

Acompanhamento do mercado dos combustíveis líquidos em Portugal

SUMÁRIO

1. Desde Janeiro e até ao fim de Agosto os **preços médios** de venda ao público (PMVP), em Portugal, da gasolina subiram 12,1% e os do gasóleo 17,2%. Já excluindo os impostos (PMVP líquidos), que é o indicador mais importante em termos de concorrência, esta subida foi de 28,1 e 32,4%, respectivamente.
2. A subida dos PMVP líquidos destes combustíveis em Portugal é em grande parte devida à **subida do preço do petróleo** em bruto. De facto, no mesmo período, a cotação do barril de Brent subiu de 43,9%. Quando comparada com as cotações internacionais dos derivados, a subida dos PMVP em Portugal foram substancialmente inferiores. Tomando os preços de referência mais usados na Europa, que são as cotações do Platts de Roterdão, estes subiram 58,6 e 53,1% para a gasolina sem chumbo e gasóleo rodoviário, respectivamente (*vide* quadro 1).
3. As **margens** praticadas em Portugal estiveram sempre abaixo da média dos últimos dois anos, à excepção do caso da gasolina que se aproximou da média apenas em Agosto. No caso do gasóleo essa margem não só está abaixo da que existia no regime de preços administrativos como tem vindo a baixar continuamente.
4. No mês de Agosto, caso o mercado português evidenciasse a **eficiência** e intensidade de concorrência **do melhor país da U.E.**, o PMVP da gasolina IO 95 desceria 17,7 cêntimos (cents) por litro e o preço do gasóleo rodoviário 5,1 cents por litro. Em média, durante 2004, esta redução teria sido de 15,2 e 7,6 cents, respectivamente.
5. Em termos de **acréscimo relativo**, nos 8 primeiros meses do ano, os PMVP líquidos Portugueses da gasolina IO 95 e gasóleo rodoviário evoluíram, respectivamente, em cerca de 3,7 p.p. abaixo e 2,1 p.p. acima da média da U.E.. A subida relativa dos PMVP com impostos foi nos 8 primeiros meses do ano superior à da média da U.E., respectivamente, de 12,1% contra 11,7% no caso da gasolina IO 95 e de 17,2% contra 14,2% no gasóleo rodoviário.
6. A **diferença entre o preço máximo e o preço mínimo** nos postos de combustíveis em Portugal na última semana de Agosto é de 17 cents na gasolina IO 95 e de 17,7 cents no gasóleo rodoviário, que é um indicador de ganho potencial para o consumidor que busca o preço mais baixo. Os preços médios mais baixos são praticados nos hipermercados e os mais elevados nas auto-estradas.

Introdução

Analisa-se nesta *Newsletter* a evolução, nos oito primeiros meses do ano, dos PVP líquidos dos combustíveis líquidos (derivados do petróleo) em Portugal, sendo a componente fiscal dos PVP dos combustíveis tomada como exógena.

Os PVP líquidos dos combustíveis em Portugal têm sofrido uma ascensão considerável desde o início do ano. Esta subida relativamente contínua foi interrompida por duas ligeiras contracções, a primeira nas últimas semanas de Junho e a segunda na última quinzena de Agosto no caso das gasolinas e no início do corrente mês de Setembro no caso do gasóleo rodoviário.

Conclui-se nesta *Newsletter* que as fortes subidas dos PVP líquidos observadas em Portugal são consistentes com a evolução das cotações internacionais quer da matéria-prima, Brent e crude, quer dos produtos refinados de petróleo e relativamente modestas face à evolução comparativa destes preços na U.E. dos 15 (adiante designada por U.E.).

Esta *Newsletter* é organizada do seguinte modo:

A **secção 1** analisa a evolução das cotações da matéria-prima nos mercados internacionais.

A **secção 2** compara a evolução do PMVP líquido por combustível em Portugal à evolução dos custos internacionais da matéria-prima e produtos refinados e estuda a posição relativa do nível e evolução dos PMVP líquidos do gasóleo rodoviário e da gasolina IO 95 em Portugal face aos seus congéneres da U.E..

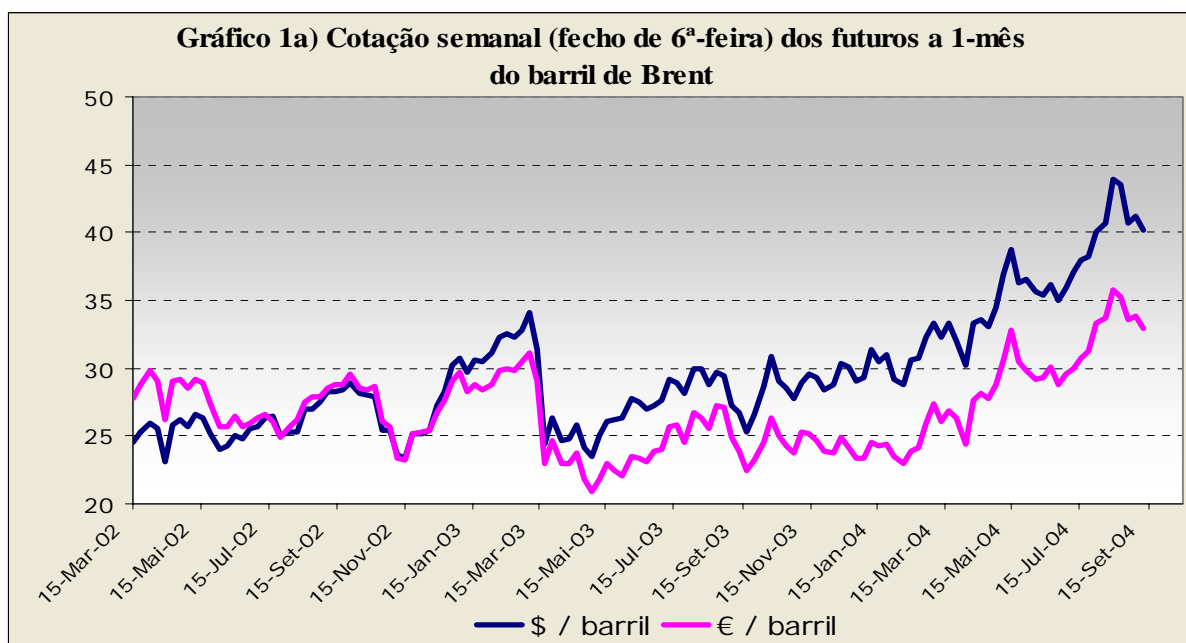
Na **secção 3**, analisa-se o grau de ineficiência relativa do mercado nacional por combustível, mensurável pela diferença entre o PMVP efectivamente praticado em Portugal e o PMVP que seria praticado se Portugal beneficiasse do PMVP líquido mais baixo da U.E., a qual designamos por *margem concorrencial*. Demonstra-se que a liberalização contribuiu para uma menor ineficiência relativa do mercado, tendo as margens médias nacionais de revenda sido relativamente contidas durante o corrente ano *vis-à-vis* as observadas no passado no regime de preços administrativos.

A **secção 4** estuda a evolução do grau de diferenciação dos PVP com impostos praticados em Portugal por tipo de posto e por regiões desde a última semana de 2003.

