimestre de 2008, e um aumento, mais acentuado, de 46,7%, entre a média do primeiro trimestre de 2007 e a média do primeiro trimestre de 2008.

Evolução dos contratos de futuros do *Brent* e *WTI* a 30 dias



Fonte: Reuters

Evolução dos preços dos futuros do *Brent* a 30 dias em Euros - 1T2008



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Reuters

Preço médio dos futuros do *Brent* e do *WTI* a 30 dias

	1T2008	4T2007	1T2007	Variação 1T2008-4T2007	Variação 1T2008-1T2007
<i>Brent</i> (€/bbl)	64,3	61,3	44,8	5,0%	43,6%
<i>WTI</i> (€/bbl)	65,2	62,7	44,4	4,0%	46,7%

Fonte: Análise da AdC com base em dados da Reuters

⁴ Última cotação disponível aquando da publicação da presente Newsletter.

1.3. Preço dos transportes marítimos do petróleo

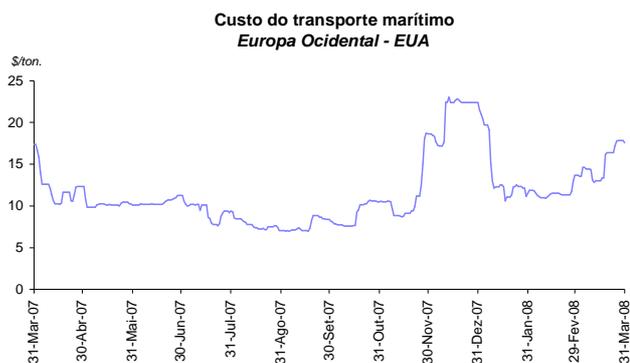
O primeiro trimestre de 2008 caracterizou-se por uma inflexão no aumento acentuado do preço do transporte marítimo de petróleo, verificado no último trimestre de 2007. Depois da diminuição registada na primeira semana de Janeiro de 2008, o preço do transporte marítimo de petróleo manteve-se estável durante os meses de Janeiro e de Fevereiro, em torno dos \$12/tonelada, voltando a aumentar a partir do início de Março.

No dia 31 de Março de 2008, o preço do transporte marítimo atingiu os \$17,6/tonelada, valor em linha com os verificados durante a primeira semana de Dezembro de 2007.

O preço médio do transporte marítimo de petróleo no primeiro trimestre de 2008, em comparação com o do quarto trimestre de 2007, registou uma diminuição de cerca de \$0,1/tonelada.

A evolução no primeiro trimestre de 2008 explica-se principalmente por três factores:

- Correção dos preços elevados registados no fim de 2007, que de acordo com os analistas citados pela OPEP⁵ se deveram a especulação;
- Aumento dos *stocks* durante os meses de Janeiro e Fevereiro nos EUA; maior disponibilidade de tonelagem dos navios, aliada à diminuição das margens de refinação, e a uma menor utilização das refinarias;
- Flutuações no transporte durante a Páscoa, causadas pelo comportamento dos responsáveis pelo frete⁶ que provocaram uma redução da quantidade transportada.



Fonte: Reuters (N-Sea-USAC-130kT - dirty - Spot)

⁵ Organization of the Petroleum Exporting Countries (2008a), *Monthly Oil Market Report – February 2008*, Viena.

⁶ Organization of the Petroleum Exporting Countries (2008b), *Monthly Oil Market Report – April 2008*, Viena.

2. Análise dos mercados nacionais de combustíveis líquidos (gasolina e gasóleo rodoviário)

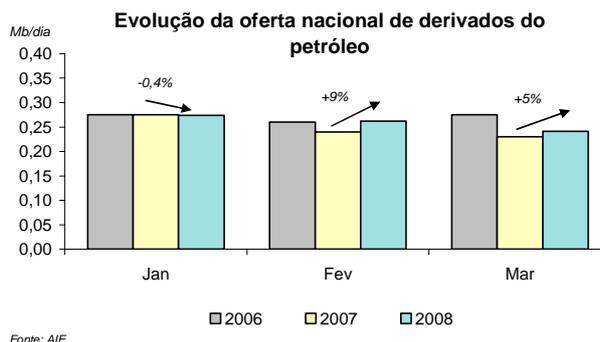
2.1. Oferta

2.1.1. Nacional

Em 2007, a oferta nacional de derivados de petróleo diminuiu, em média, 5,2%. Uma redução, em parte, explicada pelas paragens na produção das refinarias de Sines e do Porto para operações de manutenção.

No primeiro trimestre de 2008, a oferta nacional de derivados de petróleo aumentou 4,3%, em relação ao trimestre homólogo de 2007.

Numa análise mensal, em termos homólogos, a oferta nacional de derivados de petróleo diminuiu 0,4%, em Janeiro de 2008. Contrariando a ligeira descida do mês precedente, em Fevereiro e Março de 2008, a oferta nacional de derivados de petróleo aumentou 9% e 5%, respectivamente.



Parte do aumento da oferta nacional dos derivados de petróleo resultou dos incrementos verificados ao nível das exportações nacionais de produtos derivados do petróleo.

De acordo com a empresa Galp Energia⁷, as exportações no primeiro trimestre de 2008, em comparação com o período homólogo de 2007, aumentaram 2,2%, situando-se nos 0,6 milhões de toneladas.

Para este aumento das exportações contribuiu um aumento das exportações nas gasolinas em 29,4%, essencialmente para os Estados Unidos da América, e um aumento das exportações de betumes em 11,3%, compensando as diminuições registadas noutros produtos. De acordo com a empresa Galp Energia, as gasolinas representaram, no primeiro trimestre de 2008, 47,3% do total das exportações, o que compara com os 37,4% do período homólogo de 2007.

2.1.2. Importação

Nos últimos anos a capacidade de produção de gasóleo em Portugal tem ficado aquém da procura nacional.

No ano de 2007, esse elemento associado à redução da oferta de produtos refinados em resultado da menor utilização da capacidade de refinação nacional colocou uma pressão superior sobre as importações de produtos transformados, em particular gasóleo, para fazer face ao aumento da procura.

Relativamente ao gasóleo, durante 2008 e até Fevereiro⁸, Portugal tinha importado 162,1 milhões de litros, o que representa um aumento de 30,1% face a igual período de 2007.

Em Janeiro, comparando com o período homólogo de 2007, as importações de gasóleo aumentaram 37,9%. Já em Fevereiro de 2008, em comparação com o mesmo período de 2007, as importações de gasóleo aumentaram 23,1%.

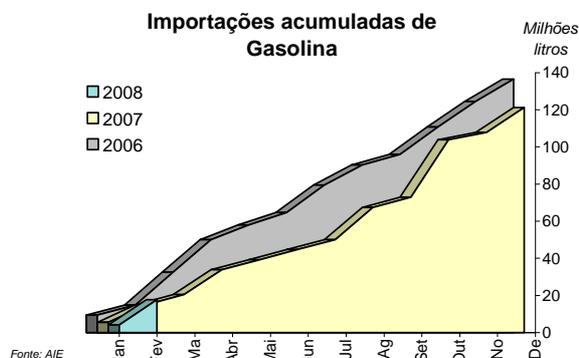
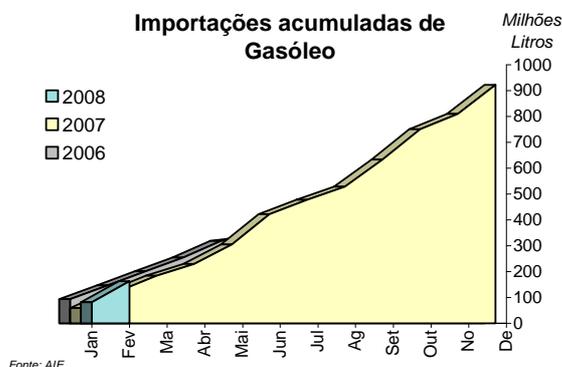
Quanto à gasolina, apesar de Portugal ser um exportador líquido de gasolina, durante o ano de 2007 importou cerca de 121 milhões de litros. Até Fevereiro de 2008, os níveis de importação de

⁷ Galp Energia (2008c), *Resultados Primeiro Trimestre 2008*, Lisboa.

⁸ Não se encontra ainda disponível a informação relativa ao mês de Março de 2008.

gasolina alcançaram os 17,7 milhões de litros, o que representa um aumento de 18% face a igual período de 2007.

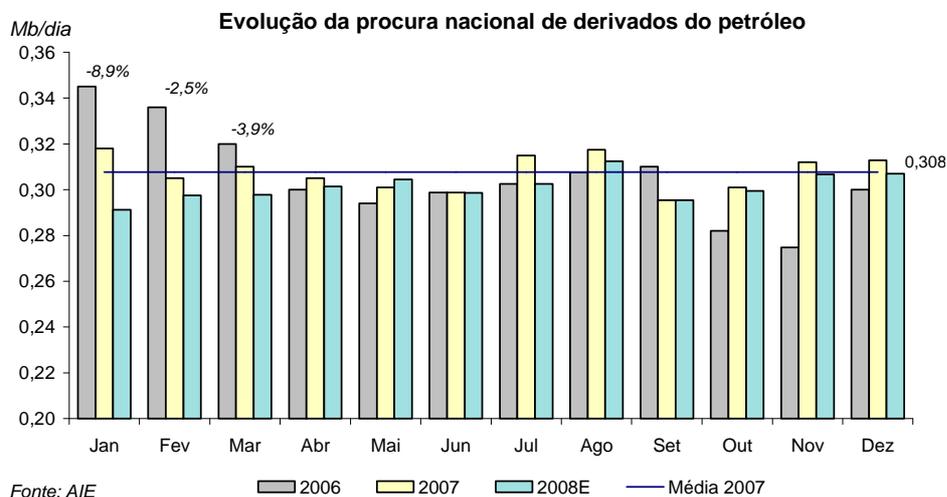
Em comparação com o respectivo período homólogo de 2007, no mês de Janeiro de 2008 registou-se uma diminuição de 24,5% no volume de importações de gasolina. Já em Fevereiro de 2008, as importações de gasolina aumentaram 42,1% face a igual período de 2007.



2.2. Procura

De acordo com dados da AIE, em 2007, a procura nacional de produtos derivados do petróleo aumentou, aproximadamente, 0,6% face a 2006.

O primeiro trimestre de 2008 caracterizou-se, contrariamente ao verificado em 2007, por uma diminuição da procura nacional, a um ritmo superior (-4%).



Dos factores que influenciaram o decréscimo da procura no primeiro trimestre de 2008, face ao primeiro trimestre de 2007, destaca-se a diminuição do consumo de:

- **Fuelóleo para produção de energia** – O consumo de fuelóleo para produção de energia diminuiu 76,7%, em resultado da maior utilização das centrais hídricas;
- **Fuelóleo para a indústria** – O consumo de fuelóleo para a indústria diminuiu 25,3%;
- **Gasolina sem chumbo** – O consumo de gasolina sem chumbo 98 diminuiu 24,9% e o de gasolina sem chumbo 95 reduziu-se 3,6%;
- **Gasóleo colorido e marcado, excepto o destinado a aquecimento** – O consumo de gasóleo colorido e marcado, excepto o destinado a aquecimento, diminuiu 14,8%;

A diminuição da procura foi, no entanto, atenuada pelo incremento do consumo de JP1 (mercado de aviação) em 13,2%, de coque de petróleo em 4,2%, de asfaltos em 1,1%, e da nafta química, principalmente usada na indústria química, em 0,9%, face ao primeiro trimestre de 2007.

