

Acompanhamento do mercado dos combustíveis líquidos em Portugal

SUMÁRIO

1. Desde Janeiro e até ao final de Novembro, os **preços médios de venda ao público** (PMVP), em Portugal, da gasolina sem chumbo 95 subiram 12,5% e os do gasóleo 24,2%. Considerando estes mesmos preços, mas excluindo os impostos, esta subida foi de 29,2% e 46,7%, respectivamente. Em geral, os preços continuaram a sua anterior tendência de subida em Setembro e Outubro, tendo registado a partir de meio de Novembro, a primeira descida sustentada desde o início do ano.
2. A subida dos preços líquidos de impostos dos combustíveis é em grande parte explicada pelo **aumento do custo da matéria-prima**, uma vez que, no mesmo período, a cotação internacional do crude de referência para o mercado nacional, o Brent, registou um acréscimo de 37%.
3. Comparando os preços líquidos nacionais com as **cotações internacionais dos produtos derivados**, observa-se que os preços nacionais verificaram, até ao momento, subidas inferiores. A cotação internacional registou, desde o início do ano até ao final de Novembro uma subida de 44,1% para a gasolina e de 60,5% para o gasóleo. À semelhança de ciclos anteriores verifica-se um desfasamento de 3 a 4 semanas na descida dos preços nacionais em relação aos internacionais, pelo que as petrolíferas têm estado a aumentar as margens desde meados de Novembro.
4. No mês de Novembro, o **diferencial para o preço mais baixo da U.E.** agrava-se, pelo que se Portugal evidenciasse o preço mais baixo da U.E., tomando a fiscalidade nacional como factor exógeno, o preço final da gasolina sem chumbo 95 desceria 19,0 cêntimos por litro e o preço do gasóleo rodoviário 11,6 cêntimos por litro. Em média, durante 2004, esta redução seria de 14,1 cêntimos por litro para a gasolina sem chumbo e de 8,9 cêntimos por litro para o gasóleo.
5. Em relação ao início do ano, no final de Novembro, o preço líquido de impostos da gasolina sem chumbo praticado em Portugal tinha subido menos 0,2% que a **média da União Europeia**, enquanto o gasóleo tinha evoluído 7,8%, acima do preço médio da U.E..
6. A partir da terceira semana de Novembro verifica-se que os **preços praticados no regime de preços livres** se apresentaram mais baixos que os que seriam praticados no regime de preços administrativos.
7. Manteve-se a tendência de preços mais baixos, em ambos os produtos, nos postos instalados nos **hipermercados**. Os postos instalados nos hipermercados mantiveram preços com impostos, em média, 4,2 cêntimos/litro, e 5,8 cêntimos/litro inferiores aos praticados pelos postos de marca, respectivamente, na gasolina sem chumbo 95 e no gasóleo.
8. As **diferenças de preços** registadas entre as diversas **regiões** são relativamente pequenas, não ultrapassando, em média, os 0,6 cêntimos por litro no gasóleo e os 0,3 cêntimos por litro na gasolina sem chumbo 95.

Introdução

Na sequência das anteriores *Newsletters* de Acompanhamento do Mercado de Combustíveis em Portugal publicadas pela Autoridade da Concorrência, analisa-se nesta edição a evolução até ao mês de Novembro, dos PVP líquidos dos combustíveis líquidos (derivados do petróleo) em Portugal, mas com particular destaque para os últimos três meses do período referido.

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 com a 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 eficiência 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 se designa, nesta *Newsletter*, por *margem de ineficiência*.

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.

Os dados contidos nesta *Newsletter*, e a respectiva análise, referem-se, em geral, até ao dia 30 de Novembro de 2004, sendo que nas cotações dos futuros a 30 dias foram incluídos os melhores dados disponíveis relativos à primeira semana de Dezembro de 2004.

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. As cotações do Brent, crude de referência do mercado nacional, têm apresentado uma tendência crescente desde o início do ano, tendência esta que se acentuou significativamente nos meses de Setembro e Outubro. Deste modo, verificaram-se no mês de Outubro as cotações mais elevadas, à data, no ano de 2004, tendo os futuros a 30 dias do Brent ultrapassado em diversas ocasiões a barreira dos 50 dólares por barril, atingindo um máximo a 26 de Outubro na casa dos 51 USD/bbl.

Esta tendência ascendente sofreu, porém, uma inflexão a partir da última semana de Outubro. Deste modo, a última semana de Outubro e, grosso modo, o mês de Novembro apresentam um movimento descendente, apesar de nem sempre linear, com as cotações dos futuros a 30 dias do Brent a fecharem o mês de Novembro na ordem dos 45 USD/bbl.

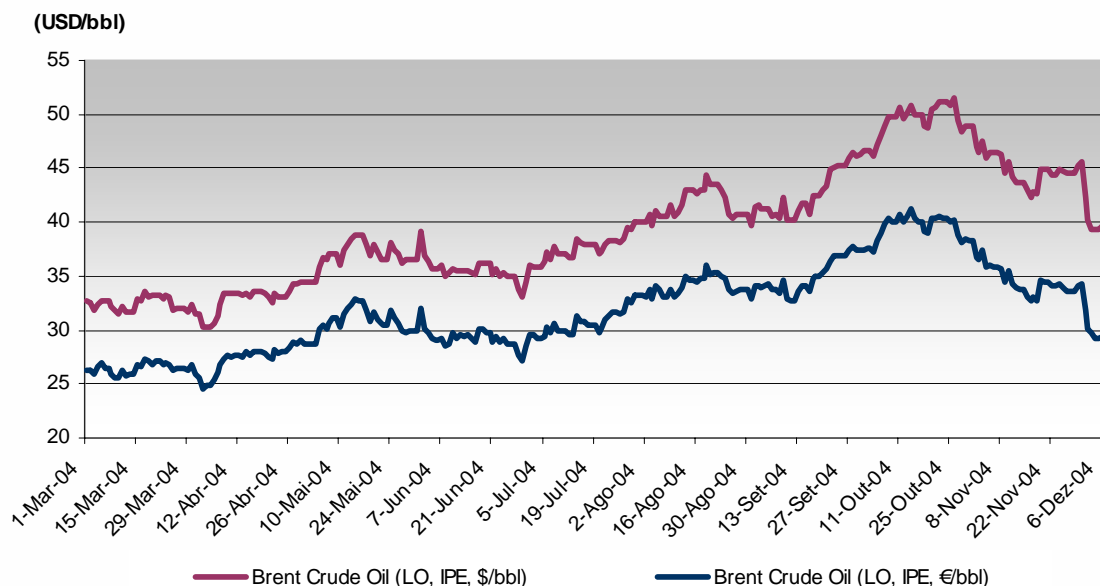
Constata-se, assim, no final de Novembro que, apesar do movimento descendente, face ao início do ano de 2004, as cotações do Brent, em dólares por barril, sofreram um acréscimo de cerca de 42% e, face a Novembro de 2003, sofreram um acréscimo de 50,2%.