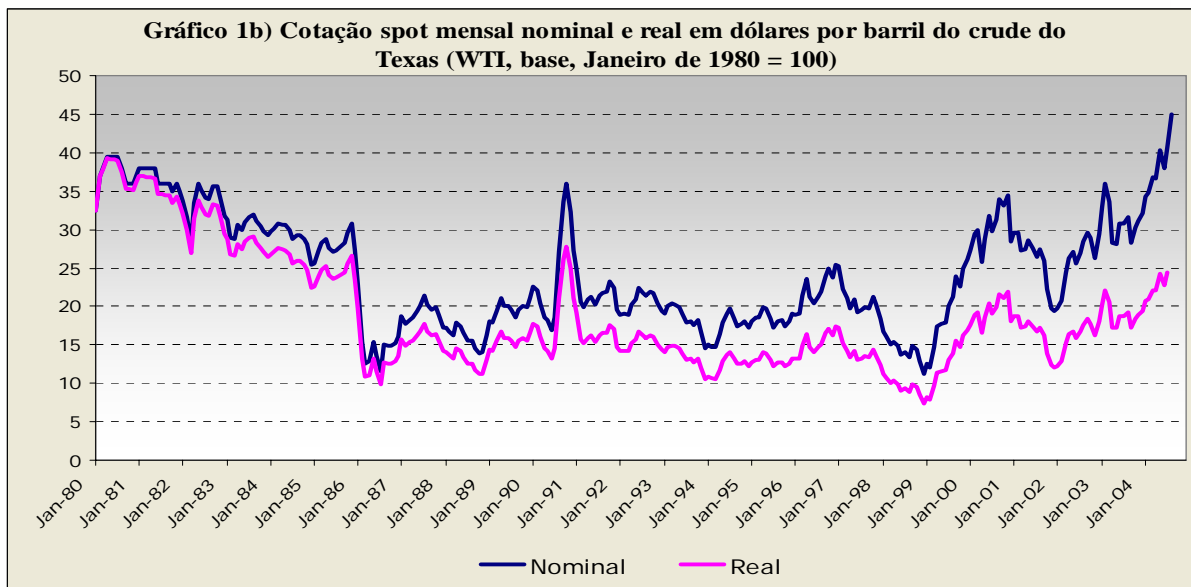
A **secção 5** conclui.

1. Mercado internacional do petróleo e produtos refinados

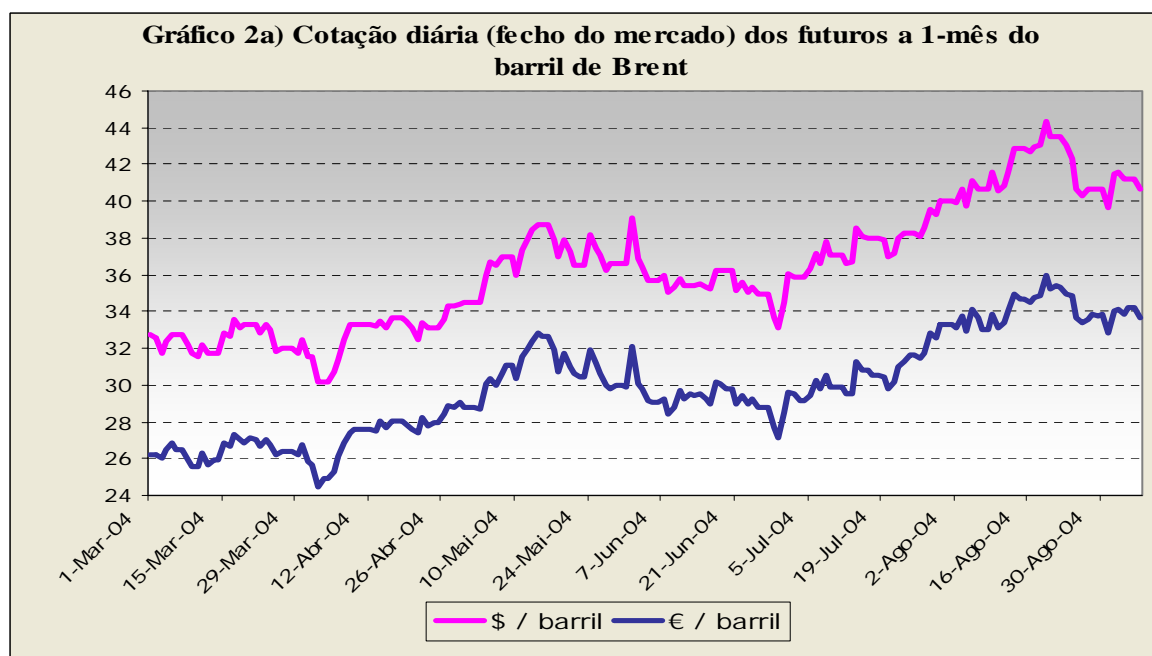
O ano de 2004 tem sido caracterizado por uma forte ascensão das cotações internacionais do petróleo bruto e seus derivados, que tem constituído causa de preocupação a nível macroeconómico global. As cotações dos futuros a 1-mês da matéria-prima, nomeadamente a do Brent no mercado Londrino, o tipo de petróleo mais utilizado no mercado nacional, atingiram em meados de Agosto p.p., recordes históricos, tanto em dólares quanto em euros, em termos nominais (ver gráfico 1a) abaixo). Em particular, após os máximos de \$ 34,10 ou € 30,08 por barril de Brent observados no início da guerra do Iraque em Março/03, estas cotações evoluíram para novos recordes de \$38,76 e €32,80 na segunda semana de Maio último para atingirem os seus máximos no período em questão na segunda semana de Agosto passado a \$ 43,88 e € 35,79 / barril, tendo o crude de Nova Iorque atingido na semana seguinte os \$ 47,86 e €38,70 / barril (ver quadro 1 abaixo).

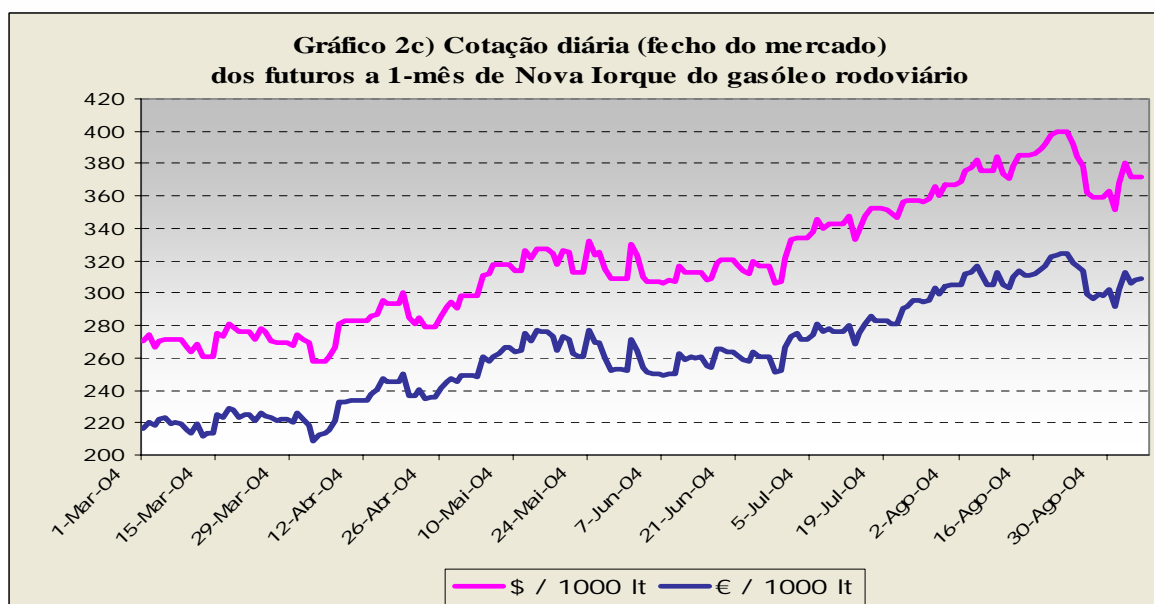
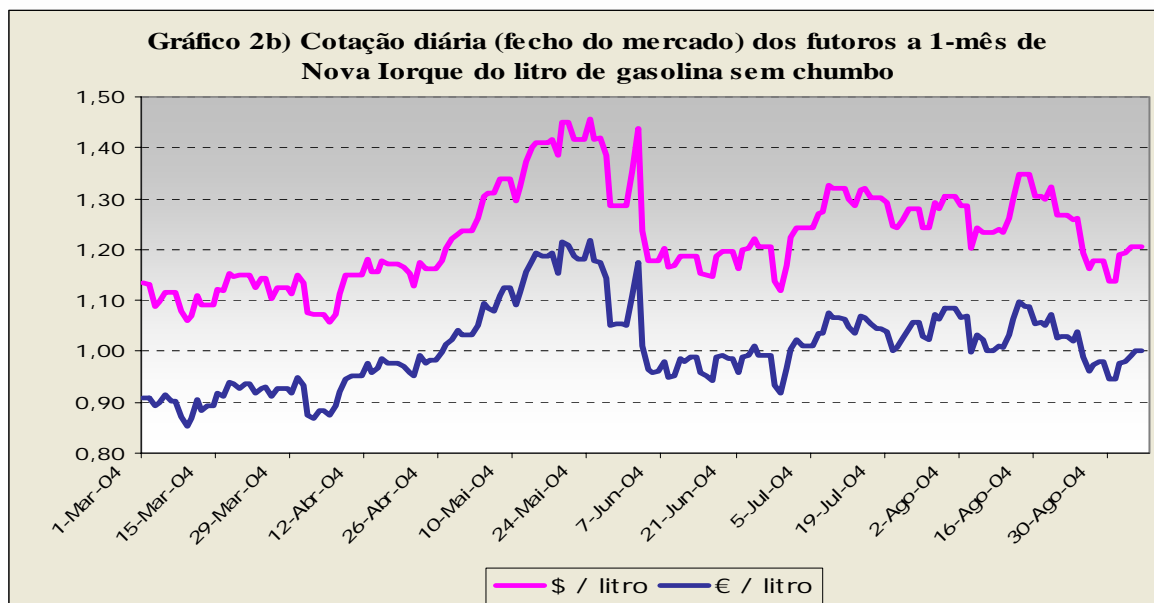