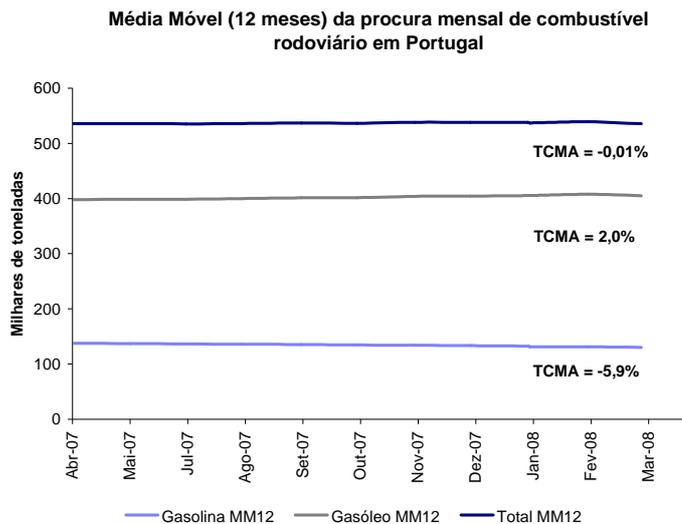
A inversão da tendência de crescimento da procura de produtos derivados do petróleo, registada em 2007, foi, também, potenciada pela diminuição do consumo global de combustíveis para fins rodoviários.

Assim, a quantidade de combustíveis consumida para fins rodoviários diminuiu 1,9% no primeiro trimestre de 2008, em comparação com igual período de 2007. Esta diminuição encontra-se associada à diminuição do consumo de gasóleo (-0,2%), e da gasolina⁹ (-7%).

Numa análise dos últimos 12 meses¹⁰, verifica-se que o consumo de combustíveis rodoviários em Portugal registou uma diminuição anual¹¹ ligeira (-0,01%), com o consumo de gasóleo a registar uma variação positiva de 2% nos últimos 12 meses, e o consumo de gasolina a registar uma quebra de 5,9%.

O decréscimo da gasolina, quando comparado com a subida do gasóleo, resulta, em parte, do efeito de substituição que existe entre veículos movidos a gasolina e a gasóleo.¹²

Em Março de 2008, cerca de metade (49%) da procura nacional de produtos derivados do petróleo dirigiu-se ao consumo de gasóleo e gasolina para fins rodoviários.

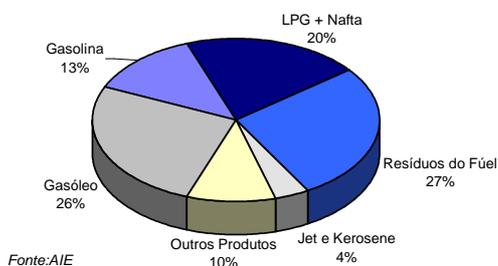


Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGEG

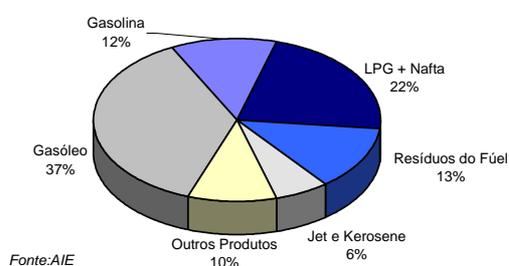
Nos anos mais recentes, o peso relativo dos vários produtos derivados do petróleo na procura não se tem alterado. O peso relativo destes produtos manteve-se praticamente constante entre Março de 2007 e Março de 2008.

Contudo, se alterarmos o horizonte temporal de comparação, verificamos que existem diferenças bastante significativas ao nível da importância dos diversos derivados do petróleo na procura. Assim, em Março de 2008, face a Março de 1998, registou-se um maior peso do gasóleo (cujo peso relativo passou de 26% para 37%) e um menor peso da gasolina (passou de 13% para 12%).

Composição da Procura de derivados do Petróleo em Março de 1998



Composição da Procura de derivados do Petróleo em Março de 2008



⁹ Inclui gasolina sem chumbo 95, 98 e aditivada.

¹⁰ De Abril de 2007 a Março de 2008.

¹¹ Média móvel a 12 meses.

¹² Esta temática foi abordada pormenorizadamente na *Newsletter* do quarto trimestre de 2005, disponível em <http://www.concorrenca.pt/Publicacoes/Newsletter.asp>.

2.3. Evolução dos preços de venda dos combustíveis líquidos

2.3.1. Evolução e nível de preços

2.3.1.1. Evolução dos preços de referência internacionais para formação do preço à saída das refinarias indexadas às cotações no Noroeste Europeu (NWE)

No final de Março de 2008, os preços internacionais da gasolina e do gasóleo de referência para definição dos preços à saída da refinaria atingiram os €67,96/bbl e €84,03/bbl, respectivamente.

Durante o primeiro trimestre de 2008, apesar da volatilidade, manteve-se a tendência de crescimento dos preços à saída da refinaria do gasóleo, iniciada no primeiro trimestre de 2007.

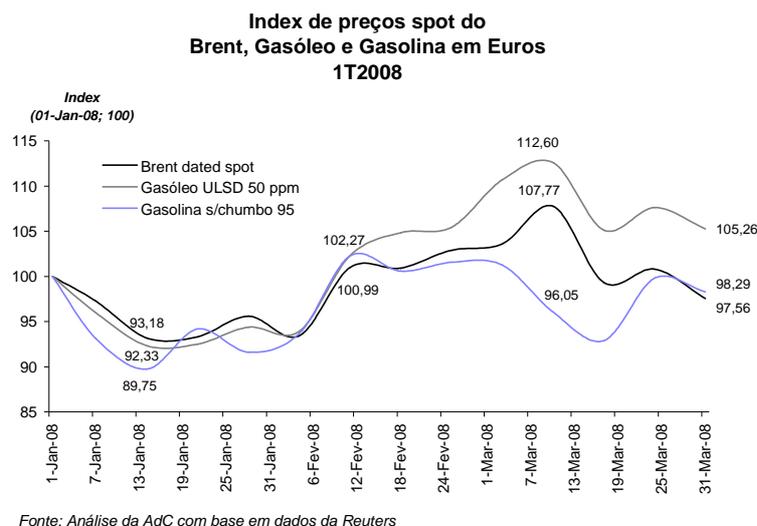
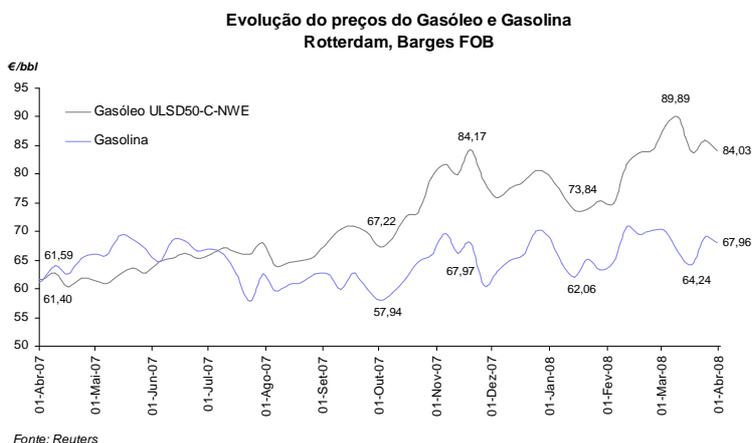
O preço à saída da refinaria da gasolina, durante o primeiro trimestre de 2008, não acompanhou a subida do gasóleo embora revele uma tendência de subida de longo prazo.

Em consequência, o diferencial de preços à saída da refinaria entre os dois combustíveis manteve o ritmo de crescimento, iniciado no terceiro trimestre de 2007, atingindo um máximo de €23/bbl, na segunda semana de Março de 2008, fechando o trimestre nos €16/bbl.

Do início ao fim do primeiro trimestre de 2008, registou-se um acréscimo no preço à saída da refinaria, em euros, do gasóleo em 5,3%, e uma redução do preço à saída da refinaria da gasolina em 1,7%.

Em termos de preços médios trimestrais à saída da refinaria, no primeiro trimestre de 2008 verificou-se um aumento de 3,9% no preço internacional da gasolina, quando comparado com o quarto trimestre de 2007, e um aumento acentuado de 33,5%, quando comparado com o período homólogo de 2007.

No que concerne ao gasóleo, o preço médio trimestral à saída da refinaria registou um aumento de 5,6% face ao quarto trimestre de 2007, e um aumento acentuado de 44,7% face ao primeiro trimestre de 2007.



**Preço Médio da Gasolina e do Gasóleo
Rotterdam, Barges FOB (€/bbl)**

	1T2008	4T2007	1T2007	Variação 1T2008- 4T2007	Variação 1T2008- 1T2007
Gasolina s/ 95	66,9	64,4	50,1	3,9%	33,5%
Gasóleo	81,1	76,8	56,1	5,6%	44,7%

Fonte: Análise da AdC com base em dados da Reuters

2.3.1.2. Evolução dos preços retalhistas nacionais

Análise do PMVP antes de impostos

Em Portugal, em 2007, os PMVP antes de impostos dos combustíveis apresentaram uma tendência crescente, encetada a partir do início de Fevereiro de 2007. Esse crescimento de preços foi particularmente saliente no caso do gasóleo.

O primeiro trimestre de 2008 ficou marcado, em território nacional, pelo aumento do preço do gasóleo e pelas subidas e descidas do preço da gasolina sem chumbo 95, sem uma tendência clara.

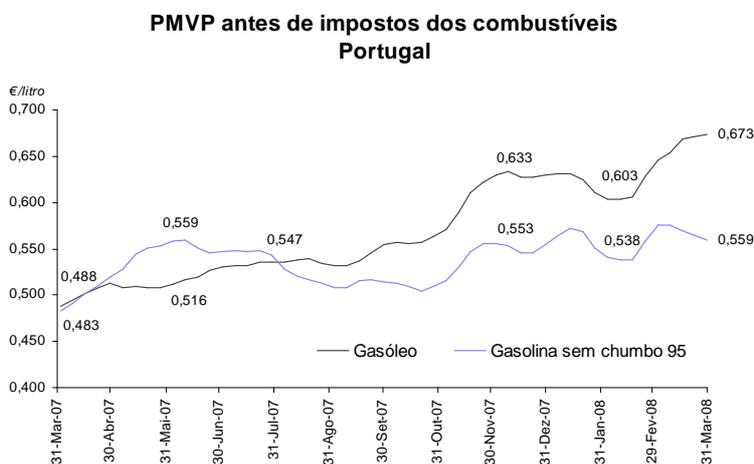
A subida dos preços fez-se sentir, em particular, durante o mês de Março no caso do gasóleo, uma vez que, até meados de Fevereiro, os dois combustíveis tinham registado descidas.

Durante o primeiro trimestre de 2008, o diferencial entre os PMVP antes de impostos dos dois combustíveis esteve, em média, próximo dos 6 cêntimos por litro, chegando a atingir os 11 cêntimos por litro nas últimas semanas de Março.