De referir, porém, que a valorização do euro face ao dólar tem contribuído para atenuar o efeito da subida do custo do Brent no mercado europeu, pelo que a subida das cotações do Brent em euros, face ao início de 2004, foi de cerca de 37%.

Os primeiros dados disponíveis para Dezembro parecem indiciar uma manutenção e mesmo um acentuar da tendência descendente, com as cotações dos futuros a 30 dias do Brent a registarem nos primeiros dias de Dezembro valores abaixo dos 40 USD/bbl, o que já não se verificava desde o final de Julho de 2004. A última cotação disponível¹ para os futuros a 30 dias do Brent registava um valor na ordem dos 39 USD/bbl.

¹A cotação dos futuros a 30 dias do Brent a 8 de Dezembro de 2004 registava um valor de 38,69 USD/bbl.

Figura 1 – Cotação Diária do Crude de Referência Brent (futuros a 30 dias)



Fonte: <http://futures.tradingcharts.com>; <http://www.oanda.com>

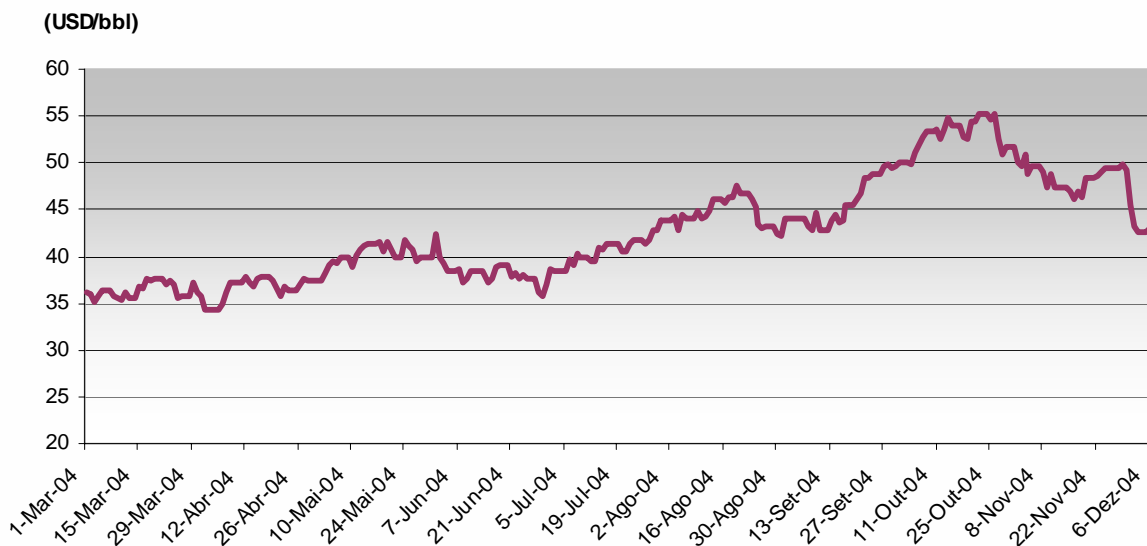
No mercado dos Estados Unidos, a tendência de alta das cotações do preço do petróleo, nos meses de Setembro e Outubro, ainda se fez sentir de modo mais acentuado, com as cotações dos futuros a 30 dias para o WTI², crude de referência deste mercado, a situarem-se sistematicamente, durante o mês de Outubro, acima dos 50 USD/bbl. A cotação do WTI apresenta o seu pico na terceira semana de Outubro, estabelecendo o máximo do ano na ordem dos 55 USD/bbl.

À semelhança do registado para o Brent, o final do mês de Outubro e o mês de Novembro registaram, no entanto, uma tendência de descida das cotações dos futuros a 30 dias do WTI, com o mês de Novembro a terminar com cotações dos futuros a 30 dias na ordem dos 49 USD/bbl.

² West Texas Intermediate

Do mesmo modo, os primeiros dados do mês de Dezembro indiciam um acentuar da tendência decrescente das cotações dos futuros a 30 dias do WTI, com as cotações dos primeiros dias de Dezembro a situarem-se na ordem dos 42 USD/bbl³.

Figura 2 – Cotação Diária do Crude WTI (futuros a 30 dias)



Fonte: <http://futures.tradingcharts.com>

Os elevados níveis de preços do crude, verificados nos meses de Setembro e Outubro, foram suportados por uma procura acima das expectativas (Ásia e Rússia), associada a receios de interrupção da oferta derivados de instabilidade geo-política (Nigéria e nomeadamente Médio Oriente) e de fenómenos meteorológicos (época de furacões especialmente forte na Costa Este dos EUA e Golfo do México).

Por outro lado, as cotações do preço do petróleo têm incorporado uma forte componente de expectativas, dado que, apesar de os maiores produtores mundiais terem expandido a oferta para níveis recorde de modo a alimentar a forte procura e assim diminuir a pressão nos preços, não se verificou um comportamento dos preços consistente com este aumento da oferta.

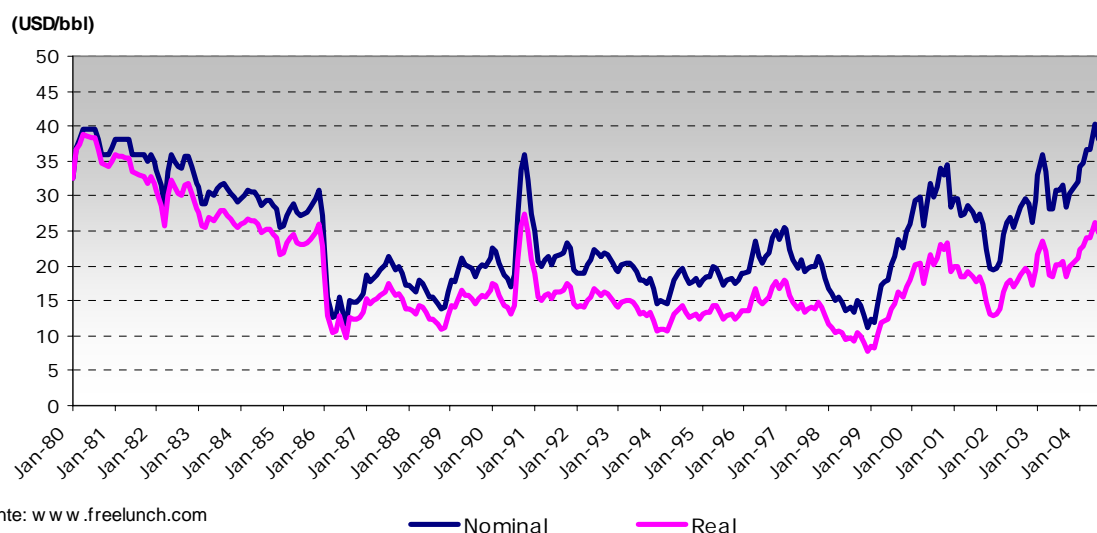
Aparentemente, o mercado considerou que este aumento da oferta por parte dos produtores de petróleo diminuiria a sua capacidade de reserva de produção (almofada de segurança), criando uma maior sensibilidade do preço a quaisquer alterações na procura, tendo-se

³ A cotação dos futuros a 30 dias do WTI a 8 de Dezembro de 2004 registava um valor de 41,94 USD/bbl.

mantido, por isso, uma pressão ascendente sobre os preços, em particular nos meses de Setembro e Outubro.