Saliente-se, no entanto, que em termos reais, tomando por base o índice geral de preços de Janeiro de 1980, a cotação actual em dólares do barril de crude do Texas (índice *West Texas Intermediate* ou *WTI*) está ainda bastante abaixo dos máximos históricos observados na última crise petrolífera do início dos anos oitenta: \$ 24,27 / barril em Julho p.p. (em médias mensais) contra \$ 39,23 / barril em Abril/80 (vide gráfico 1b).



Desde o início de Março último, a cotação diária da matéria-prima é caracterizada por duas fortes subidas (*vide* gráfico 2a): a primeira do início de Abril até meados de Maio com a cotação do barril de Brent a evoluir dos €24,46 a 2 de Abril para os €32,80 a 14 de Maio, e a segunda do início de Julho até à terceira semana de Agosto passado quando a cotação do barril de Brent atingiu os \$ 44,33 e €35,94 a 19 de Agosto. Nesta data, o índice de Nova Iorque atinge os \$ 47,64 e €38,62.





Quanto aos derivados do petróleo, os movimentos das cotações mundiais são significativamente diferentes. No primeiro período de Março a meados de Maio último, observa-se um movimento semelhante de subida das cotações dos futuros a 1-mês de Nova Iorque da gasolina sem chumbo e do gasóleo rodoviário (*vide* gráficos 2b e 2c respectivamente). Contudo, enquanto que a cotação dos futuros de gasóleo rodoviário acompanha a subida das cotações da matéria-prima no segundo período de fins de Junho a meados de Agosto, a cotação dos futuros de gasolina sem chumbo mantém-se, durante este período, relativamente estável na casa dos 0,9 a 1,1 euros / litro. Esta evolução diferenciada reflecte factores específicos da oferta e procura de cada tipo de combustível.

Quadro 1
Varição (em %) das cotações nos mercados nacional e internacional

Fim de semana	Brent		Gasolina IO 95			Gasóleo rodoviário		
	Dólares	Euros	Platts	PMVP s/ impostos		Platts	PMVP s/ impostos	
	Dólares	Euros	Dólares	Euros		Dólares	Euros	
02-Jan-04	0,9	0,1	3,6	2,8	0,0	3,2	2,4	0,0
09-Jan-04	7,9	5,3	12,9	10,1	-3,5	8,9	6,2	0,1
16-Jan-04	4,9	3,9	15,9	14,8	-3,5	5,2	4,3	0,1
23-Jan-04	6,5	4,4	15,5	13,2	-3,5	6,4	4,2	0,1
30-Jan-04	0,4	0,7	12,4	12,8	-3,3	0,1	0,4	-0,3
06-Fev-04	-0,8	-1,5	12,8	12,0	-3,5	-4,2	-4,8	2,6
13-Fev-04	5,2	2,3	13,1	10,0	-1,9	-3,3	-5,9	4,3
20-Fev-04	5,6	3,5	19,4	16,9	-1,7	-1,6	-3,6	1,9
27-Fev-04	10,9	11,1	19,3	19,5	-2,2	1,6	1,7	4,3
05-Mar-04	14,8	17,2	25,6	28,3	-1,6	6,8	9,1	5,0
12-Mar-04	10,9	12,0	22,3	23,4	-0,4	4,9	5,8	4,4
19-Mar-04	14,5	15,0	25,0	25,6	3,1	13,5	14,0	6,6
26-Mar-04	10,1	12,9	27,0	30,2	5,6	9,6	12,4	6,6
02-Abr-04	4,0	4,8	28,2	29,2	6,6	6,3	7,1	10,2
09-Abr-04	14,7	18,3	30,3	34,3	7,2	6,6	9,9	11,0
16-Abr-04	15,8	20,4	36,2	41,6	9,4	13,7	18,2	10,2
23-Abr-04	13,9	19,1	37,7	44,0	9,0	12,6	17,7	14,0
30-Abr-04	18,7	23,3	48,3	56,2	10,3	14,5	20,6	11,3
07-Mai-04	27,3	31,3	62,9	68,9	12,1	22,9	27,4	12,3
14-Mai-04	33,4	40,5	61,3	69,2	15,6	24,0	30,0	16,3
21-Mai-04	25,1	30,5	61,8	69,5	22,6	23,3	29,2	18,7
28-Mai-04	25,9	27,8	55,6	61,8	28,3	22,0	26,8	20,5
04-Jun-04	22,7	25,0	49,5	52,1	32,7	23,4	25,5	23,8
11-Jun-04	22,0	25,4	36,0	37,9	33,1	18,6	20,2	24,1
18-Jun-04	24,6	28,7	35,2	39,9	33,4	19,5	23,6	23,6
25-Jun-04	20,3	23,1	45,3	49,1	29,7	19,9	23,0	21,1
02-Jul-04	23,6	26,5	39,4	42,6	24,9	22,5	25,2	18,1
09-Jul-04	27,5	28,1	60,3	62,0	24,1	30,7	32,1	17,2
16-Jul-04	30,8	31,9	64,0	64,6	24,2	30,4	30,9	16,9
23-Jul-04	31,7	33,8	54,1	54,2	25,2	33,3	33,4	17,5
30-Jul-04	37,7	42,6	54,0	58,4	28,3	37,9	41,9	20,0
06-Ago-04	39,8	44,3	55,1	60,0	31,0	42,9	47,5	22,1
13-Ago-04	51,0	53,3	51,6	53,6	29,6	49,7	51,8	26,3
20-Ago-04	49,8	50,8	58,6	59,7	29,4	49,7	50,8	28,0
27-Ago-04	39,8	43,9	56,9	58,6	28,2	51,4	53,1	32,4
03-Set-04	41,9	45,2	41,0	46,1	28,1	36,1	41,0	41,9

Os movimentos nas cotações internacionais do petróleo bruto têm estado associados a pressões especulativas que são originadas pela instabilidade geopolítica que afecta os países produtores. Após o anúncio da OPEP de um novo aumento da sua produção e o restabelecimento das exportações provenientes do Iraque e da Rússia (Yukos), as cotações internacionais regrediram ligeiramente a partir da terceira semana de Agosto, tendo o barril de Brent recuado para os \$39,61 e €32,87 a 31 de Agosto último. Porém, o anúncio de uma redução do nível das reservas estratégicas nos EUA iria suscitar uma nova subida da cotação do Brent para os \$ 41,57 e €34,11 / barril a 2 de Setembro último e fechando a semana a €33,90 (a 3 de Setembro) contra €33,58 no fecho da semana anterior.

Estes desequilíbrios entre a oferta e procura, conjugados com o clima geopolítico fortemente instável das economias de grandes produtores de petróleo como o Médio Oriente, Rússia, Nigéria e Venezuela criam um forte ambiente de incerteza quanto à evolução dos preços nos próximos meses. Isto acontece, não obstante a intenção da OPEP, já concretizada pelo aumento das exportações da Arábia Saudita, de promover uma redução das cotações. Porém, no médio prazo, devem prevalecer os “factores fundamentais” do mercado, que segundo as organizações internacionais como o Banco Mundial e a Agência Internacional da Energia correspondem a uma cotação em torno dos \$32 o barril, o que mesmo assim está acima do último intervalo de cotações definido como objectivo pela OPEP.

