Bloco de Esquerda
Representação Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 1268/XVII/2.ª
Responder à subida do custo de vida através da regulação dos preços dos combustíveis

A 28 de fevereiro de 2026, o desencadear de operações militares conjuntas dos Estados Unidos da América e de Israel contra o Irão deu início a uma nova guerra de larga escala no Médio Oriente com impacto direto nas rotas mundiais de abastecimento energético. A retaliação iraniana incluiu o bloqueio do tráfego marítimo no Estreito de Ormuz, passagem por onde transita aproximadamente um quinto do petróleo bruto consumido a nível mundial, gerando uma escalada imediata e prolongada das cotações internacionais do crude.

Em Portugal, o impacto fez-se sentir com particular gravidade. Desde o início do conflito militar, o preço médio por litro do gasóleo rodoviário registou um agravamento acumulado de cerca de 60 cêntimos, ao passo que a gasolina sem chumbo subiu aproximadamente 20 cêntimos. A 9 de abril de 2026, o preço médio nacional fixava-se em 2,145€ por litro de gasóleo simples e 1,943€ por litro de gasolina sem chumbo 95, segundo dados da Direção-Geral de Energia e Geologia.

A resposta do Governo português tem-se concentrado sobretudo no mecanismo já ensaiado em 2022: a aplicação de descontos extraordinários e temporários no Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos (ISP), revistos semanalmente por portaria. Cumulativamente, o desconto vigente é de 8,3 cêntimos por litro no gasóleo e 4,6 cêntimos por litro na gasolina, montante que, considerada a incidência do IVA, se traduz em 10,3 e 5,6 cêntimos, respetivamente.

A Assembleia da República aprovou ainda, por unanimidade, a descida temporária dos limites mínimos das taxas unitárias do ISP, fixando-as em 199,89 €/1000 L na gasolina e 156,66 €/1000 L no gasóleo, até 30 de junho de 2026. Esta resposta e as medidas subsequentes foram manifestamente

tímidas quando comparada com as adotadas por outros Estados-Membros da União Europeia.

Ao nível da regulação de preços vale a pena ter como referência a o caso da Polónia. O parlamento polaco - o Sejm - aprovou a 27 de março de 2026 o pacote legislativo "Preços dos combustíveis mais baixos" (*Ceny Paliwa Niżej*, CPN). A *Ustawa z dnia 27 marca 2026 r. o zmianie ustawy o zapasach ropy naftowej* (Dz.U. 2026, poz. 415) que introduziu o mecanismo mais inovador de regulação de preços do espaço europeu: a fixação dinâmica de um preço máximo de venda ao público para a gasolina e o gasóleo, calculado segundo a fórmula legal "preço grossista médio nacional do dia útil anterior + imposto especial + taxa sobre combustíveis + margem retalhista de 0,30 zł/L + IVA". O preço é publicado por despacho do ministro da Energia no *Monitor Polski* e a sua violação é sancionada com coima até 1 000 000zł (cerca de 232 000 €), fiscalizada pela *Krajowa Administracja Skarbowa*. Em paralelo, o IVA dos combustíveis foi reduzido de 23% para 8% (Dz.U. 2026, poz. 417) e o imposto especial baixou para 1 239 zł/1000 L na gasolina e 880 zł/1000 L no gasóleo (Dz.U. 2026, poz. 416). Os preços máximos fixados são de 6,16 zł/L para a gasolina 95 (≈ 1,43 €/L), 6,76 zł/L para a 98 (≈ 1,57 €/L) e 7,60 zł/L para o gasóleo (≈ 1,77 €/L).