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 abaixo dos máximos históricos observados na última crise petrolífera do início dos anos oitenta: \$ 29,86 / barril em Setembro deste ano (em médias mensais) contra \$ 38,74 / barril em Abril de 1980.

Figura 3 - Cotação spot mensal nominal e real do WTI (preço nominal base Janeiro de 1980)



De qualquer modo, quer o Brent quer o WTI, apresentaram nos últimos dias do mês de Outubro e durante mês de Novembro sinais de um eventual início de descompressão do mercado, verificando-se, em ambos os casos, uma descida sensível nas suas cotações.

Para esta descompressão do mercado terão contribuído um conjunto de factores como a resolução da instabilidade provocada pela incerteza quanto às eleições americanas, um Inverno menos rigoroso do que o esperado nos EUA e na Europa, uma desaceleração do crescimento económico nos EUA e as revisões em baixa do crescimento mundial para o próximo ano.

Assim, os últimos dados disponíveis apontam para alguma tendência de arrefecimento da procura, nomeadamente para 2005, resultante quer dos elevados preços que se têm

verificado e que têm levado às referidas revisões em baixa das previsões do crescimento económico para 2005, quer de tentativas de diminuição da dependência do petróleo por parte de vários países, através do recurso a outras fontes de energia e a iniciativas de poupança de energia.

No que diz respeito às cotações internacionais dos produtos também se verificou uma tendência de subida quer nas cotações do gasóleo, quer nas da gasolina sem chumbo, durante os meses de Setembro e Outubro.

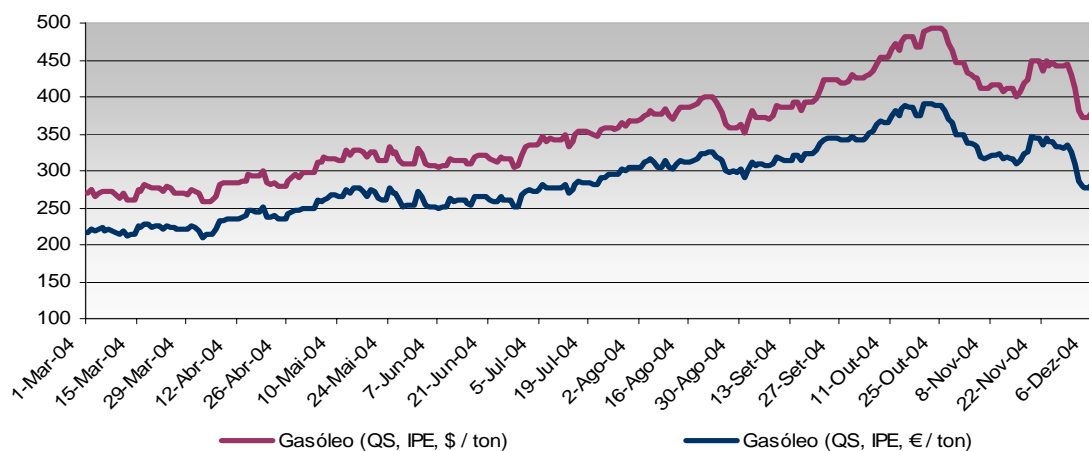
No caso do gasóleo, verificou-se uma subida constante e ininterrupta das cotações dos futuros a 30 dias deste produto, desde o início do mês de Setembro até à penúltima semana de Outubro, momento em que se verificou uma inflexão desta tendência de subida. Deste modo, as cotações dos futuros do gasóleo que tinham fechado o mês de Agosto na casa dos 352 USD/ton, atingem na penúltima semana de Outubro o pico do ano nos 492 USD/ton, fechando mês de Outubro a 445 USD/ton.

O final do mês de Outubro e as primeiras semanas de Novembro apresentam uma clara tendência decrescente das cotações a 30 dias do gasóleo, que, no entanto, se parece inverter um pouco no final da terceira semana deste mês, mantendo depois alguma estabilidade até ao final do mês. Deste modo, o mês de Novembro inicia-se com cotações dos futuros a 30 dias do gasóleo na ordem dos 430 USD/bbl, atinge mínimos abaixo dos 410 USD/bbl durante a terceira semana e termina com cotações semelhantes às registadas no início do mês.

Os primeiros dados para o mês de Dezembro apresentam um novo movimento de acentuada descida, com as cotações a situarem-se na ordem dos 370 USD/bbl⁴, sensivelmente o nível de meados de 2004 e cerca de 25% abaixo do pico registado em Outubro.

⁴ A cotação dos futuros a 30 dias do Gasóleo a 8 de Dezembro de 2004 registava um valor de 372,8 USD/bbl.

Figura 4 – Cotação Diária do Gasóleo (futuros a 30 dias)



Fonte: <http://futures.tradingcharts.com>; <http://www.oanda.com>

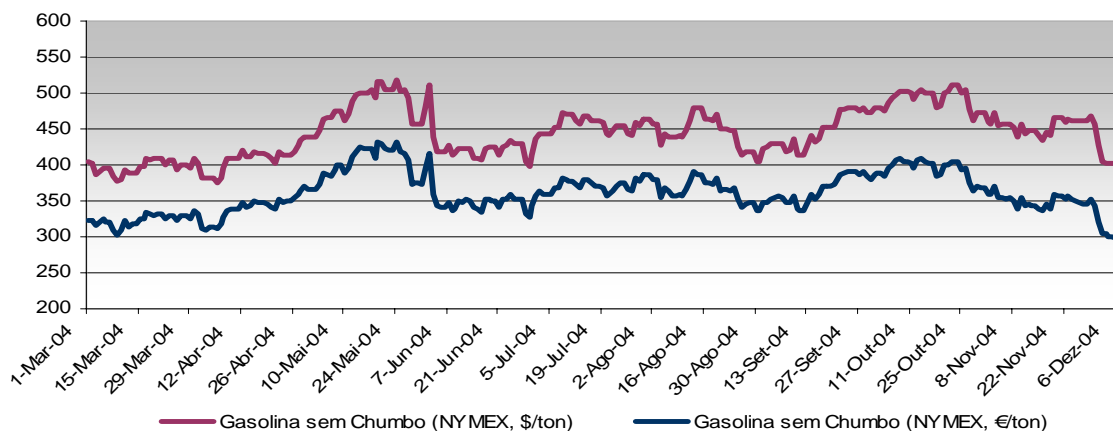
As cotações dos futuros da gasolina sem chumbo também apresentaram uma tendência ascendente durante os meses de Setembro e Outubro, pese embora algumas inflexões na segunda semana de Setembro e na última semana de Outubro. No entanto, a subida das cotações da gasolina sem chumbo não foi tão acentuada como a que se verificou no gasóleo. Deste modo, as cotações dos futuros da gasolina sem chumbo fecharam o mês de Agosto na casa dos 404 USD/ton, atingiram o seu pico na penúltima semana de Outubro à volta dos 512 USD/ton e fecharam o mês de Outubro a 472 USD/ton.