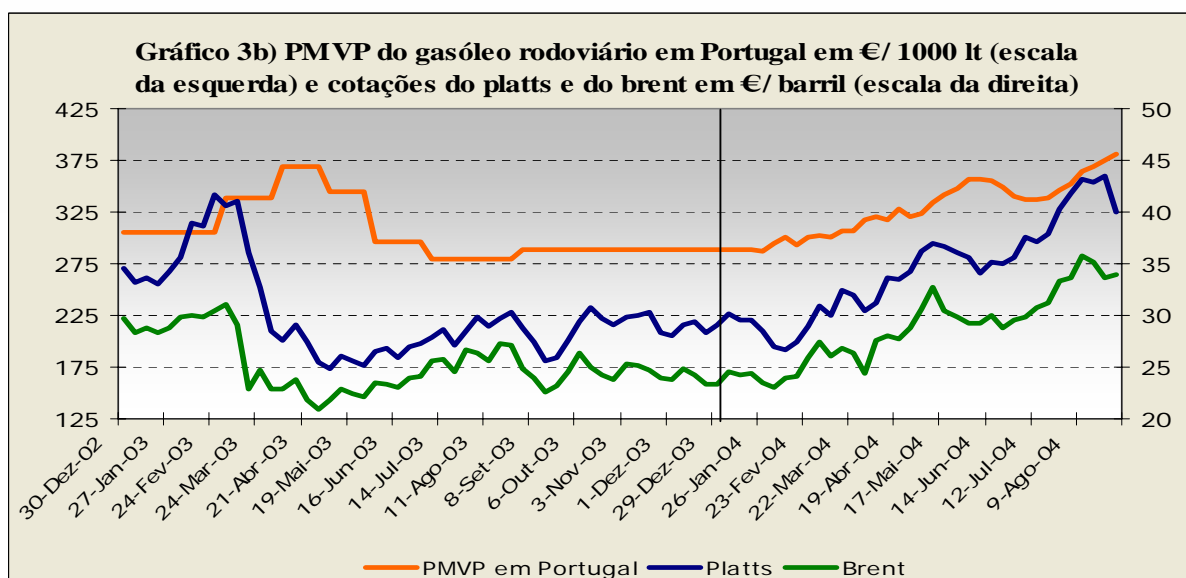
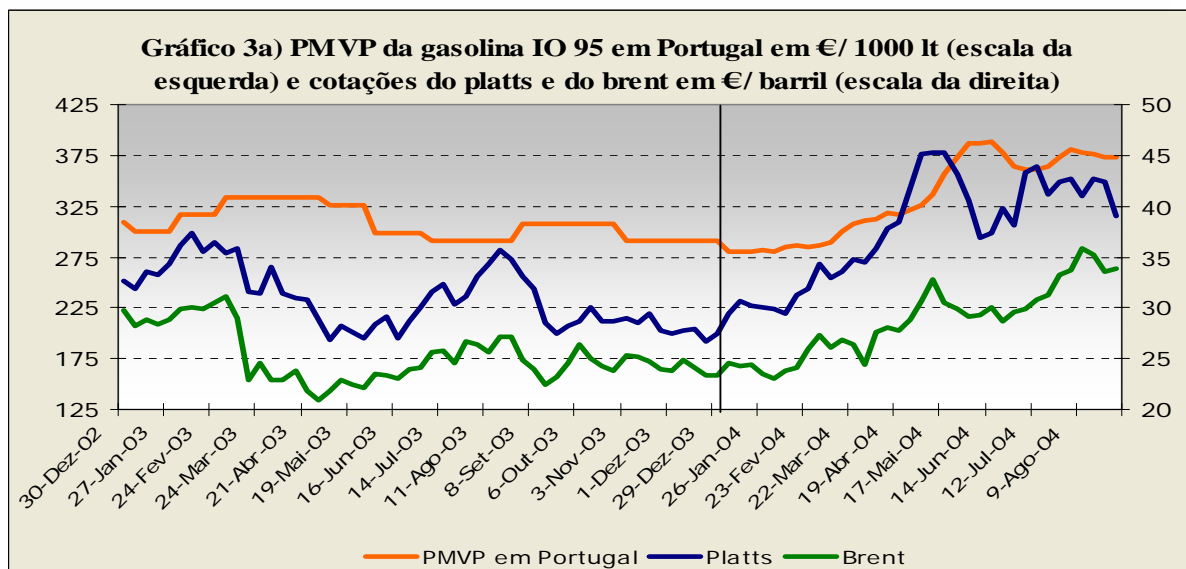
2. Evolução comparativa entre os mercados nacional e internacional

2.1 Preços líquidos de impostos em Portugal e cotações internacionais

Os PMVP líquidos nacionais da gasolina IO 95 e do gasóleo rodoviário subiram consideravelmente desde a sua liberalização a 1 de Janeiro do corrente. No final de Agosto último, este acréscimo atingiu os 32,4% no gasóleo e 28,2% na gasolina.

A subida dos PMVP líquidos destes combustíveis em Portugal é em grande parte devida à subida do preço do petróleo em bruto. De facto, no mesmo período, a cotação do barril de Brent subiu de 43,9%. Quando comparada com as cotações internacionais dos derivados, a subida dos PMVP em Portugal foram substancialmente inferiores. Tomando os preços de referência mais usados na Europa que são as cotações do Platts de Roterdão, estes subiram 58,6 e 53,1% para a gasolina sem chumbo e gasóleo rodoviário, respectivamente (*vide* quadro 1).

No que respeita à gasolina IO 95, a subida do PMVP líquido deste combustível em Portugal tem sido, desde o início do ano, relativamente modesta face à evolução da cotação do seu Platts respectivo. A cotação do barril deste Platts atinge o seu máximo no ano a meados de Julho a €43,98 cerca de 64,6% superior ao valor observado no início do ano, subida esta que se contrapõe a um aumento de 24,2% do PMVP líquido deste combustível em Portugal.



Em contrapartida, conforme ilustrado no gráfico 3b e no quadro 1, observa-se desde o início do ano uma evolução díspar do PMVP líquido do gasóleo rodoviário em Portugal em relação à da cotação do Platts respectivo. Primeiramente, este preço aumenta em Portugal cerca de 10,2% nos dois primeiros meses do ano contra um acréscimo inferior, 7,1 %, das cotações em euros do Platts. Até ao final de Agosto, o acréscimo relativo do PMVP líquido do gasóleo em Portugal fica, em contrapartida, relativamente aquém das subidas das cotações em euros do Platts respectivo como acima mencionado. No entanto, este movimento inverte-se no início do corrente mês de Setembro quando o preço do gasóleo mantém a sua subida em Portugal, não acompanhando assim a queda da cotação do Platts respectivo: na primeira semana de Setembro o PMVP líquido deste combustível regista um valor cerca de 41,9% superior ao do início do ano, enquanto que o acréscimo da cotação em euros do Platts respectivo foi, no mesmo período de 41%.

2.2 Evolução comparativa dos preços em Portugal e na U.E.

O quadro 2 compara o nível dos PMVP, líquidos e ilíquidos de impostos em € por litro, da gasolina IO 95 e do gasóleo rodoviário na U.E. no final de Agosto passado e a evolução destes desde o início do ano assim como a posição relativa (Pos.) respectiva de cada Estado-Membro (E.M.).¹

Quadro 2

Nível na última semana de Agosto p.p e acréscimos relativos desde o início do ano dos PMVP em €/ litro da gasolina IO 95 e do gasóleo rodoviário na U.E.

Painel A: Preços líquidos de impostos

	Gasolina IO 95				Gasóleo rodoviário			
	PMVP líquido		Variação (%) desde início do ano		PMVP líquido		Acréscimo (%) desde início do ano	
	Final de Agosto	Pos.		Pos.	Final de Agosto	Pos.		Pos.
Bélgica	0,381	6	29,9	9	0,403	7	37,6	8
Dinamarca	0,370	10	20,7	15	0,368	8	29,6	4
Alemanha	0,368	11	38,6	2	0,381	12	37,3	6
Grécia	0,403	2	31,7	6	0,406	3	40,7	1
Espanha	0,378	7	30,3	8	0,382	6	26,7	11
França	0,315	15	33,2	4	0,349	14	32,3	7
Irlanda	0,376	8	36,2	3	0,391	2	34,8	5
Itália	0,405	1	26,4	13	0,401	3	25,1	12
Luxemb.	0,395	3	28,7	10	0,393	4	36,5	3
P. Baixos	0,393	4	24,4	14	0,393	5	25,2	15
Áustria	0,389	5	27,6	12	0,385	8	25,6	10
Portugal	0,373	9	28,1	11	0,381	10	32,4	6
Finlândia	0,359	13	60,5	1	0,344	15	15,5	15
Suécia	0,362	12	31,4	7	0,393	6	24,7	14
R. Unido	0,331	14	32,4	5	0,349	13	28,9	9
Média U.E.	0,366		31,8		0,371		30,3	
Zona Euro	0,377		32,0		0,379		30,6	

¹ Referimo-nos aqui e adiante à U.E. como a U.E. dos 15, excluindo assim os seus 10 novos E.M..