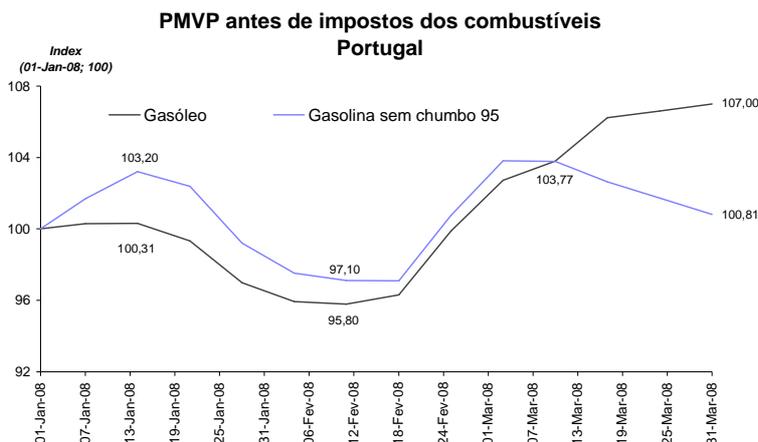
O comportamento do diferencial deveu-se, em grande parte, ao aumento mais pronunciado do preço do gasóleo face à variação do preço da gasolina sem chumbo 95 nas últimas semanas de Março.

Do dia 1 de Janeiro de 2008 ao dia 31 de Março de 2008, registou-se uma subida de 7% do PMVP antes de impostos no caso do gasóleo, e de 0,8% no caso do PMVP da gasolina sem chumbo 95.

Em Portugal, no primeiro trimestre de 2008 o preço médio antes de impostos da gasolina sem chumbo 95 foi de €0,559/litro e o do gasóleo de €0,634/litro.



Fonte: Comissão Europeia



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia

Preço médio do PMVP antes de impostos dos combustíveis (€/litro)

	1T2008	4T2007	1T2007	Variação 1T2008-4T2007	Variação 1T2008-1T2007
Gasolina s/ 95	0,559	0,531	0,439	5,4%	27,5%
Gasóleo	0,634	0,592	0,471	7,1%	34,7%

Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia

Face ao preço médio do primeiro trimestre de 2007, no primeiro trimestre de 2008 os preços médios da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo aumentaram, respectivamente, 27,5% e 34,7%.

Em comparação com o quarto trimestre de 2007, no primeiro trimestre de 2008 os preços médios da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo aumentaram, respectivamente, 5,4% e 7,1%.

No passado tem-se verificado que os preços no mercado nacional reagem com cerca de duas semanas de atraso, em média, face aos preços noutros países europeus e com quatro semanas de atraso face ao preço spot do Brent nos mercados internacionais.

É expectável que tal desfasamento se atenuie ao longo de 2008 com a alteração da fórmula de indexação dos preços à saída das refinarias nacionais, anunciada pela empresa Galp Energia em Março de 2008¹³.

Análise do PMVP depois de impostos

Durante o primeiro trimestre de 2008, mantendo a tendência de crescimento verificada ao longo de 2007, o PMVP depois de impostos do gasóleo atingiu valores historicamente elevados.

Ao longo do mês de Março, o PMVP depois de impostos do gasóleo registou valores acima dos máximos atingidos em Dezembro de 2007.

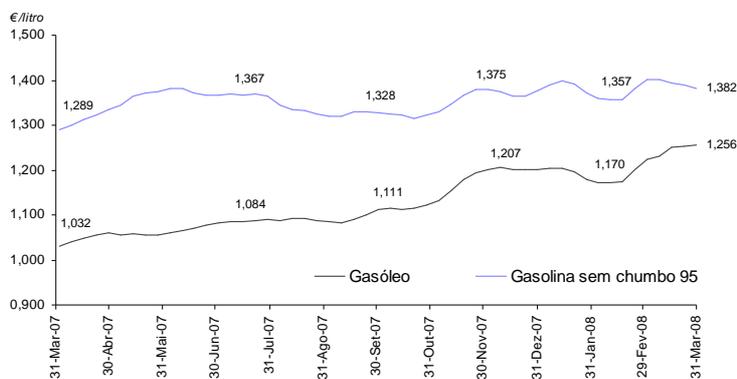
Ao longo do primeiro trimestre de 2008, o PMVP depois de impostos da gasolina sem chumbo 95 não apresentou uma tendência clara de evolução, mantendo-se, contudo, em níveis historicamente elevados, acima dos máximos registados em Agosto de 2006. Não obstante, o PMVP depois de impostos da gasolina sem chumbo 95 terminou o trimestre, em análise, a descer.

O diferencial entre os PMVP depois de impostos dos dois combustíveis diminuiu no primeiro trimestre de 2008, atingindo os valores mais baixos no mês de Março. A diminuição do diferencial, em linha com a verificada nos trimestres anteriores, foi mais pronunciada durante o mês de Março graças ao aumento do PMVP depois de impostos do gasóleo e à diminuição do PMVP depois de impostos da gasolina sem chumbo 95. O diferencial situou-se, na última semana de Março de 2008, em, aproximadamente, 13 cêntimos por litro.

Relativamente ao trimestre homólogo de 2007, o PMVP depois de impostos do primeiro trimestre de 2008 da gasolina sem chumbo 95 em Portugal aumentou 11,9%, e o do gasóleo 19,7%.

Face ao quarto trimestre de 2007, o PMVP trimestral da gasolina sem chumbo 95 depois de impostos, em Portugal, aumentou 2,6%, enquanto que o do gasóleo aumentou 4,4%, no primeiro trimestre de 2008.

PMVP depois de impostos dos combustíveis Portugal



Fonte: Comissão Europeia

Preço médio do PMVP depois de impostos dos combustíveis (€/litro)

	1T2008	4T2007	1T2007	Variação 1T2008-4T2007	Variação 1T2008-1T2007
Gasolina s/ 95	1,382	1,347	1,235	2,6%	11,9%
Gasóleo	1,208	1,157	1,010	4,4%	19,7%

Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia

¹³ Galp Energia (2008b), *Full Year 2007 Results – Lisbon, 6 March 2008* (<http://investor.relations.galpenergia.com/galpir/vPT/Financials/Presentations/>, consultado a 7 de Março de 2008).

2.3.2. Comparações regionais do PMVP depois de impostos em Portugal

Na última semana de Março de 2008¹⁴, o **preço médio** da gasolina sem chumbo 95 não apresentou diferenças relevantes entre regiões. A diferença máxima registada foi de 0,7 cêntimos/litro. O Algarve registou o preço médio mais elevado (€1,389/litro), e a região Centro o preço médio mais baixo (€1,382/litro).

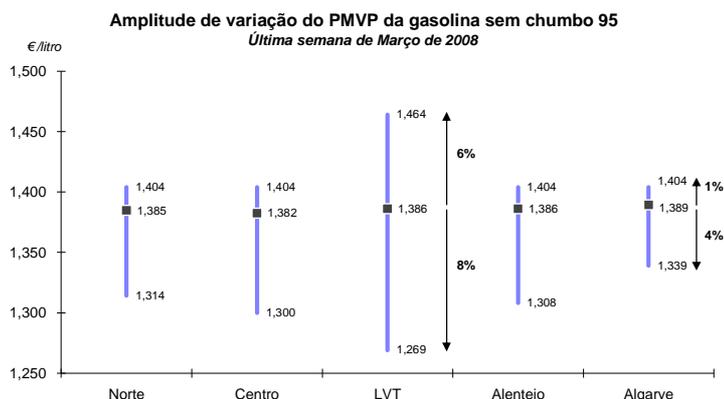
As amplitudes de variação (diferença entre o preço mais baixo e o preço mais alto praticados na venda ao público) foram diferentes entre regiões durante a última semana de Março. Para a gasolina sem chumbo 95, a **maior amplitude de variação** de preços foi registada na região de Lisboa e Vale do Tejo (14%), e a região com menor amplitude de variação foi o Algarve (5%).

O preço da gasolina sem chumbo 95 **mais baixo** e o **preço mais elevado** foram ambos registados na região de Lisboa e Vale do Tejo, €1,269/litro e €1,464/litro, respectivamente.

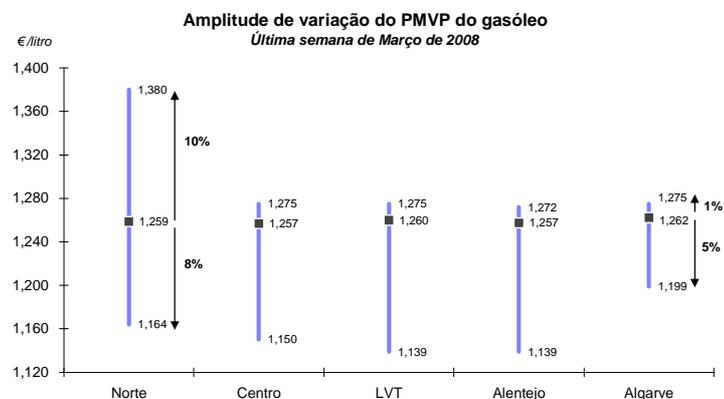
Relativamente ao gasóleo, os **preços médios** entre regiões não diferiram significativamente (0,5 cêntimos/litro). O **preço médio mais baixo** foi registado nas regiões Centro e Alentejo (€1,257/litro) e o **mais elevado** na região do Algarve (€1,262/litro).

As **amplitudes de variação dos preços** do gasóleo são, em média, maiores entre as diferentes regiões. A região Norte apresentava a maior amplitude de variação (cerca de 18%), e o Algarve a menor (6%).

Para o gasóleo, o **preço mais baixo** registou-se nas regiões de Lisboa e Vale do Tejo e Alentejo (€1,139/litro), enquanto que o **preço mais alto** (€1,380/litro) se registou na região Norte.



Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGEG



Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGEG

Maior pormenor relativamente às diferenças regionais é facultado nos Anexos Estatísticos I e II da Newsletter.

¹⁴ Semana de 24 a 30 de Março de 2008.

2.3.3. Comparações do PMVP depois de impostos por localização do retalhista

No final de Março de 2008¹⁵, os **preços médios mais baixos** da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo registaram-se em postos de combustíveis junto a áreas comerciais, nomeadamente supermercados e hipermercados. Nesses postos, os preços médios atingiram os €1,337/litro no caso da gasolina sem chumbo 95, e €1,206/litro no caso do gasóleo.

Os preços médios registados nos **super/hipermercados** foram 3,8% mais baixos do que os preços médios praticados nas auto-estradas para a gasolina sem chumbo 95, e 4,7% mais baixos do que os preços médios do gasóleo em postos de auto-estrada na última semana de Março de 2008.

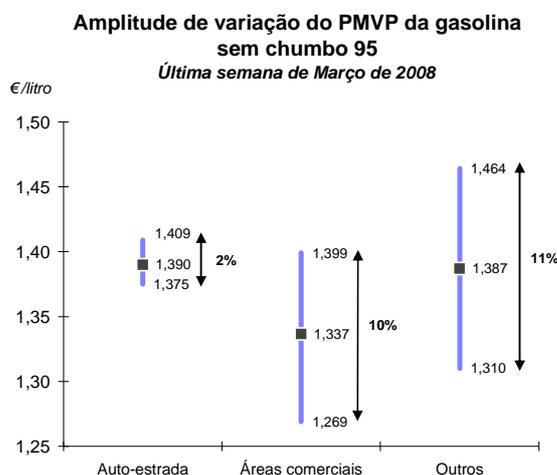
Uma análise mais detalhada do diferencial médio registado no primeiro trimestre de 2008, e não apenas do diferencial registado na última semana de Março de 2008, de preços entre postos localizados junto a super/hipermercados e postos das principais petrolíferas a actuar em Portugal encontra-se desenvolvida no Capítulo 4 da presente *Newsletter*.