Relativamente a Novembro, as primeiras semanas apresentam, também, alguma tendência decrescente, ainda que menos acentuada que no caso da gasolina sem chumbo 95, seguindo-se uma inflexão desta tendência no final da terceira semana de Novembro e terminando o mês com alguma estabilidade de preços.

Assim, o mês de Novembro inicia-se com cotações dos futuros a 30 dias do gasolina sem chumbo na ordem dos 460 USD/bbl, verifica os seus níveis mais baixos durante a terceira semana na ordem, registando em alguns dias cotações abaixo dos 440 USD/bbl e termina com cotações na ordem dos 457 USD/bbl.

Os primeiros dados do mês de Dezembro registam uma acentuada descida das cotações dos futuros a 30 dias deste produto, tendo-se verificado já cotações abaixo dos 390 USD/bb.

Figura 5 – Cotação Diária da Gasolina sem Chumbo (futuros a 30 dias)



Fonte: <http://futures.tradingcharts.com>; <http://www.oanda.com>

A evolução das cotações dos futuros do gasóleo e gasolina anteriormente descrita é consistente com a evolução da cotação da matéria-prima, quer na tendência de subida verificada durante os meses de Setembro e Outubro, bem como na inflexão desta tendência de subida na última semana de Outubro e posterior evolução durante o mês de Novembro.

Deste modo, a evolução das cotações do gasóleo e gasolina sem chumbo foi fundamentalmente suportada, durante Setembro e Outubro, pelo aumento do custo da matéria-prima, tendo, no entanto, também, contribuído para esta alta de cotações, nos meses de Setembro e Outubro, um forte período de manutenções de refinarias quer na Europa quer nos EUA (diminuição da oferta), tendo-se mantido os níveis de procura.

No caso particular do gasóleo, os níveis recorde atingidos nestes meses resultaram da baixa “folga” existente nos mercados europeu e mediterrâneo ao nível deste produto (fenómeno de dieselização e existência de um aparelho refinador europeu mais orientado para a produção de gasolinas) e de um aumento de procura sustentado pelo período de colheitas na Europa e nos EUA.

Quanto à tendência decrescente e posterior estabilidade de preços verificada a partir do final de Outubro e até ao início do mês de Dezembro, esta é também explicada, em grande parte, pela evolução do custo da matéria-prima.

No que diz respeito ao gasóleo, em particular, o fim do período de manutenção de refinarias na Europa e EUA e o fim das colheitas contribuíram também decisivamente para a descompressão do mercado, ao mesmo tempo aumentando a oferta de produto disponível e quebrando a sua procura. Um Inverno menos rigoroso está, ainda, em acréscimo a diminuir a pressão sobre a procura deste produto.

2. Evolução comparativa entre os mercados nacional e internacional

2.1 Preços líquidos de impostos em Portugal e cotações internacionais

No que diz respeito ao **preço líquido de imposto da gasolina sem chumbo 95** praticado em Portugal, durante o mês de Setembro e até à primeira semana de Outubro verificaram-se descidas ou manutenções do preço líquido de impostos deste produto. Ao contrário, as restantes semanas de Outubro apresentaram subidas sucessivas do mesmo preço.

De referir, porém, que as descidas de preço semanais em **Setembro e Outubro** foram, em geral, inferiores aos posteriores acréscimos verificados. No conjunto dos dois meses, Setembro e Outubro, as descidas totalizaram 0,78 €bbl ou 4,91€bbl, ao passo que as subidas totalizaram 3,52 €bbl ou 22,11 €m3.

As duas primeiras semanas do mês de **Novembro** registaram ainda duas subidas consecutivas do preço líquido de impostos da gasolina sem chumbo 95, só se iniciando o movimento descendente do preço a partir da terceira semana de Novembro. Refira-se, porém, que no conjunto do mês de Novembro o total das descidas (4,04 €bbl ou 25,42 €m3) verificadas foi bastante superior ao total das subidas (0,09 €bbl ou 0,56 €m3). Em resumo, o preço líquido da gasolina sem chumbo desceu cerca de 1,20 €bbl no curso do trimestre Setembro-Novembro.

Relativamente ao **preço líquido de impostos do gasóleo**, o mês de **Setembro** iniciou-se com um comportamento oscilante com subidas e descidas de preço, ao que se seguiu um período que se pode designar de manutenção de preços que durou três semanas, tendo-se estendido até ao final da primeira semana de Outubro.

O mês de **Outubro** iniciou-se com o gasóleo a situar-se a um nível inferior ao registado no início do mês de Setembro. As restantes semanas de Outubro registaram subidas consecutivas e significativas do preço sem impostos do gasóleo, pelo que o mês de Outubro termina com o preço mais elevado do gasóleo do ano, na ordem dos 67,04 €/bbl ou 421,93 €/m³. Deste modo, nestes meses de Setembro e Outubro as descidas totalizaram apenas 0,68 €/bbl ou 4,25 €/m³, enquanto as subidas totalizaram 7,12 €/bbl ou 44,83 €/m³.

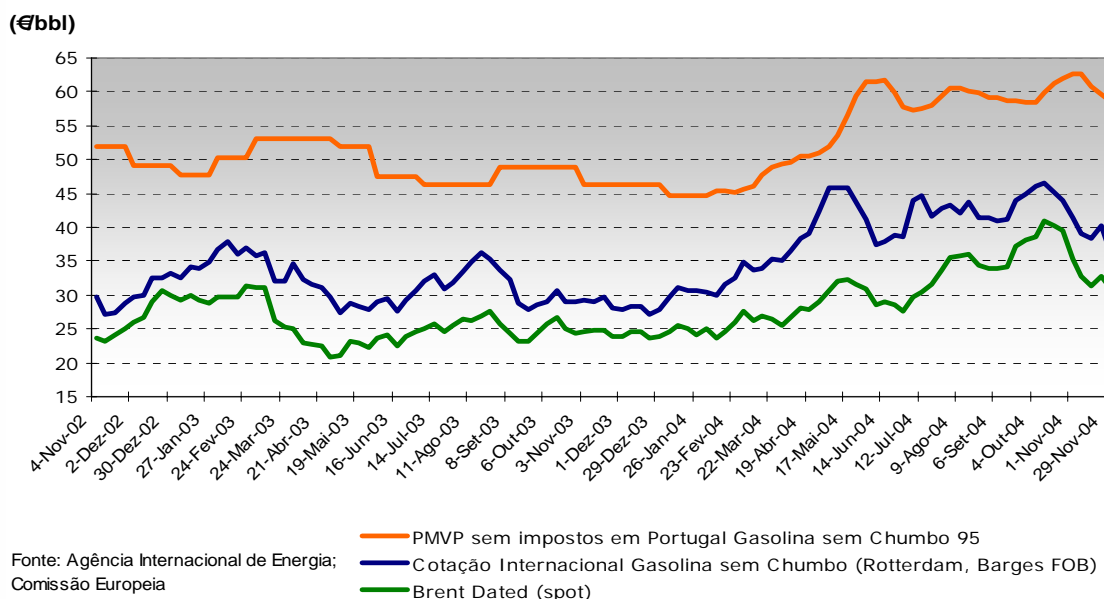
As duas primeiras semanas de **Novembro** registam, ainda, movimentos de subida no preço líquido de imposto do gasóleo praticado em Portugal, verificando-se nas restantes semanas do mês um movimento descendente, à semelhança do observado para a gasolina.