Painel B: Preços com imposto

	Gasolina IO 95				Gasóleo rodoviário			
	PMVP líquido		Variação (%) desde início do ano		PMVP líquido		Acréscimo (%) desde início do ano	
	Final de Agosto	Pos.		Pos.	Final de Agosto	Pos.		Pos.
Bélgica	1,122	7	13,7	5	0,887	9	22,6	1
Dinamarca	1,147	6	7,5	15	0,923	5	12,9	12
Alemanha	1,186	3	11,1	12	0,988	2	13,8	10
Grécia	0,832	15	16,2	3	0,775	14	22,1	2
Espanha	0,905	14	13,5	6	0,791	13	14,2	9
França	1,081	9	9,5	14	0,915	8	16,8	5
Irlanda	0,991	11	13,9	4	0,918	7	15,3	7
Itália	1,157	5	11,8	10	0,965	3	11,1	14
Luxemb.	0,937	13	23,3	1	0,743	15	19,5	3
P. Baixos	1,259	1	11,2	11	0,920	6	15,1	8
Áustria	0,977	12	13,1	7	0,834	11	16,5	6
Portugal	1,065	10	12,1	8	0,821	12	17,2	4
Finlândia	1,167	4	16,5	2	0,842	10	7,2	15
Suécia	1,108	8	11,0	13	0,947	4	13,4	11
R. Unido	1,212	2	11,9	9	1,232	1	11,3	13
Média U.E.	1,136		11,7		0,942		14,2	
Zona Euro	1,114		11,8		0,903		14,8	

Desde Janeiro e até ao fim de Agosto os PMVP, em Portugal, da gasolina subiram 12,1% e os do gasóleo 17,2%. Já excluindo os impostos, que é o indicador mais importante em termos de concorrência, esta subida foi de 28,1 e 32,4%, respectivamente.

Conforme é observável neste quadro, não obstante a forte subida dos PMVP líquidos dos combustíveis em Portugal desde o início do ano, o nível tanto destes como dos PMVP com impostos situam-se na segunda metade da tabela da U.E.. No que respeita ao nível dos PMVP líquidos, Portugal ocupava na última semana de Agosto a 9ª e 10ª posições nos casos da gasolina IO 95 e do gasóleo rodoviário respectivamente. Já com impostos, estas posições eram ainda mais favoráveis, sendo Portugal o 10º e 12º da U.E. a praticar os PMVP mais elevados destes dois combustíveis respectivamente. Em termos de acréscimos relativos desde o início do ano, o PMVP líquido da gasolina IO 95 em Portugal foi o 5º que menos aumentou entre os 15 E.M. da U.E., embora o aumento do preço médio com impostos tenha ficado no 8º dos mais altos da U.E..

Embora o nível do PMVP líquido (e ilíquido) de impostos do gasóleo rodoviário seja em Portugal, no final de Agosto, baixo em relação à média da U.E., o seu aumento relativo desde o início do ano foi mais acentuado, tendo Portugal sido o 4º País da U.E. o que mais aumentou o PMVP líquido deste combustível. Conforme observável no gráfico 4b em baixo (ver subsecção 2.3), este maior aumento relativamente aos da U.E. dever-se-á a um certo

desfasamento na reacção do mercado nacional à queda dos preços internacionais, quando comparada com a reacção da média na U.E., observável no final de Agosto p.p..

Em termos de acréscimo relativo nos 8 primeiros meses do ano, os PMVP líquidos Portugueses da gasolina IO 95 e gasóleo rodoviário evoluíram, respectivamente, em cerca de 3,7 p.p. abaixo e 2,1 p.p. acima da média da U.E.. A subida relativa dos PMVP com impostos foi também em Portugal nos 8 primeiros meses do ano superior à da média da U.E., respectivamente, de 12,1% contra 11,7% no caso da gasolina IO 95 e de 17,2% contra 14,2% no gasóleo rodoviário. Enquanto que, como observável nos gráficos 4a e 4b na subsecção seguinte, o PMVP líquido do gasóleo em Portugal era, em meados de Agosto, inferior ao da média da U.E., na última semana de Agosto, os PMVP líquidos dos dois combustíveis superaram os da média da U.E. em cerca de 0,7 e 1 cents / litro na gasolina IO 95 e gasóleo rodoviário respectivamente. A carga fiscal que pesa sobre o preço dos combustíveis em média na U.E. (maior do que em Portugal), proporciona, preços médios com impostos em Portugal, abaixo dos observados em média na U.E. com diferenciais de 7,1 e 12,1 cents / litro na gasolina IO 95 e gasóleo rodoviário respectivamente (na última semana de Agosto).

2.3 Evolução comparativa entre o regime de preços livres e o regime anterior de preços administrativos

Podemos interrogar-nos sobre quais seriam os preços se não tivesse havido liberalização. O regime anterior de preços administrativos previa preços máximos líquidos de impostos de venda ao público fixados mensalmente (por Portaria dos Ministérios das Finanças e Economia) sendo o preço no mês m calculado como o preço máximo anterior acrescido da diferença (positiva ou negativa) entre as médias do preço médio na U.E. correspondentes aos meses $m-1$ e $m-2$. Esta fórmula introduzia um lapso de tempo considerável, por vezes até 8 semanas, entre a variação do preço das matérias-primas e a fixação dos PVP em Portugal. Seguiam-se alguns ajustamentos da componente fiscal para o preço final. É evidente que um método de médias desfasadas produz um efeito matemático muito simples de entender: em períodos de alta dos preços há uma subida menos rápida do preço regulado, mas em períodos de baixa os preços regulados baixam mais lentamente. É isso que mostram os gráficos 4a e 4b no período de 2003.

Estes gráficos comparam a evolução dos PMVP líquidos, respectivamente, da gasolina IO 95 e do gasóleo rodoviário em Portugal com a média da U.E. e a média aritmética dos 3 PMVP líquidos mais baixos praticados na U.E.. Compara-se igualmente o PMVP líquido destes combustíveis com o que seria observado no caso destes preços serem fixados administrativamente como no regime anterior (PMVP simulados).

Gráfico 4a) PMVP líquido de imposto da gasolina IO 95 em Portugal e na U.E. (€/ 1000 litros)
Preços Portugueses administrativos até final de 2003 e livres a partir de 1 de Janeiro/04