Efectivamente, os **preços médios mais elevados** verificaram-se nos postos de auto-estradas quer para a gasolina sem chumbo 95 quer para o gasóleo (€1,390/litro e €1,266/litro, respectivamente).

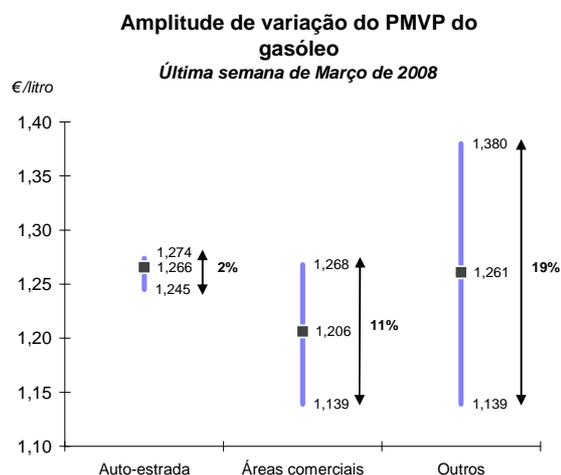
A **amplitude de preços** foi particularmente elevada em postos localizados fora de zonas comerciais e auto-estradas (11% para a gasolina sem chumbo 95, e 19% para o gasóleo).

Os postos localizados em auto-estradas continuam a ter a amplitude de variação de preço mais reduzida (2% para a gasolina sem chumbo 95 e para o gasóleo).

Registe-se que, no primeiro trimestre de 2008, em comparação com o quarto trimestre de 2007, a amplitude de preços nas auto-estradas se manteve no caso da gasolina sem chumbo 95, mas diminuiu um ponto percentual no caso do gasóleo. De referir que, no ano de 2007, a amplitude de preços nas auto-estradas variou entre 1% e 2%, no caso da gasolina sem chumbo 95, e 2% e 3%, no caso do gasóleo.



Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGEG



Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGEG

Maior pormenor relativamente às diferenças por tipo de posto é facultado nos Anexos estatísticos I e II da *Newsletter*.

¹⁵ Semana de 24 a 30 de Março de 2008.

2.3.4. Comparações internacionais dos preços retalhistas – UE a 27

2.3.4.1. PMVP depois de impostos

Numa análise dos preços de venda a público depois de impostos praticados para a gasolina sem chumbo 95 e para o gasóleo no seio da União Europeia¹⁶ verificou-se, na última semana do primeiro trimestre de 2008, uma disparidade de preços significativa entre países.

Assim, para a gasolina sem chumbo 95 a diferença entre o preço depois de impostos mais elevado (verificado na Holanda - €1,540/litro) e o preço mais baixo (registado na Roménia - €1,012/litro) foi de 52,8 cêntimos de euro por litro.

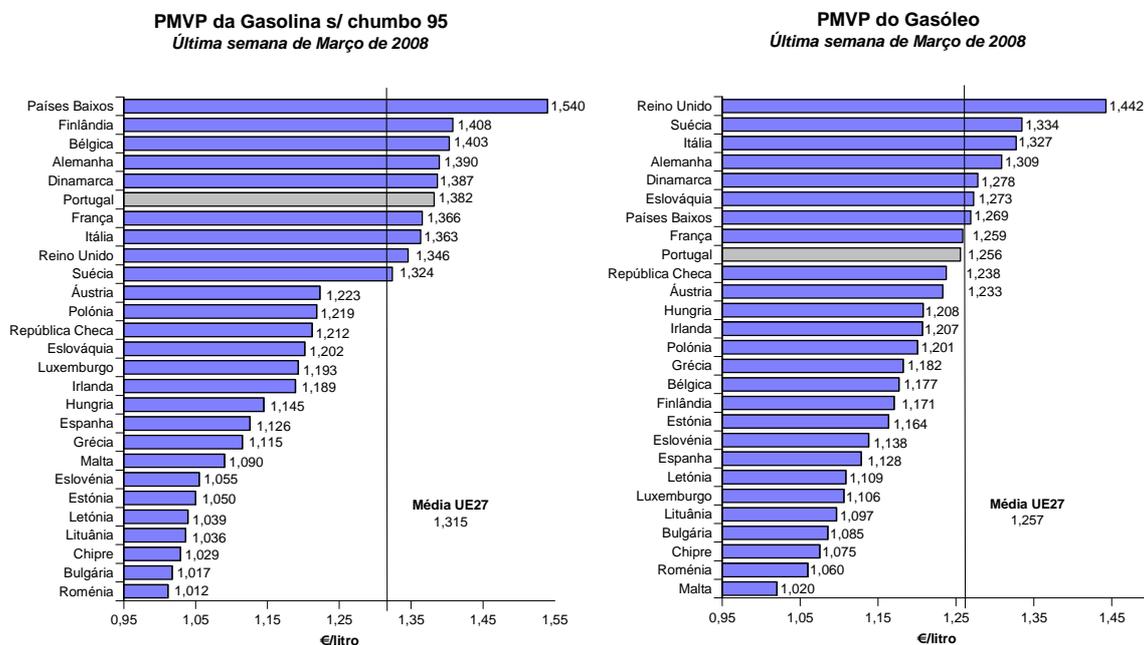
Já no gasóleo a diferença entre o preço depois de impostos mais elevado (verificado no Reino Unido - €1,442/litro) e o preço mais baixo (registado em Malta - €1,020/litro) foi de 42,2 cêntimos de euro por litro.

Na última semana de Março de 2008, em Portugal, o PMVP da gasolina sem chumbo 95 depois de impostos era superior à média da União Europeia¹⁷, enquanto que o do gasóleo se mantinha abaixo da média.

A gasolina sem chumbo 95 registava um PMVP depois de impostos em Portugal de €1,382/litro (5,1% acima da média da UE) e o gasóleo de €1,256/litro (0,1% abaixo da média da UE).

Na última semana de Março de 2008, Portugal registou o sexto PMVP depois de impostos mais elevado da gasolina sem chumbo 95 na UE a 27, sendo superado pela Holanda, Finlândia, Bélgica, Alemanha e Dinamarca.

Já no caso do gasóleo, Portugal registou o nono PMVP depois de impostos mais elevado da UE a 27, atrás do Reino Unido, Suécia, Itália, Alemanha, Dinamarca, Eslováquia, Holanda e França.



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia

Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia

¹⁶ A AdC inicia na presente Newsletter a análise da evolução dos preços dos combustíveis em Portugal face à União Europeia a 27.

¹⁷ Média da União Europeia a 27, ponderada pelo volume vendido.

2.3.4.2. PMVP antes de impostos

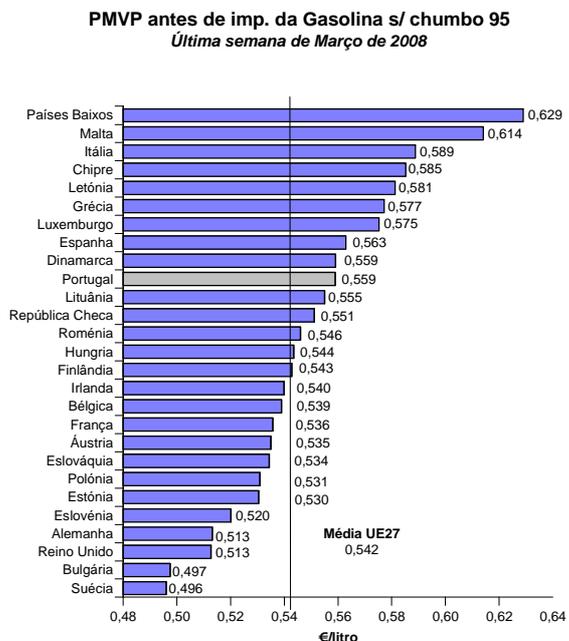
Apesar de o PMVP depois de impostos da gasolina sem chumbo 95 estar 5,1% acima da média comunitária, o PMVP antes de impostos deste combustível encontrava-se, no fim de Março de 2008, aproximadamente, 3,1% acima da média da UE.

Já no caso do gasóleo, o preço com impostos encontrava-se, no final Março, 0,1% abaixo da média da UE, não obstante o preço antes de impostos ser superior à média comunitária em 4,2%.¹⁸

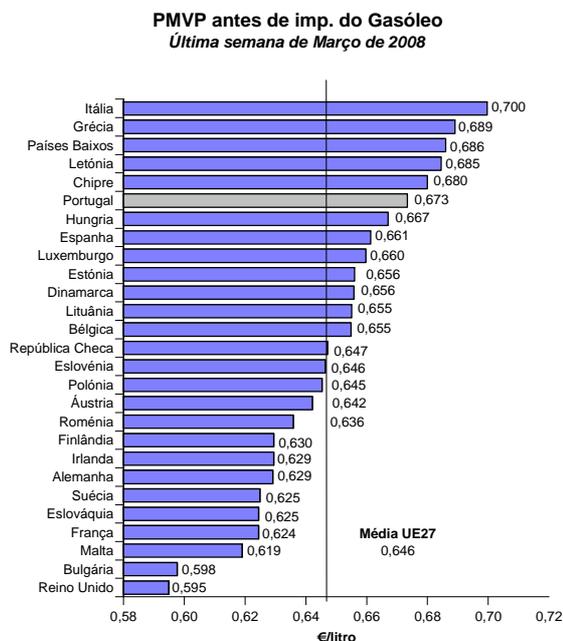
No final de Março, em Portugal, a gasolina sem chumbo 95 apresentava um PMVP líquido de impostos de €0,559/litro e o gasóleo de €0,673/litro, o que compara, respectivamente, com os preços médios de €0,542/litro e €0,646/litro registados na União Europeia a 27.

Em termos de preços médios antes de impostos, no final de Março, Portugal registou o décimo mais elevado na gasolina sem chumbo 95 na UE a 27, sendo superado pela Holanda, Malta, Itália, Chipre, Letónia, Grécia, Luxemburgo, Espanha e Dinamarca.

Em relação ao gasóleo, Portugal registou o sexto preço antes de impostos mais alto na UE a 27, sendo superado pela Itália, Grécia, Holanda, Letónia e Chipre.



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia

No final de Março de 2008, as amplitudes de preços antes de impostos de ambos os combustíveis na UE eram substancialmente inferiores à amplitude de preços depois de impostos.

Assim, para a gasolina sem chumbo 95 a diferença entre o preço mais elevado (verificado na Holanda - €0,629/litro) e o preço mais baixo (registado na Suécia - €0,496/litro) é de 13,3 cêntimos de euro por litro.