Deste modo, durante o mês de Novembro o total das descidas cifrou-se em 4,03 €/bbl ou 25,36 €/m³, enquanto o total das subidas foi de 0,91 €/bbl ou 5,73 €/m³. Para o trimestre Setembro - Novembro, verificou-se uma subida de cerca de 2,30 €/bbl.

Comparando a evolução dos preços líquidos de impostos praticados em Portugal para a gasolina sem chumbo e para o gasóleo com as cotações internacionais dos mesmos produtos e do crude referência, constata-se que, grosso modo, a evolução dos preços nacionais sem impostos tem acompanhado a evolução das cotações internacionais.

Regista-se, no entanto, algum desfasamento entre a evolução dos preços líquidos de impostos praticados em Portugal e a evolução das cotações internacionais do crude e dos seus produtos derivados. Em acréscimo, verifica-se que a evolução dos preços nacionais sem impostos é mais alisada, ou seja, os preços nacionais não acompanham sistematicamente todas as subidas e descidas pontuais das cotações internacionais, procurando sim seguir a tendência.

Figura 6 – Preço líquido de impostos da Gasolina sem chumbo 95 em Portugal vs cotações internacionais da Gasolina sem chumbo e do Crude de referência Brent

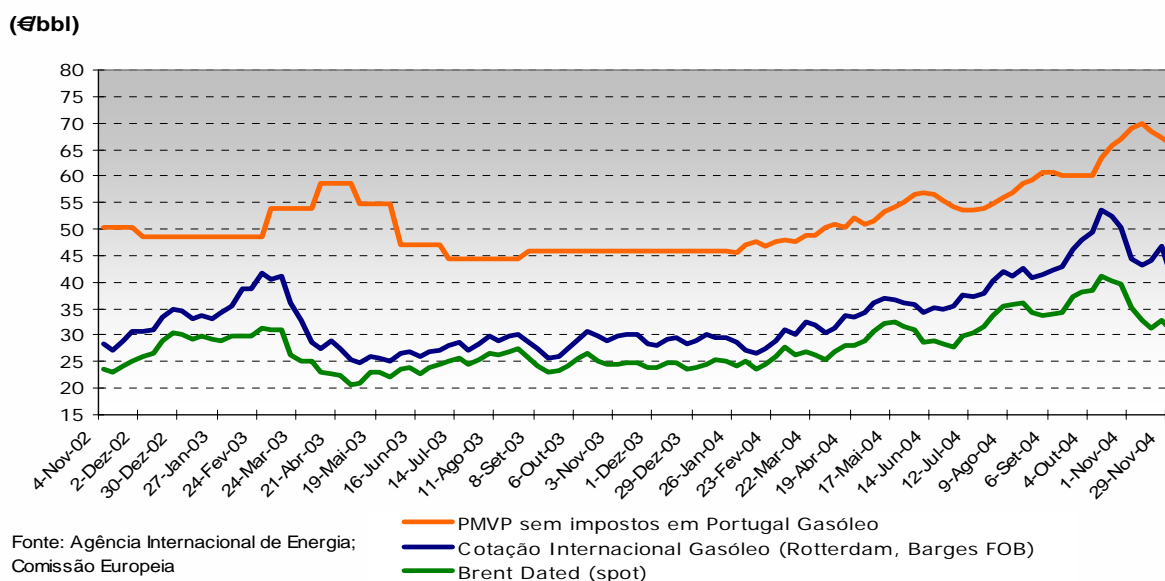


Em **Novembro**, por exemplo, a comparação do preço líquido de impostos da **gasolina sem chumbo 95**, com as cotações internacionais do crude e do produto, demonstra que se verifica o referido efeito de desfasamento temporal.

Deste modo, enquanto nas duas primeiras semanas as cotações internacionais da gasolina e do Brent registavam um movimento descendente, o preço líquido de imposto da gasolina sem chumbo em Portugal ainda estava em subida, só iniciando o movimento de descida na terceira semana de Novembro.

Por outro lado, quando as cotações internacionais verificavam uma inflexão no seu movimento de descida na quarta semana de Novembro, o preço líquido em Portugal manteve o seu movimento descendente, que se veio a verificar até ao final do mês de Novembro.

Figura 7 - Preço líquido de impostos do Gasóleo em Portugal vs cotações internacionais do Gasóleo e do Crude de referência Brent



No caso do **gasóleo**, as conclusões a retirar são análogas às mencionadas para a gasolina.

Em síntese, constata-se que, apesar do efeito de desfasamento temporal, a evolução do preço líquido dos combustíveis em Portugal está claramente relacionada com o custo da matéria-prima.

Verifica-se, no entanto, que a subida dos preços líquidos em Portugal tem sido, ao longo de 2004, menos acentuada que as subidas do crude de referência, Brent, ou das cotações internacionais dos produtos, embora tal se tenha vindo a atenuar com o decorrer do ano.

Enquanto o Brent registava, no final de **Setembro**, um acréscimo no seu custo de quase 60% face ao início de 2004 e as cotações internacionais de referência da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo, registavam, respectivamente, acréscimos na ordem dos 60% e 65%, os preços nacionais líquidos de impostos registavam nesta mesma data acréscimos de 26,4% para a gasolina sem chumbo 95, e de 31,2%, para o gasóleo.

No final de **Outubro**, as conclusões a retirar da análise da comparação mantinham-se equivalentes às enunciadas para o final de Setembro, ou seja, as cotações internacionais do Brent e dos produtos registavam, face ao início do ano, acréscimos superiores aos registados pelos preços líquidos de impostos praticados em Portugal.

No final de **Novembro**, porém, este panorama altera-se, com o esbater das diferenças entre os acréscimos verificados nas cotações internacionais da gasolina sem chumbo e do gasóleo face aos preços líquidos de impostos do mesmo produto praticados em Portugal.