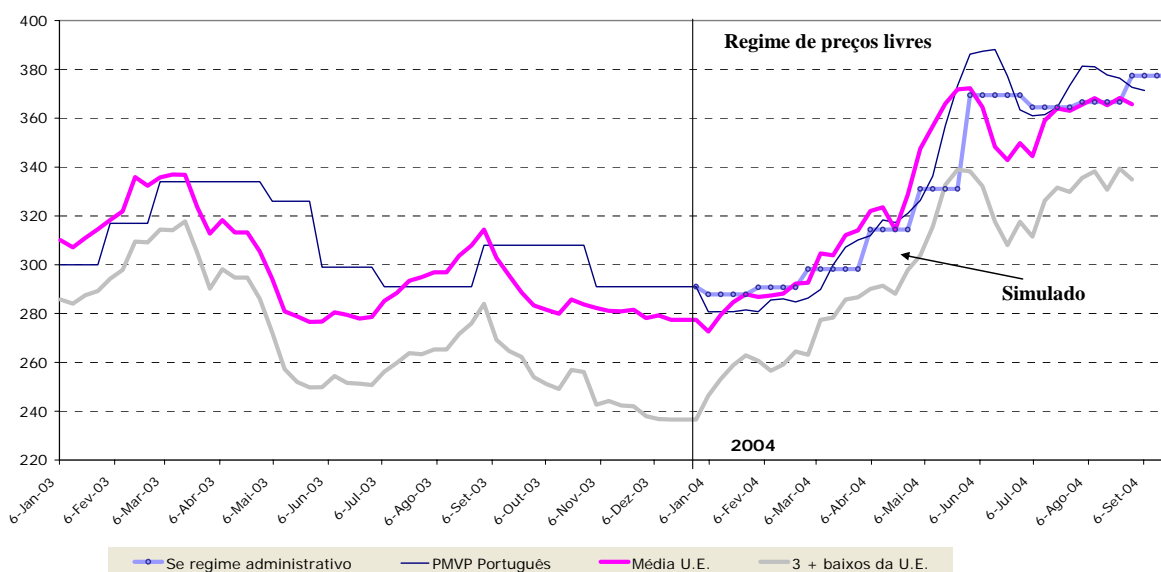
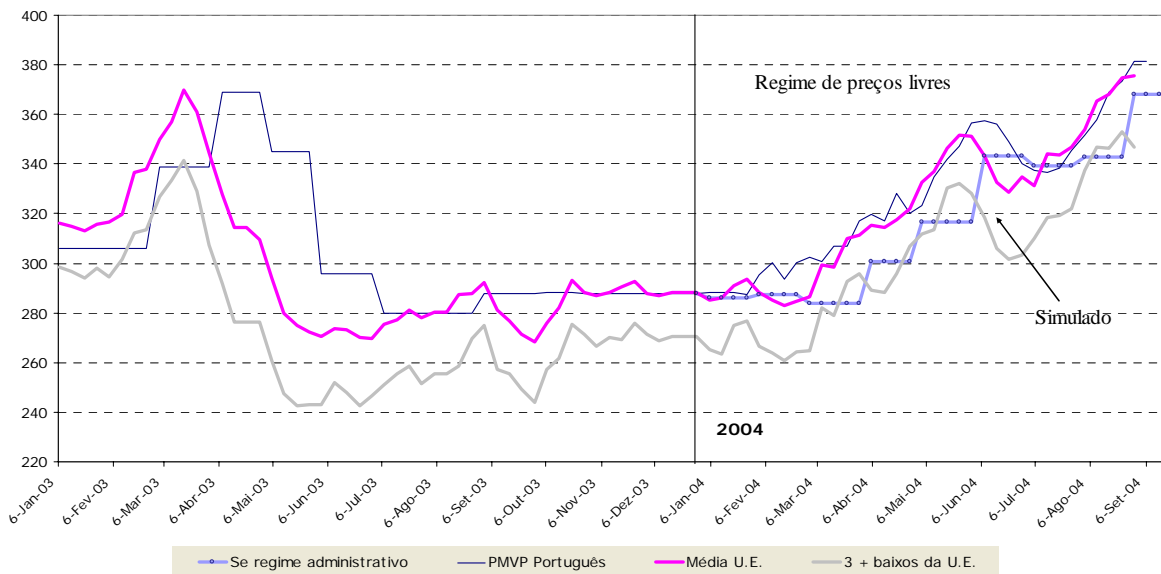


Gráfico 4b) PMVP líquido de imposto do gasóleo rodoviário em Portugal e na U.E. (€/ 1000 litros)
Preços Portugueses administrativos até final de 2003 e livres a partir de 1 de Janeiro/04



Observa-se que os preços médios efectivamente praticados em Portugal mantêm-se durante (quase) todo o ano de 2004 acima dos PMVP líquidos hipotéticos que vigorariam no regime anterior, por causa das fases quase continuamente ascendentes dos preços. Constata-se, contudo, por um lado que o PMVP da gasolina IO 95 desce no final de Agosto abaixo do preço hipotético administrativo e, por outro lado, que o diferencial, ainda positivo, existente entre o PMVP líquido do gasóleo rodoviário e o que prevaleceria no regime anterior é substancialmente reduzido na última semana de Agosto.

Enquanto que o PMVP líquido em Portugal tem seguido a média da U.E. durante o corrente ano, os preços médios administrativos perduraram por mais de 3 meses acima dos preços médios na U.E. no segundo trimestre do ano anterior quando estes últimos mostravam uma tendência de descida. Um outro exemplo é a situação actual referente à gasolina IO 95 quando após a descida dos custos internacionais de refinação deste combustível o PMVP líquido deste combustível baixou na última semana de Agosto p.p. abaixo do seu preço administrativo hipotético (*vide* gráfico 4a). A estabilidade relativa de um preço administrativo conjugada com a expectativa de uma redução mais acentuada dos custos internacionais da gasolina IO 95 perspectivam para as próximas semanas que o preço efectivamente praticado deste combustível em Portugal esteja ainda mais abaixo do preço que prevaleceria em regime administrativo.

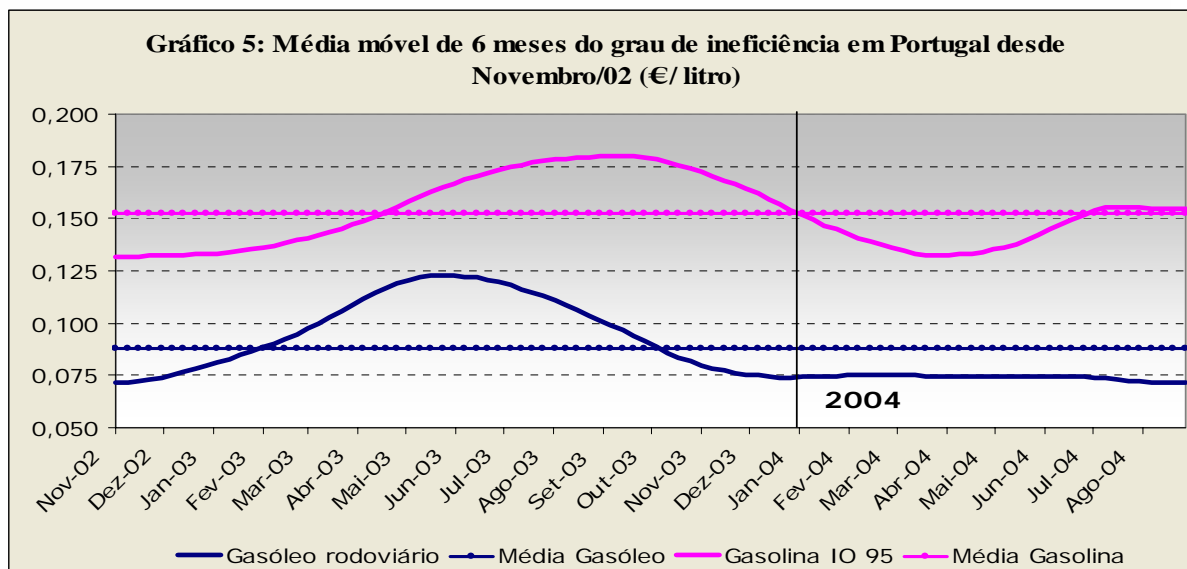
Esta evolução no caso do gasóleo parece mais demorada embora as perspectivas para os próximos meses apontem também para um decréscimo do preço deste combustível. Se estas perspectivas se materializarem, existem fortes presunções que o PMVP líquido do gasóleo desça abaixo do seu preço administrativo hipotético dado que *ceteris paribus* se a média dos preços líquidos da U.E. no mês de Setembro superar a do mês de Agosto, o preço hipotético administrativo do gasóleo seria em Outubro superior ao de Setembro.

3. Grau de ineficiência relativa do mercado nacional

3.1 Evolução do grau de ineficiência no contexto da U.E.

Um dos indicadores sintéticos do grau de ineficiência e mesmo da intensidade da concorrência dos mercados de combustíveis portugueses é a comparação dos seus preços médios em Portugal com o do país da U.E: em que estes são mais baixos, depois de expurgados do efeito fiscal. Retomando os resultados do quadro 2 em cima, observa-se que os PMVP líquidos da gasolina IO 95 e do gasóleo rodoviário em Portugal são ambos relativamente mais elevados do que o mais baixo praticado na U.E., *i.e.* o Francês no caso da gasolina e o Finlandês no caso do gasóleo, em 5,8 e 3,7 cents / litro respectivamente.