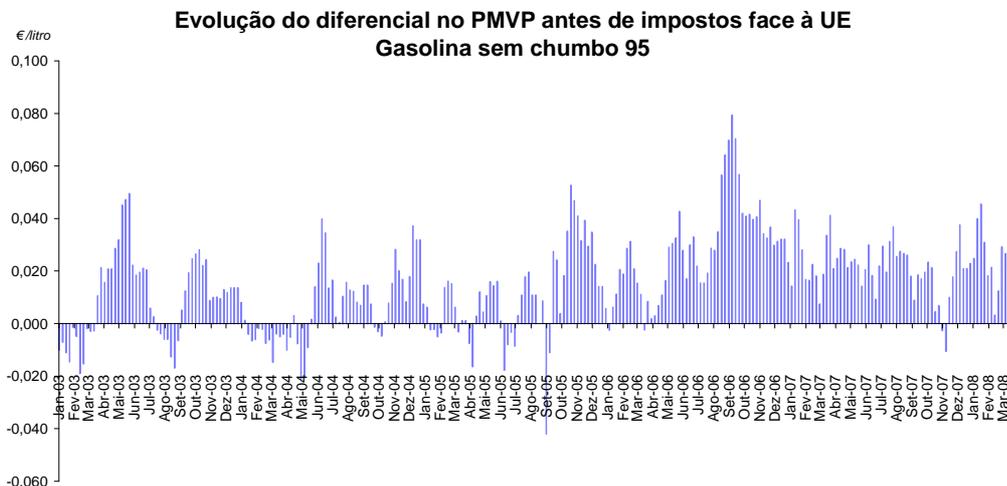
Já no gasóleo a diferença entre o preço antes de impostos mais elevado (verificado na Itália - €0,700/litro) e o preço mais baixo (registado no Reino Unido - €0,595/litro) foi de 10,5 cêntimos de euro por litro.

Numa análise da União Europeia a 15, verifica-se que, em Portugal, o preço da gasolina sem chumbo 95 antes de impostos foi sistematicamente superior à média da UE a 15 entre finais de

¹⁸ O Impacte da Fiscalidade sobre o preço dos combustíveis foi abordado pormenorizadamente no capítulo 4 da Newsletter do primeiro trimestre de 2007, disponível em <http://www.concorrenca.pt/Publicacoes/Newsletter.asp>.

2005 e finais de 2007 (exceptuando-se o mês de Novembro de 2007, onde se registaram preços inferiores à média comunitária).

Alargando o espectro de análise à União Europeia a 27, o diferencial positivo dos preços antes de impostos verificados em território nacional e a média comunitária manteve-se durante o primeiro trimestre de 2008.

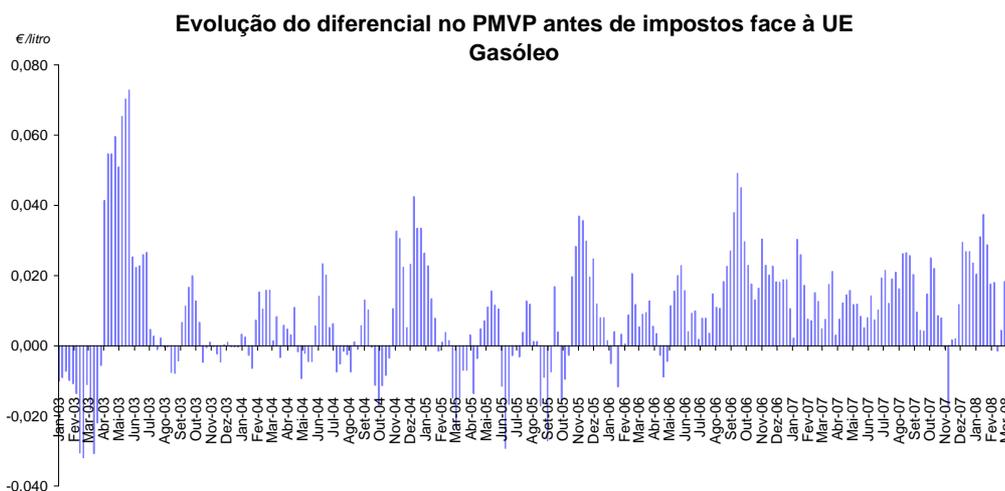


Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia

Nota:
Até Dezembro de 2007: Diferencial no PMVP antes de impostos face à UE a 15;
Após Janeiro de 2008: Diferencial no PMVP antes de impostos face à UE a 27.

Durante o primeiro trimestre de 2008, no gasóleo, o diferencial de preços antes de impostos do gasóleo entre Portugal e a União Europeia a 27 registou valores positivos, à excepção de uma semana em Fevereiro.

Este comportamento do diferencial encontra-se em linha com o que tem vindo a ocorrer face à média da União Europeia a 15 desde meados de 2006.



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia

Nota:
Até Dezembro de 2007: Diferencial no PMVP antes de impostos face à UE a 15;
Após Janeiro de 2008: Diferencial no PMVP antes de impostos face à UE a 27.

2.3.5. Diferencial com neutralização do efeito fiscal¹⁹

Mantendo os critérios das *Newsletters* anteriores, o diferencial com neutralização do efeito fiscal (anteriormente denominado *margem de ineficiência*) do mercado nacional de um combustível é a diferença entre o preço com impostos efectivamente praticado em Portugal e o preço com impostos que Portugal praticaria se, dada a sua carga fiscal (exógena ao mercado), o seu preço líquido de impostos fosse o mais baixo da UE (denominado por “PVP teórico”). Quanto menor este diferencial mais próximo é o preço nacional do mais baixo praticado na UE a 27, neutralizado o efeito fiscal.

No final de Março de 2008, a Suécia e o Reino Unido eram os países da UE a 27 com os preços líquidos de impostos mais baixos na gasolina sem chumbo 95 e no gasóleo rodoviário, respectivamente. Considerando os preços médios trimestrais antes de impostos destes países, aplicando-lhes uma carga fiscal idêntica à nacional, verifica-se que, no primeiro trimestre de 2008, a diferença entre os preços efectivamente praticados em território nacional e os “PVP teóricos” era de 9,9 cêntimos/litro na gasolina sem chumbo 95, e de 10 cêntimos/litro no caso do gasóleo rodoviário.

Durante o primeiro trimestre de 2008, em Portugal, a diferença entre o “PVP teórico” e o PVP efectivo diminuiu nos dois combustíveis.

Assim, em Janeiro, se considerarmos os preços antes de impostos dos países com menores preços na gasolina sem chumbo 95, e lhes aplicarmos a carga fiscal que incide sobre os combustíveis em Portugal, verificamos que este preço seria 11,6 cêntimos/litro inferior ao preço praticado em território nacional. Já em Março esse diferencial diminuiu para os 9,6 cêntimos/litro.

No caso do gasóleo, se considerarmos os preços antes de impostos dos países com menores preços, e lhes aplicarmos a carga fiscal que incide sobre os combustíveis em Portugal, verificamos que em Janeiro esse preço seria 12,1 cêntimos/litro inferior ao preço praticado em território nacional. Já em Março esse diferencial diminuiu para os 9,1 cêntimos/litro.

Gasolina sem chumbo 95					Por referência
	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*	p Esp
Jan-08	1,387	1,272	0,116	0,089	1,105
Fev-08	1,364	1,279	0,084	0,099	1,108
Mar-08	1,394	1,298	0,096	0,099	1,126

Gasóleo rodoviário					Por referência
	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*	p Esp
Jan-08	1,197	1,075	0,121	0,088	1,063
Fev-08	1,179	1,093	0,087	0,095	1,075
Mar-08	1,243	1,152	0,091	0,100	1,132

Legenda:

p = PMVP com impostos praticado em Portugal.

p* = PMVP eficiente = PMVP com impostos que Portugal praticaria se dada a sua carga fiscal, que é exógena, o seu PMVP líquido de impostos fosse o mais baixo da UE.

p-p* = Margem de ineficiência.

p Esp = PMVP com impostos praticado em Espanha.

Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia

Durante o primeiro trimestre de 2008, mesmo que, por hipótese, Portugal tivesse o preço mensal médio mais baixo dos países da União Europeia, após considerada a carga fiscal, o PMVP de ambos os combustíveis estaria acima do praticado em Espanha (reflectindo uma menor carga fiscal relativa em Espanha).

Numa análise de base mensal, em geral, o primeiro trimestre de 2008 caracterizou-se por uma diminuição do diferencial com neutralização do efeito fiscal em Portugal dos dois combustíveis (invertendo a tendência que se verificava desde o segundo trimestre de 2007), apesar de uma inversão de tendência no mês de Março.

¹⁹ Refira-se que, além da eficiência e intensidade da concorrência no mercado, existem outros factores que podem contribuir para as diferenças de preços existentes entre mercados, nomeadamente factores relacionados com a posição geográfica dos mercados que condicionam a acessibilidade da matéria-prima, custos de transporte e armazenagem, custos portuários, entre outros. Estes factores têm influência directa sobre os preços, uma vez que afectam os custos imputados aos produtos finais.

3. Breve análise dos mercados do Gás Propano e Butano de garrafa

3.1. Análise do preço internacional da matéria-prima

No primeiro trimestre de 2008, o preço dos futuros do gás propano, nos mercados internacionais, registou uma diminuição, em contraste com a tendência de crescimento observada durante o ano de 2007.

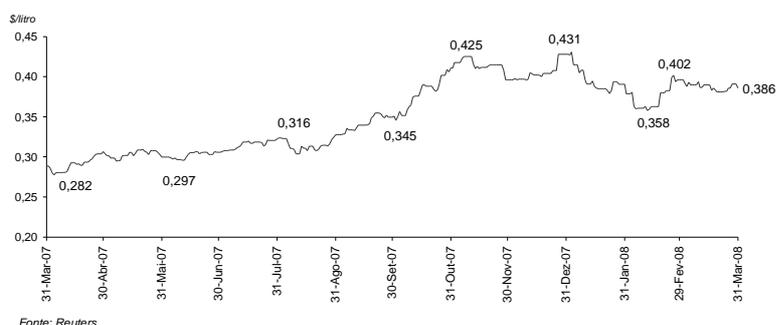
No fim do primeiro trimestre de 2008, o preço dos futuros do gás propano atingiu os 38,6 cêntimos de dólar em Nova Iorque – valor em linha com os registados em Outubro de 2007.

No primeiro trimestre de 2008, o preço dos futuros do gás propano cotado, em dólares, desceu 9,9%. O efeito desta descida foi acentuado pela depreciação do dólar face ao euro, em aproximadamente 6,9%, o que significou uma descida do preço do gás propano, em euros, de 16,1%.

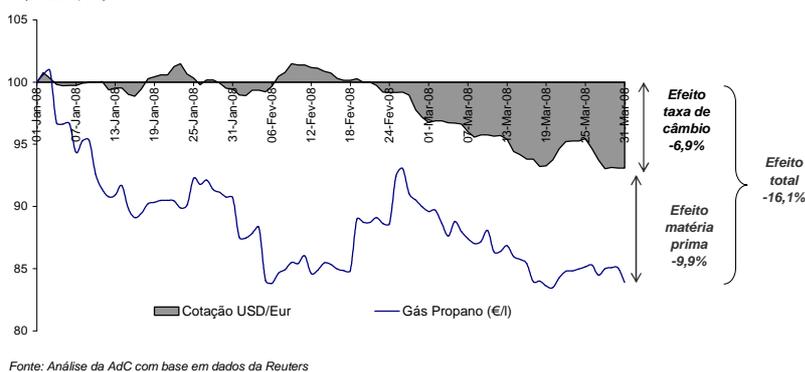
Comparando a evolução em termos de preços médios trimestrais, em euros, verificamos que do quarto trimestre de 2007 para o primeiro trimestre de 2008 o preço médio dos contratos de futuros do gás propano diminuiu 6,3%.