No final de Novembro, a cotação internacional da gasolina tinha sofrido um acréscimo de 44,1% face ao início do ano e preço líquido nacional um acréscimo de 29,2%, enquanto no final de Outubro o acréscimo da cotação internacional era de 57,4% e o do preço líquido nacional de 34%. Tal é ainda mais evidente no caso do gasóleo, com a sua cotação internacional a registar no final de Novembro de 2004 uma subida de 60,5% face ao início do ano e o preço líquido nacional uma subida de 46,7%, enquanto os acréscimos eram de 72,9% e 46,5%, respectivamente, no final de Outubro.

No caso do gasóleo, verifica-se pela primeira vez em 2004 que, durante o mês de Novembro, o acréscimo do preço líquido do gasóleo (46,7%), face ao início do ano, foi superior ao acréscimo, para o mesmo período, registado no Brent (37%).

Esta evolução no gasóleo parece indiciar que em Novembro as empresas petrolíferas terão aumentado as margens. Por outro lado, pode reflectir o desfasamento temporal acima referido, perante um período de descida brusca nas cotações internacionais, sendo de esperar continuadas reduções nos preços nacionais, mesmo que os preços internacionais venham a estabilizar.

A descida acentuada dos preços internacionais permite, pela primeira vez no regime liberalizado, uma avaliação da rapidez de resposta dos preços nacionais, em comparação com o regime de preços administrativos. Das figuras 6 e 7, verifica-se que os preços nacionais reagem com um desfasamento de cerca de 4 semanas à descida acentuada de Outubro/Novembro de 2004. No caso das descidas semelhantemente acentuadas de Fevereiro/Março de 2003, os preços nacionais demoraram mais de 3 meses antes de descerem de forma sensível.

Quadro 1 – Variações das cotações internacionais do Brent e dos produtos vs Preços praticados em Portugal

	Brent Dated (spot)		Gasolina sem Chumbo 95			Gasóleo		
	Cotações Internacionais		Cotações Internacionais (Roterdão, Barges FOB)		PMVP s/impostos	Cotações Internacionais (Roterdão, Barges FOB)		PMVP s/impostos
	Dólares	Euros	Dólares	Euros	Euros	Dólares	Euros	Euros
5-Jan-04	4,8%	3,0%	8,6%	6,7%	-3,5%	5,6%	3,7%	0,1%
12-Jan-04	6,5%	6,3%	11,6%	11,4%	-3,5%	2,0%	1,8%	0,1%
19-Jan-04	5,8%	4,4%	11,3%	9,8%	-3,5%	3,1%	1,8%	0,1%
26-Jan-04	0,3%	1,3%	8,4%	9,6%	-3,3%	-3,0%	-2,0%	-0,3%
2-Fev-04	4,8%	4,9%	8,8%	8,8%	-3,5%	-7,1%	-7,1%	2,6%
9-Fev-04	1,2%	-0,9%	9,1%	6,9%	-1,9%	-6,2%	-8,2%	4,3%
16-Fev-04	4,1%	2,8%	14,9%	13,4%	-1,7%	-4,7%	-5,9%	1,9%
23-Fev-04	7,7%	8,6%	15,0%	16,0%	-2,2%	-1,6%	-0,7%	4,3%
1-Mar-04	12,5%	15,7%	20,9%	24,4%	-1,6%	3,5%	6,5%	5,0%
8-Mar-04	7,5%	9,3%	18,6%	20,6%	-0,4%	1,6%	3,3%	4,4%
15-Mar-04	10,9%	12,3%	20,3%	21,7%	3,1%	9,9%	11,3%	6,6%
22-Mar-04	6,7%	10,3%	22,4%	26,5%	5,6%	6,2%	9,7%	6,6%
29-Mar-04	5,1%	6,7%	23,4%	25,3%	6,6%	3,0%	4,6%	10,2%
5-Abr-04	7,9%	12,1%	25,5%	30,3%	7,2%	3,3%	7,3%	11,0%
12-Abr-04	12,0%	17,3%	30,9%	37,2%	9,4%	10,2%	15,4%	10,2%
19-Abr-04	10,9%	16,8%	32,5%	39,6%	9,0%	9,1%	14,9%	14,0%
26-Abr-04	14,5%	21,5%	43,0%	51,7%	10,3%	11,0%	17,8%	11,3%
3-Mai-04	22,8%	28,3%	56,8%	63,8%	12,1%	19,0%	24,4%	12,3%
10-Mai-04	27,3%	34,5%	55,0%	63,8%	15,6%	20,1%	26,9%	16,3%
17-Mai-04	28,5%	35,5%	55,8%	64,3%	22,6%	19,5%	26,1%	18,7%
24-Mai-04	25,8%	31,8%	49,8%	56,9%	28,3%	18,2%	23,8%	20,5%
31-Mai-04	26,1%	29,2%	43,9%	47,5%	32,7%	19,5%	22,5%	23,8%
7-Jun-04	17,4%	19,9%	31,0%	33,7%	33,1%	15,0%	17,4%	24,1%
14-Jun-04	16,2%	21,2%	30,1%	35,7%	33,4%	15,8%	20,7%	23,6%
21-Jun-04	15,3%	19,2%	34,1%	38,6%	29,7%	16,2%	20,1%	21,1%
28-Jun-04	12,6%	16,0%	34,2%	38,3%	24,9%	18,7%	22,3%	18,1%
5-Jul-04	22,6%	24,8%	54,4%	57,2%	24,1%	26,7%	29,0%	17,2%
12-Jul-04	25,9%	27,3%	57,7%	59,4%	24,2%	26,4%	27,8%	16,9%
19-Jul-04	31,1%	32,2%	48,1%	49,4%	25,2%	29,2%	30,3%	17,5%
26-Jul-04	36,2%	41,2%	48,0%	53,4%	28,3%	33,7%	38,5%	20,0%
2-Ago-04	42,9%	48,5%	48,5%	54,4%	31,0%	38,4%	43,9%	22,1%
9-Ago-04	46,3%	49,4%	47,6%	50,8%	31,0%	38,7%	41,7%	24,3%
16-Ago-04	48,9%	51,0%	54,0%	56,2%	29,8%	44,0%	46,1%	28,1%
23-Ago-04	40,8%	43,4%	45,2%	47,9%	29,4%	37,4%	40,0%	29,7%
30-Ago-04	35,6%	41,6%	42,2%	48,5%	28,1%	36,6%	42,6%	32,4%
6-Set-04	36,3%	41,7%	40,9%	46,6%	28,0%	40,0%	45,6%	32,7%
13-Set-04	39,6%	42,9%	43,7%	47,1%	26,8%	44,1%	47,5%	31,2%
20-Set-04	51,0%	55,5%	52,3%	56,9%	26,8%	53,6%	58,2%	31,2%
27-Set-04	56,5%	59,8%	57,1%	60,4%	26,4%	61,4%	64,8%	31,2%
4-Out-04	59,2%	61,1%	62,9%	64,9%	26,4%	68,2%	70,2%	31,2%
11-Out-04	69,9%	71,7%	65,1%	66,8%	29,6%	81,9%	83,7%	38,4%
18-Out-04	67,6%	68,6%	60,4%	61,3%	32,6%	79,6%	80,6%	43,6%
25-Out-04	67,4%	65,6%	59,2%	57,4%	34,0%	74,8%	72,9%	46,5%
1-Nov-04	50,5%	47,4%	51,4%	48,2%	35,4%	55,2%	52,0%	51,0%
8-Nov-04	41,6%	37,0%	44,2%	39,5%	35,6%	53,0%	48,0%	53,0%
15-Nov-04	35,5%	30,9%	42,0%	37,1%	31,4%	56,6%	51,3%	49,4%
22-Nov-04	42,4%	37,0%	49,8%	44,1%	29,2%	66,9%	60,5%	46,7%