No gráfico 5 em baixo reporta-se a evolução (das médias móveis de 6 meses) do grau de ineficiência relativa da gasolina IO 95 e do gasóleo rodoviário em Portugal, em frequência semanal, desde o início de Novembro/02. As linhas horizontais referem-se às médias aritméticas destas quantidades durante o período em questão. A observação mais importante é que as margens entre os preços praticados em Portugal e o mais baixo dentro da U.E. estiveram sempre abaixo da média dos últimos dois anos, à excepção do caso da gasolina que se aproximou da média apenas em Agosto. A segunda é que no caso do gasóleo a margem está não só abaixo da observada quando terminou o regime de preços fixados administrativamente como tem vindo a baixar continuamente.



3.2 Ganho relativo do mercado nacional em termos de margem concorrencial em relação aos preços praticados na U.E. e em Espanha

Quanto se reduziria o preço de venda final ao consumidor se o mercado português fosse tão eficiente como o melhor da U.E.? Em termos simplificados esta análise é feita nesta secção. Na assunção de eficiência do mercado de um determinado combustível onde o PMVP líquido é o mais baixo, chama-se *margem concorrencial* do mercado nacional deste combustível a diferença entre o PMVP ilíquido (com impostos) efectivamente praticado em Portugal e o PMVP ilíquido que Portugal praticaria se dada a sua carga fiscal, que é exógena ao mercado, o seu PMVP líquido fosse o mais baixo da U.E.. Quanto menor esta margem concorrencial maior o grau de eficiência do mercado nacional deste combustível relativamente ao da U.E..

Estes cálculos encontram-se no quadro 3. Sendo p o PMVP ilíquido praticado em Portugal e p^* o PMVP ilíquido hipotético calculado pela fórmula anterior, designado alternativamente por *PMVP eficiente*, o quadro 3 em baixo estuda a evolução mensal, desde Novembro/03, da margem concorrencial $p-p^*$ dos combustíveis acima mencionados em Portugal. Sendo p_{Esp} o PMVP ilíquido praticado em Espanha, analisa-se adicionalmente em que medida a margem concorrencial nacional é suficiente para termos $p^* \leq p_{Esp}$.

No mês de Agosto, caso o mercado português evidenciasse a eficiência e intensidade de concorrência do melhor país da U.E. o preço final da gasolina IO 95 desceria 17,7 cents por litro e o preço do gasóleo rodoviário 5,1 cents por litro. Em média, durante 2004, esta redução seria de 15,2 e 7,6 cents, respectivamente.

Constata-se, igualmente que, não obstante o acréscimo relativo mais substancial do PMVP líquido do gasóleo rodoviário desde o início do ano do que o da gasolina IO 95, a margem concorrencial do primeiro combustível mostra desde Novembro/03 uma forte tendência de descida, querendo isto dizer que o grau de ineficiência relativa deste mercado regrediu

substancialmente desde o final do regime de preços administrativos anterior. Conforme é observável no quadro 3 em baixo, observa-se, igualmente, no caso da gasolina IO 95 que a sua margem concorrencial média durante o regime de preços livres foi relativamente inferior à observada em 2003 quando o seu PVP máximo era fixado administrativamente.

Quadro 3
Margens concorrenciais em Portugal

	Nov/03	Dez/03	Jan/04	Fev/04	Mar/04	Abr/04	Mai/04	Jun/04	Jul/04	Ago/04	Média/04
Gasolina IO 95											
<i>p</i>	0,950	0,950	0,950	0,956	0,974	0,998	1,036	1,080	1,059	1,073	1,016
<i>p*</i>	0,763	0,731	0,821	0,844	0,889	0,897	0,944	0,876	0,893	0,897	0,863
<i>p*-p</i>	0,187	0,219	0,129	0,112	0,085	0,101	0,093	0,204	0,166	0,177	0,152
<i>p Esp</i>	0,801	0,798	0,802	0,813	0,830	0,855	0,891	0,895	0,891	0,908	0,860
Gasóleo rodoviário											
<i>p</i>	0,700	0,700	0,700	0,713	0,729	0,748	0,768	0,789	0,773	0,799	0,753
<i>p*</i>	0,644	0,637	0,633	0,611	0,655	0,673	0,718	0,681	0,705	0,748	0,677
<i>p*-p</i>	0,056	0,063	0,066	0,102	0,074	0,075	0,050	0,108	0,068	0,051	0,076
<i>p Esp</i>	0,687	0,689	0,695	0,684	0,699	0,721	0,748	0,748	0,752	0,781	0,729

Também durante quase todo o corrente ano, à exceção de Junho e de Agosto, a margem concorrencial da gasolina IO 95 não é suficientemente alta para reduzir o preço Português abaixo do Espanhol.

Segundo, as margens do gasóleo são, durante todo o período em apreço, inferiores às da gasolina, mas sempre suficientes para compensar o diferencial de carga fiscal deste combustível existente entre Portugal e Espanha, reduzindo assim *p** abaixo do observado em Espanha.

4. Evolução do grau de diferenciação dos PVP observados em Portugal

Não será de esperar a priori qualquer relação entre a dispersão de preços e a intensidade da concorrência. Porém, é de esperar que em termos dinâmicos, e seguindo-se a um ambiente de preços administrativos em que os preços são quase uniformes, se atravessasse um período de maior diferenciação de preços, na medida em que as gasoleiras tentam concorrer para atrair um maior número de clientes. Por outro lado, é natural que existam diferenças entre certos tipos de gasoleiras devido ao serviço complementar oferecido ou aos custos e rendas devidas ao seu funcionamento.

O quadro 4 abaixo resume a evolução do grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal da última semana de 2003 à última semana de Agosto p.p. discriminados por tipo de posto e por região. Reportam-se a média, mínimo (Min), máximo (Max) e duas medidas de dispersão destes preços que são o diferencial entre os PVP máximo e mínimo (Disp 1) e o

diferencial entre os PVP máximo e médio (Disp 2), estando esta última medida de dispersão menos sujeita aos extremos da distribuição de preços do que a primeira.

Quadro 4

Evolução da grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal

Painel A: Última semana de 2003

Gasolina IO 95

Média Min Max Disp1 Disp2

Tipo de posto

Auto-estrada	0,951	0,920	0,960	0,040	0,009
Hipermercado	0,890	0,890	0,890	0	0
Independentes	0,911	0,889	0,925	0,036	0,014
Outros de marca	0,956	0,913	0,959	0,046	0,003

Regiões

Norte	0,951	0,890	0,960	0,070	0,009
Centro	0,952	0,920	0,960	0,040	0,008
Lisboa e V.T.	0,953	0,890	0,960	0,070	0,009
Alentejo	0,951	0,914	0,960	0,046	0,009
Algarve	0,954	0,929	0,960	0,031	0,006
Nacional	0,952	0,890	0,960	0,070	0,008

Gasóleo rodoviário

Média Min Max Disp1 Disp2

	0,702	0,670	0,720	0,050	0,018
	0,640	0,640	0,640	0	0
	0,663	0,639	0,680	0,041	0,017
	0,710	0,663	0,720	0,057	0,010

	0,699	0,640	0,730	0,090	0,031
	0,700	0,640	0,720	0,080	0,020
	0,700	0,640	0,720	0,080	0,020
	0,700	0,664	0,710	0,046	0,010
	0,701	0,670	0,720	0,050	0,019
	0,700	0,640	0,730	0,090	0,030

Painel B: Última semana de Agosto p.p.