Em comparação com o preço médio registado no primeiro trimestre de 2007, verifica-se que no primeiro trimestre de 2008 o preço médio, em euros, dos contratos de futuros do gás propano, nos mercados internacionais, aumentou 34,3%.

Evolução dos contratos de futuros do Gás Propano a 30 dias (PN, NYMEX)



Evolução dos preços dos futuros do Gás Propano Euros - 1T2008



Preço médio dos contratos de futuros do Gás Propano a 30 dias

	1T2008	4T2007	1T2007	Variação 1T2008-4T2007	Variação 1T2008-1T2007
Gás (€/litro)	0,258	0,276	0,192	-6,3%	34,3%

Fonte: Análise da AdC com base em dados da Reuters

3.2. Análise da procura nacional de gás de garrafa

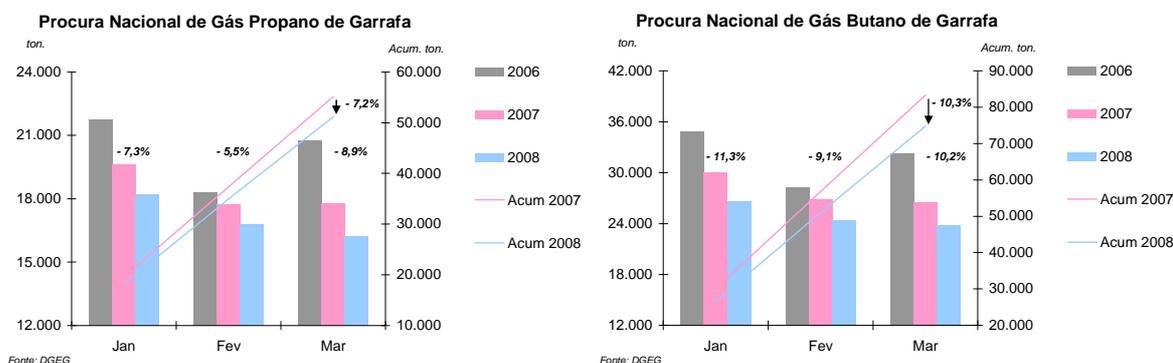
De acordo com os dados da DGEG, no primeiro trimestre de 2008, a procura nacional de GPL atingiu, aproximadamente, as 213 mil toneladas, isto é, 8,9% abaixo dos valores registados durante o primeiro trimestre de 2007 (aproximadamente 233 mil toneladas).

A diminuição da procura resultou, fundamentalmente, da diminuição do consumo do gás propano vendido a granel, e do consumo de gás butano engarrafado.

Efectivamente, durante o primeiro trimestre de 2008, a procura total de gás propano a granel foi de cerca de 72 mil toneladas, isto é, 7,6% abaixo do verificado no período homólogo de 2007.

Relativamente à procura de gás butano engarrafado, esta registou uma descida de 10,3% durante o primeiro trimestre de 2008, atingindo as cerca de 75 mil toneladas no fim de Março de 2008, contrastando com as 83 mil vendidas em igual período de 2007.

Contribuindo também para a diminuição da procura total de GPL no primeiro trimestre de 2008, embora em menor escala, esteve a procura de gás propano engarrafado, que diminuiu 7,2% face ao primeiro trimestre de 2007, para as 51 mil toneladas.

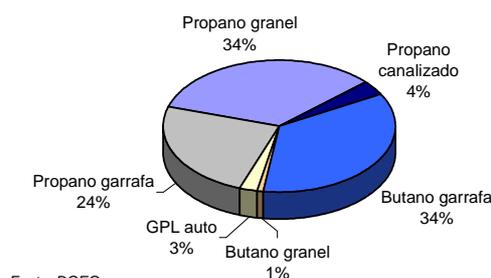


A diminuição da procura de gás propano e butano engarrafado, verificada durante o primeiro trimestre do ano, foi mais pronunciada nos meses de Janeiro e Março.

Assim, no mês de Janeiro de 2008, face ao mês homólogo de 2007, registaram-se diminuições da procura de gás propano e butano engarrafado de 7,3% e 11,3% respectivamente. No mês de Março de 2008, face ao mês homólogo de 2007, registaram-se diminuições na ordem dos 8,9% para o propano engarrafado e dos 10,2% para o butano engarrafado.

De referir que, do valor total acumulado de GPL vendido no primeiro trimestre de 2008, 58% correspondeu a gás engarrafado (Propano 24%; Butano 34%), uma diminuição de um ponto percentual em relação a igual período de 2007 (Propano 24%; Butano 35%).

Composição das vendas de GPL Acumulado 1T2008



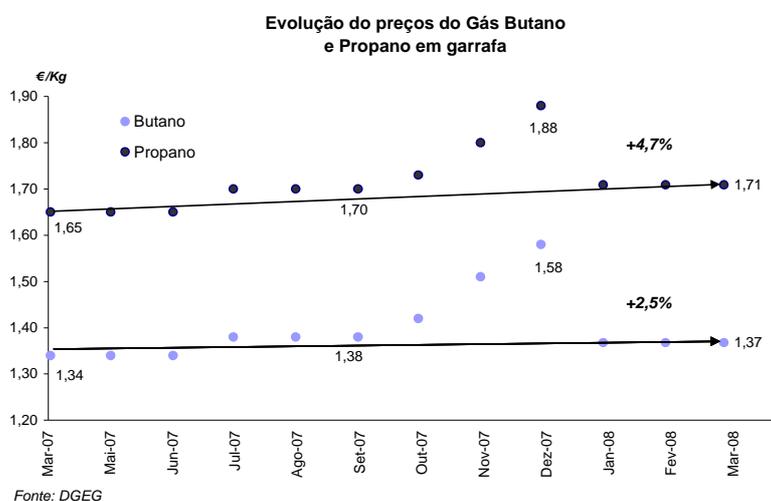
3.3. Análise da evolução dos preços a nível nacional²⁰

No primeiro trimestre de 2008, o preço do GPL engarrafado no mercado nacional caracterizou-se por uma estabilidade ao longo dos três meses, em contraste com o crescimento acentuado registado no final de 2007.

O preço do gás propano engarrafado subiu 4,7%, e o preço do butano engarrafado 2,5%, entre Março de 2007 e Março de 2008.

Em Março de 2008, os preços do propano e do butano eram, respectivamente, 17 cêntimos e 21 cêntimos inferiores aos preços em vigor no final do quarto trimestre de 2007.

De acordo com os dados mais recentes da DGEG, em Março de 2008, os preços do butano e propano engarrafados eram de €1,37/kg e €1,71/kg, respectivamente.



²⁰ Os preços apresentados reflectem alterações aos valores previamente reportados pela DGEG. A série foi revista de acordo com os últimos dados disponíveis.

4. Análise Complementar – Análise comparativa dos preços dos combustíveis líquidos praticados pelos postos de super/hipermercados e pelas principais petrolíferas

4.1. Nota introdutória sobre a comercialização de combustíveis em postos de super/hipermercados

No segmento de retalho de combustíveis líquidos rodoviários estão presentes em Portugal: empresas petrolíferas (integradas verticalmente), de ora em diante designadas por “principais petrolíferas”; revendedores e concessionários com marca das principais petrolíferas; operadores em regime de *franchising*; operadores independentes (não integrados verticalmente) cujos produtos são comercializados sob marca própria (ex.: Alves Bandeira, Cipol), e dentro deste último grupo, os denominados “postos brancos” que operam com a marca das cadeias de super/hipermercados.

A entrada dos referidos “postos brancos” geridos por cadeias de super/hipermercados no segmento de venda a retalho de combustíveis líquidos verificou-se a partir de 2004 com a revisão do quadro legislativo.

No final de 2008, em Portugal Continental, estima-se que o número de postos de combustíveis geridos por cadeias de super/hipermercados possa ultrapassar os 150.

A estratégia comercial dos postos geridos por super/hipermercados difere da dos geridos pelas principais petrolíferas.

Os preços praticados em postos das principais petrolíferas são, em geral, mais elevados do que os praticados nos super/hipermercados, uma vez que incluem, entre outros, um prémio que reflecte a marca, os custos de publicidade, o nível de serviço e a garantia de oferta²¹.

As empresas petrolíferas aproveitam também a inelasticidade da procura para diferenciar a sua gama de produtos, através da introdução de produtos *premium* destinados ao consumidor disposto a pagar mais.

Os preços dos postos de super/hipermercados são mais baixos. Em contrapartida, estes postos vendem um produto homogéneo, não diferenciado, normalmente com um menor nível de serviço associado, posicionando-se no segmento de *mass market*.

Os supermercados e hipermercados investem em postos de combustíveis como forma de atrair clientes aos seus espaços comerciais, gerando maior tráfego, potenciando o aumento dos seus lucros numa perspectiva não especificamente do negócio de venda a retalho de combustíveis, mas numa perspectiva integrada de aumento do lucro global das suas diversas áreas de negócio.

Algumas das cadeias de super/hipermercados com maior número de postos usufruem, também, de economias de escala na actividade de venda a retalho resultantes da venda de maiores volumes de combustíveis por abastecimento face às principais petrolíferas²².

A experiência de vários países europeus, entre os quais se destacam o Reino Unido e a França, tem demonstrado que os mercados onde os operadores independentes não integrados têm uma presença significativa na venda a retalho de combustíveis são mais competitivos.

²¹ United States Government Accountability Office (2005), *Motor Fuels, Understanding the Factors that Influence the Retail Price of Gasoline*, Washington (<http://www.gao.gov/docdb/lite/summary.php?rptno=GAO-05-525SP&accno=A25017>, consultado a 5 de Maio de 2008).

²² United States Government Accountability Office (2005), *Motor Fuels, Understanding the Factors that Influence the Retail Price of Gasoline*, Washington (<http://www.gao.gov/docdb/lite/summary.php?rptno=GAO-05-525SP&accno=A25017>, consultado a 5 de Maio de 2008).

A França e o Reino Unido são, ao nível Europeu, dos países que apresentam os preços médios de venda ao público antes de impostos mais baixos (cf. capítulo 2.3.4. da presente *Newsletter*).

Em França, a maior parte dos combustíveis rodoviários líquidos é vendida em postos de super/hipermercados²³.

O Reino Unido, por seu lado, tem um historial, desde o início da década de 1990, de maior concorrência de preços entre marcas de empresas petrolíferas e super/hipermercados. No final dos anos 90, alcançou-se um equilíbrio nos preços praticados entre operadores, com diferenças a atingirem no máximo um péni por litro. Entre 2003 e 2005, o diferencial de preços entre operadores no Reino Unido variava entre 2% e 4%²⁴.

Em Espanha, o governo, com o intuito de fortalecer a concorrência no mercado de bens e serviços, decretou que os grandes estabelecimentos comerciais deverão incorporar, pelo menos, um posto de abastecimento de combustíveis para veículos, sem prejuízo da obrigatoriedade de cumprimento das normas de segurança aplicáveis²⁵.