Fonte: Agência Internacional de Energia, Comissão Europeia, DGGE

NEWS LETTER

2.2 Evolução comparativa dos preços em Portugal e na U.E. -15

Analisando agora a evolução relativa dos preços líquidos de impostos dos combustíveis em Portugal face aos praticados nos 15 Estados Membros da União Europeia, constata-se que Portugal ocupava, no final de Outubro, o 8º lugar do ranking⁵ dos preços sem impostos mais elevados, no que diz respeito à gasolina sem chumbo 95, e o 12º lugar no que diz respeito ao gasóleo. Já no final de Novembro, Portugal passou a ocupar a 5ª e 3ª posição do referido ranking, respectivamente na gasolina sem chumbo 95 e no gasóleo, assistindo-se ao agravar, em termos relativos, dos preços em Portugal face aos restantes Estados Membros.

Este agravamento verifica-se não só face a Outubro, mas face também ao final de Agosto, data da anterior Newsletter, uma vez que nesta altura Portugal ocupava a 9ª e 10ª posição do referido ranking, respectivamente, na gasolina sem chumbo e no gasóleo.

Deste modo, Portugal apresentava no **final de Outubro**, preços sem impostos, na gasolina sem chumbo 95 e no gasóleo, abaixo da vizinha Espanha (5º lugar na gasolina e 9º lugar no gasóleo), acima da média da União Europeia, na gasolina sem chumbo 95, e abaixo da média no gasóleo.

No **final de Novembro**, Portugal mantém-se com preços líquidos superiores, em ambos os produtos, face aos praticados em Espanha e, nesta data, o mesmo se passou a verificar em relação à União Europeia.

Em termos de variação, desde o início do ano e até ao **final de Novembro**, os acréscimos registados nos preços líquidos de impostos fazem Portugal subir no ranking dos maiores aumentos colocando-o em 5º lugar no que diz respeito à gasolina sem chumbo 95 e em 1º Estado-Membro relativamente ao gasóleo. Estas posições apresentam já algum contraste com **final de Outubro**, em que Portugal se apresentava em 10º no ranking Estados-Membros com maiores aumentos relativamente à gasolina sem chumbo 95 e o 9º Estado-Membro relativamente ao gasóleo.

⁵ Escala ascendente, em que o 1º representa o país com o preço líquido de impostos mais elevado da U.E.

Quadro 2 - Nível na última semana de Novembro e acréscimos relativos desde o início do ano dos PMVP líquidos de imposto da gasolina IO 95 e do gasóleo rodoviário na U.E.

	Gasolina sem Chumbo 95				Gásóleo			
	PVP líquido de impostos (€/lt)		Variação desde início 2004 (%)		PVP líquido de impostos (€/lt)		Variação desde início 2004 (%)	
	Final Novembro	Ranking	Final Novembro	Ranking	Final Novembro	Ranking	Final Outubro	Ranking
Bélgica	0,342	12	16,4	14	0,379	12	29,2	14
Dinamarca	0,342	13	11,3	15	0,373	15	31,2	13
Alemanha	0,333	14	25,5	8	0,406	8	46,4	2
Grécia	0,382	3	24,6	10	0,420	4	45,7	3
Espanha	0,365	8	25,8	7	0,408	7	35,3	10
França	0,305	15	29,3	4	0,376	13	42,8	4
Irlanda	0,371	6	34,4	3	0,404	9	39,4	6
Itália	0,413	1	29,0	6	0,425	2	32,6	12
Luxemburgo	0,370	7	20,8	13	0,402	10	39,5	5
Países Baixos	0,393	2	24,4	11	0,435	1	38,5	9
Austria	0,377	4	23,5	12	0,414	5	35,1	11
Portugal	0,376	5	29,2	5	0,423	3	46,7	1
Finlândia	0,347	10	55,1	1	0,412	6	38,6	8
Suécia	0,343	11	24,7	9	0,390	11	23,9	15
Reino Unido	0,349	9	39,6	2	0,375	14	38,9	7
Média U.E.	0,359		29,5		0,400		38,8	
Zona Euro	0,364		27,4		0,404		39,3	

Fonte: Comissão Europeia

No que respeita aos preços com impostos, Portugal ocupava no **final de Outubro** o 10º lugar no ranking dos 15 União Europeia dos países com os preços dos combustíveis mais elevados, no que diz respeito à gasolina sem chumbo 95, e o 12º lugar, no caso do gasóleo, registando em ambos os produtos preços abaixo da média da U.E. - 15, mas acima da sua congénere espanhola. Já no **final de Novembro**, Portugal situa-se no 10º lugar no que diz respeito à gasolina sem chumbo e também na 10ª posição no que diz respeito ao gasóleo, estando em ambos os casos com preços superiores aos de Espanha, mas abaixo da média da U.E.

Quadro 3 - Nível na última semana de Novembro e acréscimos relativos desde o início do ano dos PMVP com impostos da gasolina IO 95 e do gasóleo rodoviário na U.E.

	Gasolina sem Chumbo 95				Gásóleo			
	PVP com impostos (€/lt)		Variação desde início 2004 (%)		PVP líquido de impostos (€/lt)		Variação desde início 2004 (%)	
	Final Novembro	Ranking	Final Novembro	Ranking	Final Novembro	Ranking	Final Novembro	Ranking
Bélgica	1,096	8	11,0	10	0,861	12	19,0	7
Dinamarca	1,112	6	4,2	15	0,929	8	13,6	14
Alemanha	1,145	5	7,4	14	1,017	2	17,2	11
Grécia	0,806	15	12,6	5	0,792	14	24,7	1
Espanha	0,890	14	11,6	7	0,821	13	18,6	8
França	1,070	9	8,4	13	0,949	6	21,0	6
Irlanda	0,985	11	13,2	3	0,934	7	17,3	10
Itália	1,167	3	12,7	4	0,994	3	14,4	12
Luxemburgo	0,910	13	19,7	1	0,753	15	21,1	5
Países Baixos	1,259	1	11,2	9	0,970	4	21,4	3
Austria	0,962	12	11,3	8	0,869	11	21,4	4
Portugal	1,069	10	12,5	6	0,870	10	24,2	2
Finlândia	1,152	4	15,0	2	0,926	9	17,8	9
Suécia	1,097	7	9,9	12	0,952	5	14,0	13
Reino Unido	1,198	2	10,6	11	1,229	1	11,0	15
Média U.E.	1,122		10,3		0,967		17,3	
Zona Euro	1,099		10,4		0,933		18,6	

Fonte: Comissão Europeia

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

Nesta secção analisa-se a nova situação de liberalização do preço dos combustíveis (gasóleo e gasolina) face à anterior situação de preços administrativos, em que eram fixados mensalmente preços máximos líquidos de impostos de venda ao público. Ao mesmo tempo, apresenta-se a comparação da evolução dos preços líquidos, respectivamente, da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo rodoviário em Portugal com a média da U.E. e a média aritmética dos 3 preços líquidos mais baixos praticados na U.E.