A amplitude política dos consensos em torno destas medidas é reveladora. Na Polónia, a lei de fixação do preço máximo foi aprovada no Sejm por 428 votos a favor e apenas 12 contra, reunindo a totalidade dos grupos parlamentares - desde a *Koalicja Obywatelska* (KO) do primeiro-ministro e ex-Presidente do Conselho Europeu Donald Tusk e o *Polskie Stronnictwo Ludowe* (PSL), ambos integrados no Partido Popular Europeu (PPE, tal como o PSD e o CDS-PP); passando pela *Polska 2050* (integrada no Renew Europe, grupo liberal europeu a que pertence a Iniciativa Liberal); pela *Lewica* (Esquerda, filiada, nas suas principais forças, no Partido dos Socialistas Europeus/S&D); pelo *Razem* (membro da ELA - Aliança da Esquerda Europeia pelo Povo e Pelo Planeta, onde se integra o Bloco de Esquerda); e incluindo o principal partido da oposição, o *Prawo i Sprawiedliwość* (PiS) de Jarosław Kaczyński, integrado nos Conservadores e Reformistas Europeus (ECR, direita conservadora nacionalista). A lei que habilita a redução dos impostos foi aprovada por unanimidade, com 436 votos a favor e nenhum voto contra ou abstenção. Votaram contra a lei dos preços máximos apenas 12 deputados da *Konfederacja*, coligação polaca de extrema-direita cuja representação no Parlamento Europeu se encontra fragmentada entre os Patriotas pela Europa, a Europa das Nações Soberanas e deputados não inscritos.

Voltando ao caso português, é bom lembrar que redução do ISP é um

instrumento marginal: opera apenas sobre uma componente fixa e específica do preço, sem disciplinar nem o IVA - que incide sobre a totalidade do preço, incluindo o próprio ISP - nem as margens dos operadores.

Acresce que que o regime de fixação administrativa do preço máximo dos combustíveis não é uma novidade no ordenamento jurídico português: é, aliás, há mais de três décadas, o regime em vigor nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, com resultados verificáveis.

Nos Açores, o regime assenta no *Decreto Legislativo Regional n.º 6/91/A, de 8 de março*, que prevê seis modalidades de intervenção administrativa nos preços (preços livres, preços máximos, preços declarados, preços contratados, margens de comercialização fixadas e preços vigiados). A gasolina sem chumbo, o gasóleo rodoviário, o gasóleo colorido e marcado e o fuelóleo estão sujeitos ao regime de preços máximos de venda ao público, por força da *Portaria n.º 40/2023 de 25 de maio de 2023*, sendo a respetiva fórmula de cálculo aprovada pela *Resolução do Conselho do Governo n.º 15/2010, de 27 de janeiro* (com alterações sucessivas, a última pela Resolução do Conselho do Governo n.º 44/2024 de 4 de junho de 2024).

O preço máximo é revisto mensalmente, por despacho normativo conjunto dos secretários regionais com competência nas áreas das Finanças e da Energia, tomando por referência o "Preço Europa" - média ponderada dos preços praticados em catorze Estados-Membros da UE.

Em consequência deste regime, o preço máximo da gasolina 95 nos Açores a 1 de janeiro de 2026 era de 1,620€/L e o do gasóleo de 1,474€/L - e a 1 de abril de 2026, após o início da guerra contra o Irão, de 1,704€/L e 1,641€/L, respetivamente. Em consequência deste regime, a subida do gasóleo nos Açores na primeira atualização mensal após o início do conflito (1 de março) limitou-se a 4,7 cêntimos por litro, demonstrando a eficácia do amortecimento temporal deste mecanismo, ao passo que no Continente a escalada foi imediata e sem qualquer travão regulatório, atingindo um agravamento acumulado de cerca de 60 cêntimos no mesmo período.

Na Madeira, o regime é análogo mas tecnicamente distinto: está consagrado na *Portaria n.º 25/2022, de 26 de janeiro*, que sujeita a gasolina sem chumbo IO95, o gasóleo rodoviário e o gasóleo colorido e marcado ao regime de preços máximos de venda ao público, homologados semanalmente - às sextas-feiras, com entrada em vigor às 0h00 da segunda-feira seguinte - por despacho conjunto dos secretários regionais da Economia e das Finanças. A fórmula toma por referência o preço médio ponderado sem impostos comunicado pela Direção-Geral de Energia e Geologia à Comissão Europeia. A 10 de abril de 2026, o Governo Regional da Madeira, de coligação

PSD/CDS-PP, publicou a 2.ª alteração à Portaria n.º 25/2022, eliminando o "fator de ajustamento" até então aplicado, expressamente qualificado no preâmbulo do diploma como "um benefício atribuído às distribuidoras de combustível". Resultado direto: para a semana de 13 a 19 de abril de 2026, a gasolina 95 na Madeira fica fixada em 1,804 €/L (contra 1,913 €/L no Continente, segundo a DGEG) e o gasóleo rodoviário em 1,980 €/L (contra 2,090 €/L), mantendo-se diferenciais favoráveis ao consumidor de 10 e 11 cêntimos, respetivamente. No gasóleo para a pesca, o diferencial atinge 17 cêntimos por litro.