No caso dos EUA, em 2005, os supermercados e hipermercados tinham 3% do total de postos de venda de combustíveis, mas uma quota de 15% do volume de vendas nacional de gasolina, praticando preços entre 7 e 10 cêntimos de dólar por galão inferiores²⁶.

4.2. Enquadramento legislativo que permitiu a venda de combustíveis em postos de super/hipermercados em Portugal

Em 2004, após a última fase de liberalização dos preços dos combustíveis, ocorrida a 1 de Janeiro, a AdC procedeu a uma análise do funcionamento concorrencial do mercado de combustíveis em Portugal, identificando, entre outros obstáculos, barreiras à entrada de origem administrativa ou legal e constrangimentos estruturais limitativos da concorrência no sector.

Nesse sentido, a AdC emitiu a Recomendação n.º 3/2004²⁷, na qual entendia que a regulamentação então em vigor (Portaria n.º 131/2002, de 9 de Fevereiro) colocava problemas de tratamento não equitativo no acesso à actividade da revenda de combustíveis (parágrafo 71), "(...) inviabilizando o funcionamento da concorrência, numa das poucas áreas onde é possível criar pressão concorrencial no sector"²⁸.

Ao estabelecer regras muito estritas para a implementação de postos de abastecimento, a Portaria n.º 131/2002, de 9 de Fevereiro, proibia a sua instalação em "áreas sensíveis" (artigo 4.º, n.º 1), definidas enquanto "área(s) que pela sua dimensão ou utilização possa(m) originar embaraços ou perigos para a circulação, tal como parques de estacionamento inseridos, contíguos ou adjacentes a (...) superfícies comerciais, centros comerciais e afins, incluindo os acessos exclusivos de todas as estruturas atrás referidas (...)" (artigo 2.º, alínea d).

Tendo em vista a promoção da competitividade, um funcionamento mais eficiente dos mercados e o prosseguimento de maior benefício para os consumidores, a AdC através da referida Recomendação propôs a alteração da Portaria n.º 131/2002, de 9 de Fevereiro, "no sentido de serem eliminadas todas as disposições que impedem uma concorrência não falseada, ao inviabilizarem o acesso ao mercado de certas categorias de operadores, *in concreto*, as grandes superfícies comerciais".

Em prossecução da Resolução do Conselho de Ministros n.º 63/2003, de 13 de Março, da Resolução do Conselho de Ministros n.º 171/2004, de 29 de Novembro, e em coerência com as recomendações da AdC, o Ministério das Actividades Económicas e do Trabalho consagrou através

²³ Datamonitor (2007), *The Penetration and Performance of Supermarket Sites in European Fuel Retailing*, Londres.

²⁴ Datamonitor (2005), *Supermarket Penetration into the Fuel Retailing Sector*, Londres.

²⁵ Decreto-Lei Real n.º 6/2000, artigo 3.º.

²⁶ RAYNOR, Michael E. (2006), *Regime Change in the Oil and Gas Industry: How disruption and value migration could undermine the dominance of today's leading firms*, Deloitte Research Studies (<http://www.deloitte.com/research>, consultado a 5 de Maio de 2008).

²⁷ Disponível em <http://www.concorrenca.pt/Conteudo.asp?ID=258>.

²⁸ Recomendação n.º 3/2004 da AdC, parágrafo 72.

da Portaria n.º 362/2005, de 4 de Abril, uma solução mais flexível para a implantação de postos de abastecimento de combustíveis, “(...) que não coloca em causa a segurança das pessoas e bens (...)”. Neste sentido, optou-se “(...) por permitir a implantação dos postos de abastecimento em áreas sensíveis, podendo ser estabelecido pela entidade licenciadora uma distância mínima.” (Portaria n.º 362/2005, de 4 de Abril).

Assim, a Portaria n.º 362/2005, de 4 de Abril, veio permitir uma maior flexibilidade através da remoção de obstáculos de cariz administrativo e legal à promoção da concorrência no sector da venda de combustíveis a retalho, em especial, através da remoção da inviabilidade de acesso ao mercado dos operadores de superfícies comerciais (i.e. supermercados e hipermercados), elementos fundamentais para a disciplina dos preços praticados na venda a retalho, com claros benefícios para o consumidor.

4.3. Análise do diferencial dos preços médios entre os super/hipermercados e as principais petrolíferas em Portugal continental entre 2006 e o primeiro trimestre de 2008

Atentas as diferenças na estratégia comercial entre super/hipermercados e as principais petrolíferas, descritas no capítulo 4.1. da *Newsletter*, e o crescimento do número de postos de abastecimento com insígnia de super/hipermercados, verificado em território nacional nos últimos anos, a AdC analisou a evolução temporal das diferenças de preços entre estas duas tipologias de operadores.

Para efeitos desta análise, a AdC considerou como representantes do grupo das principais petrolíferas três²⁹ das principais empresas petrolíferas a operar na venda de combustíveis a retalho em Portugal (Galp, BP, e Total/Cepsa), e como representantes dos postos de super/hipermercados os três principais grupos de distribuição alimentar a operar postos de combustíveis (Alcapetro³⁰, Continente³¹ e Leclerc).

Para cada semana em análise, os PMVP por grupos de empresas, para a gasolina sem chumbo 95 e para o gasóleo, foram calculados a partir de um cabaz de médias simples dos preços praticados por cada operador, em todos os postos de abastecimento de Portugal continental.

A análise do diferencial de preços baseou-se na comparação da média semanal de preços de cada um dos grupos de operadores, reportando-se ao período compreendido entre a primeira semana de 2006 e a última semana do primeiro trimestre de 2008³².

4.3.1. Análise do diferencial dos PMVP – Gasolina sem chumbo 95

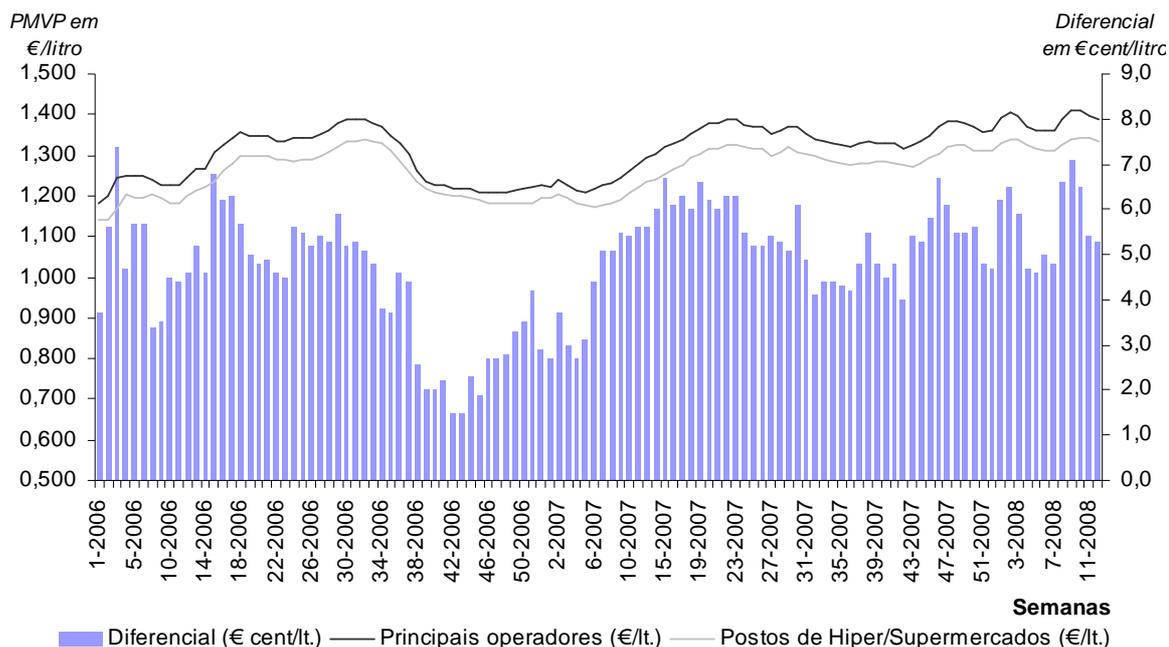
Ao longo de todo o período analisado, em resultado da prática de um PMVP pelos supermercados e hipermercados sempre inferior ao das principais petrolíferas, o diferencial de preços da gasolina sem chumbo 95 foi sempre positivo, variando entre um mínimo de 1,5 cêntimos/litro (nas 43.^a e 44.^a semanas 2006), e um máximo de 7,4 cêntimos/litro (na 3.^a semana de 2006).

²⁹ A análise não inclui o operador Repsol por falta de dados relativamente a este.

³⁰ Inclui as insígnias Intermarché e Ecomarché.

³¹ Postos anteriormente detidos pelo Carrefour e que actualmente são detidos pela empresa Modelo Continente.

³² A análise não inclui os dados das semanas 8 de 2006, 12 de 2007 e 12 de 2008 por falta dos mesmos.

PMVP por grupos de empresas – Gasolina sem chumbo 95

Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGEG

Em média, o diferencial de preços da gasolina sem chumbo 95 aumentou em termos absolutos ao longo do período em análise. Assim, em 2006, o preço médio praticado pelos super/hipermercados foi 4,3 cêntimos/litro inferior ao preço médio praticado pelas principais petrolíferas.

Em 2007, comparando com 2006, o diferencial médio de preços aumentou 19,5%, ascendendo aos 5,1 cêntimos/litro.

No primeiro trimestre de 2008, em comparação com o ano de 2007, o diferencial médio de preços voltou a acentuar-se, aumentando 11%, ascendendo aos 5,7 cêntimos/litro.

Preços médios por grupos de empresas – Gasolina sem chumbo 95 (€/litro)

	1T2008	2007	2006	Variação 1T2008-2007	Variação 2007-2006
Principais petrolíferas	1,386	1,324	1,283	4,7%	3,2%
Postos de super/hipermercados	1,329	1,273	1,240	4,4%	2,7%
Diferencial (cents./litro)	5,7	5,1	4,3	11,0%	19,5%
Diferencial em percentagem do preço dos principais operadores	4,1%	3,9%	3,4%		

Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGEG.

Principais operadores: BP, Petrogal, e Total/Cepsa.

Postos de super/hipermercados: Alcapetro, Continente e Leclerc.