Gasolina IO 95

Média Min Max Disp1 Disp2

Tipo de posto

Auto-estrada	1,068	1,020	1,080	0,060	0,012
Hipermercado	1,024	0,910	1,070	0,160	0,046
Independentes	1,066	1,009	1,070	0,061	0,004
Outros de marca	1,068	1,029	1,080	0,051	0,012

Regiões

Norte	1,065	0,920	1,080	0,160	0,015
Centro	1,066	0,910	1,080	0,170	0,014
Lisboa e V.T.	1,067	0,920	1,080	0,160	0,013
Alentejo	1,067	1,010	1,079	0,069	0,012
Algarve	1,068	1,020	1,079	0,059	0,011
Nacional	1,066	0,910	1,080	0,170	0,014

Gasóleo rodoviário

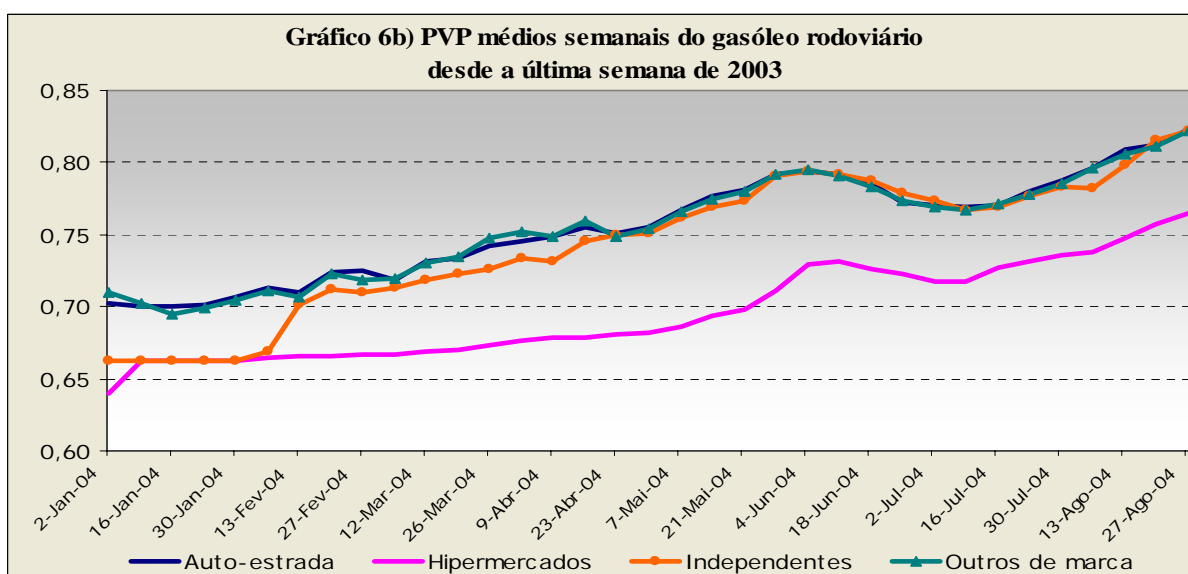
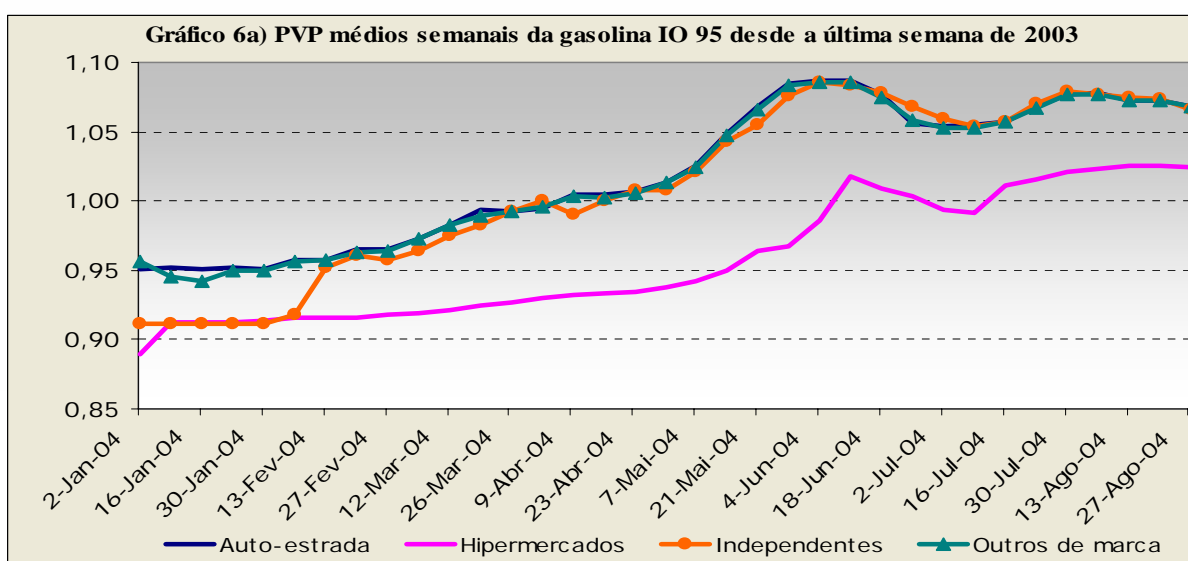
Média Min Max Disp1 Disp2

	0,823	0,750	0,830	0,080	0,007
	0,765	0,700	0,823	0,113	0,058
	0,822	0,759	0,827	0,068	0,005
	0,822	0,773	0,875	0,102	0,053

	0,820	0,729	0,869	0,140	0,049
	0,821	0,700	0,830	0,130	0,009
	0,820	0,700	0,876	0,176	0,056
	0,821	0,720	0,827	0,107	0,006
	0,822	0,760	0,827	0,067	0,005
	0,821	0,700	0,876	0,176	0,055

Um primeiro aspecto a salientar da análise deste quadro é a relação existente entre o PVP médio e a dispersão dos preços, tendendo o primeiro a ser mais baixo quanto maior for a dispersão. Relativamente aos PVP regionais, este resultado é consistente com a expectativa de um maior potencial de concorrência nas regiões de maiores áreas cosmopolitas caracterizadas por uma maior densidade populacional e de postos de revenda de combustíveis como as regiões do Norte e de Lisboa e Vale do Tejo (Lisboa e V.T.). A maior densidade e/ou menor concentração local de diferentes revendedores de combustíveis nestas regiões proporciona, assim como evidenciado no quadro 4, uma maior dispersão de preços associada a um nível médio de preços em geral mais baixo nestas regiões.

Por tipo de posto, observa-se, por outro lado, preços em geral mais baixos nos postos de marca branca como os independentes e, nomeadamente, os hipermercados. Constatase contudo (*vide* igualmente gráficos 6a e 6b) que enquanto que os hipermercados têm mantido um PMVP em cerca de 5 cents / litro inferior ao praticado pelos postos de marca, os PMVP dos independentes têm vindo a alinhar-se aos praticados pelas marcas tanto no caso do gasóleo como no da gasolina. Este facto pode ser o simples reflexo do esmagamento das margens de revenda de combustíveis induzido pela subida das cotações internacionais: enquanto que os postos independentes sofrem este esmagamento de margens visto a sua actividade principal (senão única) ser a venda de combustíveis, os hipermercados mantêm-se ilesos a este problema visto a sua actividade principal ser perfeitamente independente da venda a retalho de combustíveis.



Este último aspecto motiva fortemente a abertura de postos de abastecimento nos hipermercados, pela revisão da Portaria n.º 131/2002, de 9 de Fevereiro do Ministério da Economia, afim de, assegurar não só uma maior concorrência no mercado como, correlacionado, proporcionar alternativas de abastecimento fortemente benéficas para os consumidores, nomeadamente, em períodos de forte subida dos custos internacionais dos combustíveis como a que tem caracterizado o corrente ano.

5. Conclusão

Pode concluir-se deste relatório que embora a subida dos preços dos combustíveis tenha sido considerável, donde fortemente prejudicial ao consumidor português já penalizado por um poder relativo de compra menor que a média da U.E., a componente destes preços expurgada de impostos tem seguido de perto quer a cotação da matéria-prima quer os preços praticados na U.E..

De salientar igualmente que, tendo em conta o período relativamente curto decorrido desde a última fase da liberalização do mercado nacional, os efeitos plenos a ela associados ainda não estão totalmente materializados. Porém, um dos efeitos positivos que já é possível constatar é o do aumento da eficiência do mercado, por comparação das margens praticadas quer com o regime administrativo, quer com o mercado mais eficiente dentro da U.E..

Entendendo a Autoridade que o mercado nacional ainda comporta espaço para um aumento de eficiência, brevemente apresentará ao Governo uma Recomendação sobre o sector.

Sublinhe-se, por último, que somente um regime de preços livres poderá reflectir a escassez relativa dos bens e levar assim a uma afectação óptima de recursos. Por outro lado, uma compensação da subida dos preços internacionais que não seja reflectida nos preços internos só é sustentável, na hipótese de um mercado doméstico eficiente, se os contribuintes suportarem esse custo, o que é mais injusto do que fazer pagar os que efectivamente compram os combustíveis.