É particularmente relevante que ambas as regiões autónomas consigam, apesar de todos os sobrecustos estruturais associados à insularidade e à ultraperificidade - transporte marítimo, armazenamento local e pequena escala -, praticar preços inferiores aos do Continente. Demonstra-se assim, de forma empírica e com dados oficiais, que um regime administrativo de preço máximo com fórmula legal pública, longe de gerar escassez ou distorção, é compatível com o abastecimento regular do mercado e com preços mais baixos para o consumidor final. O modelo polaco é, no essencial, uma versão escalada, mais dinâmica e moderna (com reporte diário e margem retalhista explicitamente tabelada) e aplicada a todo o território, daquilo que Portugal já aplica nas suas Regiões Autónomas há mais de 30 anos.

A resposta portuguesa tem, por isso, de ser mais firme do lado da regulação do preço final. Importa, por isso, transpor para a ordem jurídica portuguesa o modelo polaco de fixação do preço máximo de venda ao público, com fórmula legal de cálculo que assegura a transmissão integral da poupança fiscal ao consumidor sem criar constrangimentos de oferta.

Por último, importa clarificar é que esta intervenção não prejudica a estratégia de descarbonização de transição energética do país, servindo exclusivamente como um escudo de emergência de curto prazo para evitar que a crise energética se traduza numa perda acentuada de poder de compra e na captura de lucros "caídos do céu" por parte dos grandes operadores.

Assim, ao abrigo do disposto na alínea b) do artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e na alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, a Assembleia da República resolve recomendar ao Governo que:

Adote um regime transitório de regulação do preço máximo de venda ao público da gasolina sem chumbo e do gasóleo rodoviário, inspirado no modelo polaco aprovado pela *Ustawa z dnia 27 marca 2026 r.* (Dz.U. 2026, poz. 415), que assegure cumulativamente:

a) A definição, por portaria do membro do Governo responsável pela área da energia, de uma fórmula legal de cálculo do preço máximo de venda ao público assente na soma das seguintes componentes: (i) preço grossista médio nacional do dia útil anterior, comunicado obrigatoriamente até às 9h00, por via eletrónica, à Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG) e à Entidade Nacional para o Setor Energético (ENSE, I. P.), pelos cinco operadores com maior quota no mercado grossista nacional de combustíveis líquidos rodoviários no ano civil anterior, conforme apurado anualmente pela DGEG no exercício das competências que lhe são cometidas pelo Decreto-Lei n.º 31/2006, de 15 de fevereiro, e pelo Decreto-Lei n.º 165/2013, de 16 de dezembro; (ii) Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos; (iii) Contribuição de Serviço Rodoviário e demais taxas legalmente devidas; (iv) margem retalhista máxima fixada em diploma próprio, garantindo a sustentabilidade dos operadores mas impedindo ganhos especulativos, à semelhança do teto polaco de 0,30 zł/litro (≈ 0,07 €/litro); e (v) Imposto sobre o Valor Acrescentado;

b) A publicação diária do preço máximo, por despacho do membro do Governo competente, com vigência a partir do dia útil seguinte ao da publicação;

c) A fiscalização do cumprimento pela Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) e pela Entidade Nacional para o Setor Energético (ENSE, I. P.), com aplicação de coima, em montante a definir, podendo atingir 1 000 000€, à venda de combustíveis acima do preço máximo legalmente publicado;

d) A vigência do regime pelo período mínimo necessário à mitigação dos efeitos económicos da guerra no Médio Oriente.

Palácio de São Bento, 18 de setembro de 2026

O Deputado do Bloco de Esquerda,

Andreia Galvão