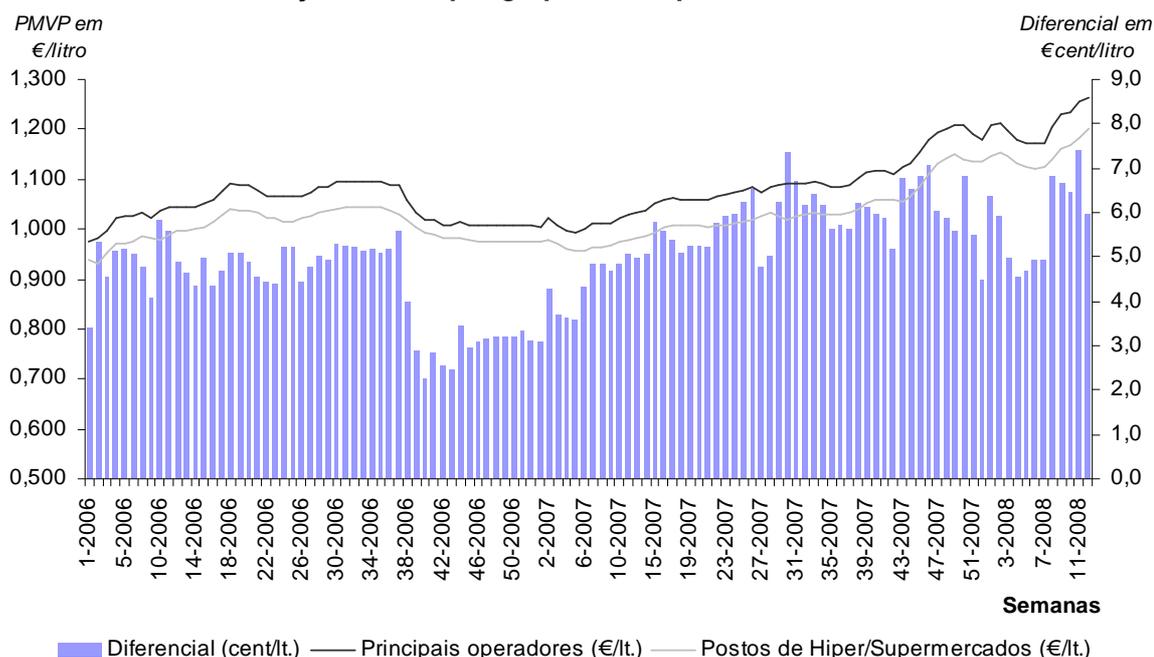
Dados em euros por litro, excepto diferenciais em cêntimos de euro por litro.

Acompanhando a tendência de subida de preços da gasolina sem chumbo 95, em média, o diferencial de preços, além de ter aumentado em termos absolutos, também aumentou em termos relativos. Assim, em percentagem do preço praticado pelas principais petrolíferas, em 2006, o diferencial representava 3,4%, já em 2007, aumentou para os 3,9%, ascendendo aos 4,1% no primeiro trimestre de 2008.

4.3.2. Análise do diferencial dos PMVP – Gasóleo

O diferencial de preços do gasóleo entre os operadores sites em supermercados e hipermercados e os principais retalhistas variou, ao longo do período analisado, entre um mínimo de 2,3 cêntimos/litro (na 40.ª semana de 2006), e um máximo de 7,4 cêntimos/litro (na 30.ª semana de 2007, e na 12.ª de 2008). Este comportamento do diferencial ficou a dever-se, à semelhança do ocorrido com a gasolina sem chumbo 95, à prática de um PMVP pelos supermercados e hipermercados sempre inferior ao praticado pelos quatro principais retalhistas.

Preços médios por grupos de empresas – Gasóleo



Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGEG

Ao longo do período em análise, acompanhando a tendência de subida de preços do gasóleo, em média, o diferencial de preços aumentou em termos absolutos. Assim, em 2006, o preço médio praticado pelos operadores sites em supermercados e hipermercados foi 4,4 cêntimos/litro inferior ao preço médio praticado pelos quatro principais retalhistas. Já em 2007, comparando com 2006, o diferencial de preços aumentou 26,5%, ascendendo aos 5,5 cêntimos/litro. No primeiro trimestre de 2008, em comparação com o ano de 2007, o diferencial de preços aumentou 5,1%, ascendendo aos 5,8 cêntimos/litro.

Preços médios por grupos de empresas – Gasóleo (€/litro)

	1T2008	2007	2006	Variação 1T2008-2007	Variação 2007-2006
Principais petrolíferas	1,208	1,084	1,047	11,5%	3,5%
Postos de super/hipermercados	1,150	1,029	1,003	11,8%	2,5%
Diferencial (cents./litro)	5,8	5,5	4,4	5,1%	26,5%
Diferencial em percentagem do preço dos principais operadores	4,8%	5,1%	4,2%		

Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGEG.

Principais operadores: BP, Petrogal, e Total/Cepsa.

Postos de super/hipermercados: Alcapetro, Continente e Leclerc.

Dados em euros por litro, excepto diferenciais em cêntimos de euro por litro.

Em percentagem do preço praticado pelos principais operadores, em 2006, o diferencial representava 4,2%. Já em 2007, o diferencial ascendeu aos 5,1%, diminuindo para os 4,8% no primeiro trimestre de 2008.

Numa análise global dos dois combustíveis, verifica-se que o diferencial de preços (em termos absolutos, e em termos relativos) do gasóleo foi sempre superior ao da gasolina sem chumbo 95.

Uma tendência comum aos dois combustíveis é o facto de que quando os preços descem, o diferencial também diminui.

Em períodos de subida de preços (como o actual) o diferencial de preços é maior em favor dos postos de super/hipermercados.

O crescimento dos postos de supermercados e hipermercados continuará a ser, em termos concorrenciais, um elemento fundamental para a disciplina de preços do mercado nacional de venda a retalho combustíveis, à semelhança do ocorrido em outros países, promovendo o aumento do bem-estar dos consumidores.

Anexo Estatístico

Anexo I - Grau de diferenciação dos PVP depois de impostos praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2007

Unidade: €/litro

Combustíveis						
		Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina aditivada	Gasolina s/chumbo 98	Gasóleo colorido
Auto-estrada	Mínimo	1,350	1,160		1,430	
	Máximo	1,372	1,193		1,512	
	Média*	1,362	1,182		1,500	
Outros	Mínimo	1,227	1,068	1,292	1,344	0,719
	Máximo	1,379	1,194	1,440	1,512	0,800
	Média*	1,360	1,180	1,427	1,451	0,778
Áreas Comerciais	Mínimo	1,239	1,074	1,294	1,329	0,784
	Máximo	1,369	1,189	1,399	1,503	0,792
	Média*	1,322	1,143	1,347	1,397	0,788
Norte	Mínimo	1,269	1,074	1,294	1,330	0,735
	Máximo	1,374	1,194	1,440	1,512	0,800
	Média*	1,358	1,178	1,419	1,445	0,779
Centro	Mínimo	1,239	1,090	1,380	1,339	0,728
	Máximo	1,374	1,194	1,440	1,512	0,794
	Média*	1,357	1,178	1,430	1,440	0,778
Lisboa e Vale do Tejo	Mínimo	1,265	1,068	1,398	1,329	0,743
	Máximo	1,379	1,194	1,440	1,512	0,794
	Média*	1,358	1,178	1,427	1,454	0,777
Alentejo	Mínimo	1,227	1,088	1,292	1,360	0,719
	Máximo	1,374	1,194	1,440	1,509	0,794
	Média*	1,355	1,175	1,420	1,440	0,775
Algarve	Mínimo	1,329	1,139	1,424	1,389	0,774
	Máximo	1,370	1,192	1,432	1,509	0,788
	Média*	1,361	1,181	1,429	1,469	0,777

Fonte: DGE

* Média Aritmética

Anexo II - Grau de diferenciação dos PVP depois de impostos praticados em Portugal: Última semana de Março de 2008

Unidade: €/litro

Combustíveis						
		Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina aditivada	Gasolina s/chumbo 98	Gasóleo colorido
Auto-estrada	Mínimo	1,375	1,245		1,449	0,854
	Máximo	1,409	1,274		1,555	0,854
	Média*	1,390	1,266		1,518	0,854
Outros	Mínimo	1,310	1,139	1,385	1,377	0,786
	Máximo	1,464	1,380	1,458	1,555	0,879
	Média*	1,387	1,261	1,442	1,492	0,858
Áreas Comerciais	Mínimo	1,269	1,139	1,350	1,329	
	Máximo	1,399	1,268	1,350	1,543	
	Média*	1,337	1,206	1,350	1,405	
Norte	Mínimo	1,314	1,164	1,350	1,335	0,821
	Máximo	1,404	1,380	1,448	1,543	0,874
	Média*	1,385	1,259	1,429	1,483	0,859
Centro	Mínimo	1,300	1,150	1,385	1,329	0,786
	Máximo	1,404	1,275	1,458	1,543	0,874
	Média*	1,382	1,257	1,438	1,476	0,855
Lisboa e Vale do Tejo	Mínimo	1,269	1,139	1,433	1,334	0,819
	Máximo	1,464	1,275	1,458	1,555	0,879
	Média*	1,386	1,260	1,449	1,501	0,860
Alentejo	Mínimo	1,308	1,139	1,445	1,374	0,831
	Máximo	1,404	1,272	1,448	1,543	0,874
	Média*	1,383	1,257	1,447	1,477	0,857
Algarve	Mínimo	1,339	1,199	1,448	1,389	0,854
	Máximo	1,404	1,275	1,448	1,543	0,874
	Média*	1,389	1,262	1,448	1,511	0,859

Fonte: DGE

* Média Aritmética



Siglas e abreviaturas utilizadas

AIE – Agência Internacional da Energia.

Amplitude de preços – Diferença de preços entre o mais baixo e o mais elevado, praticados no mercado.

bbl – Barril – medida de volume do petróleo e produtos derivados do petróleo. Um barril de petróleo corresponde a 42 galões americanos (o equivalente a 159 litros). Em média uma tonelada corresponde a 7,33 bbl de crude, embora uma conversão precisa dependa das características específicas do petróleo.

Brent – “Brent blend” – Tipo de crude mais transaccionado no mar do Norte. O *Brent* tem uma densidade de cerca de 37,5 de acordo com a escala do API (American Petroleum Institute). Tecnicamente é uma mistura de crude da Shell UK (zona de exploração de *Brent*) e da BP (zona de exploração de Ninian).

DGEG – Direcção Geral de Energia e Geologia.

GPL – Gás de Petróleo Liquefeito.

kb/d – Milhares de barris por dia.

mb/d – Milhões de barris por dia.

MM3 – Média móvel a 3 meses (média dos últimos 3 meses).

MM12 – Média móvel a 12 meses (média dos últimos 12 meses).

PVP – Preço de Venda ao público.

PMVP – Preço Médio de Venda ao Público.

Preços Spot – Preços praticados no mercado à vista (por oposição ao mercado de futuros).

TCMA – Taxa de crescimento média anual.

WTI – *West Texas Intermediate crude oil* – contrato de futuros transaccionado no NYMEX sobre o *Light Sweet Crude*.

Fontes de informação e Contactos

Fontes de Informação

Fonte	Data de recolha da última informação utilizada
DGEG – Direcção Geral de Energia e Geologia	Combustíveis Líquidos – 4 de Junho de 2008 Combustíveis Gasosos – 15 de Abril de 2008
AIE – Agência Internacional da Energia	20 de Abril de 2008
Comissão Europeia	6 de Maio de 2008
Reuters	4 de Junho de 2008

Contactos

Rua Laura Alves, n.º 4, 7.º
1050-138 Lisboa
Tel: + 351 21 790 20 00
Fax: +351 21 790 20 96

Disclaimer

A missão da Autoridade da Concorrência, tal como definida no artigo 1.º dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro, é a de assegurar o respeito pelas regras de concorrência, tendo em vista o funcionamento eficiente dos mercados, a repartição eficaz dos recursos e os interesses dos consumidores.

A AdC, no cumprimento da sua missão e no exercício dos seus poderes de supervisão, procede a um acompanhamento sistemático dos mercados de combustíveis líquidos e gasosos (gás de garrafa), cujos principais dados apresenta nesta *Newsletter*.

A presente *Newsletter* é difundida a título meramente informativo.