No que diz respeito à **gasolina sem chumbo 95**, salienta-se que no caso de ainda vigorar o sistema de preços administrativos, durante o **mês de Setembro** e a primeira semana de Outubro, os preços líquidos de impostos deste produto teriam sido superiores aos efectivamente observados e praticados pelo mercado neste período. Já nas restantes semanas de **Outubro** a conclusão retirada seria a inversa, ou seja, o regime de preços livres apresentou preços mais elevados do que aqueles que vigorariam num regime de preços administrativos.

Em **Novembro**, os dados apontam para a manutenção da tendência verificada na maior parte do mês de Outubro, durante as duas primeiras semanas do mês de Novembro. A partir da terceira semana verifica-se a inversão desta tendência, com os preços praticados no regime de preços livres a serem mais baixos que os que seriam praticados no regime de preços administrativos.

É de salientar que é característica intrínseca do regime de preços administrativos o facto das variações de preços neste regime alisarem as variações das cotações e/ou custos internacionais da matéria-prima, pelo que os preços administrativos beneficiam de subidas mais contidas quando do aumento dos custos e são prejudicados por descidas menos acentuadas em períodos mais favoráveis de decida das cotações internacionais. Pelo contrário, um regime de preços livres é caracterizado por uma maior volatilidade dos PVP líquidos, sendo que estes preços acompanham mais de perto tanto as subidas quanto as descidas dos custos da matéria-prima.

Advém desta distinção entre os dois regimes que as margens de ineficiência, apresentadas na secção 3.2 desta Newsletter, quando calculadas em termos de preços médios, são

potencialmente menores (maiores) em regime administrativo do que em regime livre quando da subida (descida) das cotações internacionais.

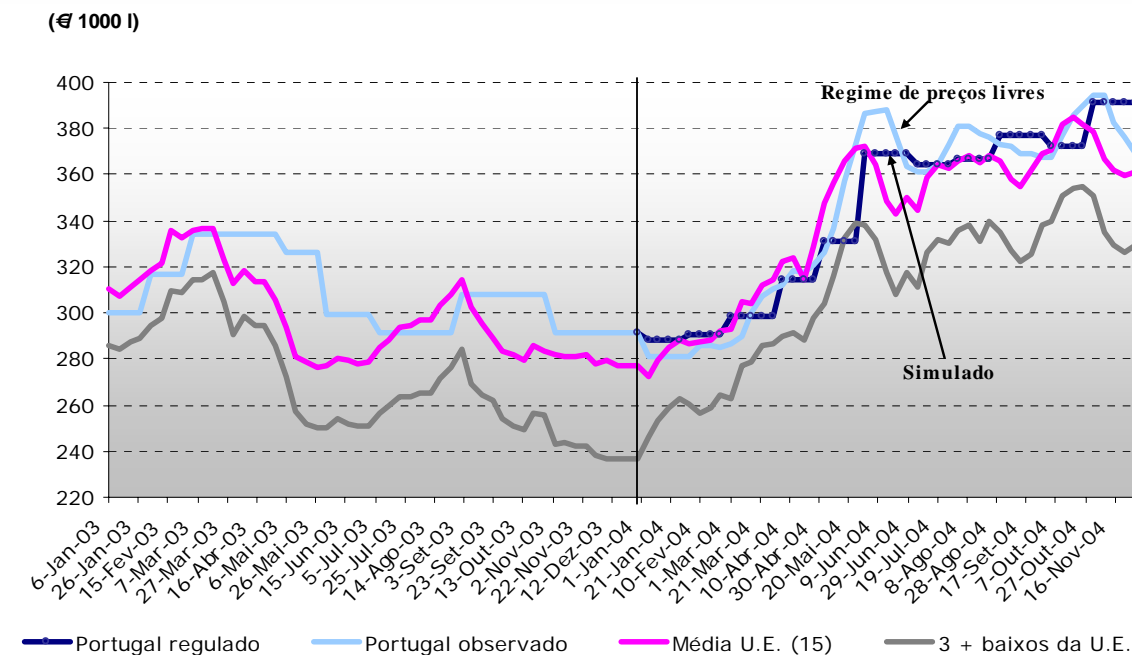
No entanto, convém lembrar que o regime administrativo estabelece um único tecto máximo sobre o PVP de cada combustível e ao fazer inserir o IVA directamente sobre este tecto máximo, independentemente do preço efectivamente praticado por cada operador, induz um alinhamento dos preços a este limite máximo restringindo, deste modo, consideravelmente a concorrência quer inter-marcas quer intra-marcas.

Para além da natureza mais ou menos restritiva dos contratos estabelecidos entre as petrolíferas e os seus revendedores, um regime livre (onde o IVA incide sobre o PVP efectivamente praticado por cada revendedor) possibilita sempre uma maior diferenciação local (e nacional) dos preços inter e intra marcas do que o regime anterior de preços administrativos.

Este último facto e a definição da “margem de ineficiência” em termos de preços médios praticados em cada Estado Membro induz uma *nuance* importante na análise comparativa da eficiência relativa entre os dois regimes: enquanto que a constatação de uma margem em 2004 inferior à observada em 2003 reforça o argumento que um regime de preços livres contribui para uma maior eficiência do mercado do que o regime anterior de preços administrativos, da constatação contrária não se pode tirar qualquer ilação quanto a uma maior eficiência, mesmo se contrafactual, do regime de preços administrativos.

Relativamente à evolução do preço da gasolina sem chumbo 95 em Portugal quando comparada com o registado, em média, na União Europeia, verifica-se que, com excepção da última semana de Setembro e as duas primeiras semanas de Outubro, os preços nacionais estiveram sempre acima dos registados, em média, na União Europeia.

Figura 8 - PVP líquidos de imposto da gasolina IO 95 em Portugal e na U.E. – Regime Preços Livres vs Regime Preços Administrativos



Fonte: Comissão Europeia, Autoridade da Concorrência

No caso do **gasóleo** é possível constatar que, entre **Setembro e Outubro**, com excepção apenas para a primeira semana de Outubro, o regime de preços livres apresentou-se sempre com preços mais elevados do que aqueles que seriam praticados no regime de preços administrativos. O **mês de Novembro** regista a manutenção do comportamento registado na generalidade dos meses de Setembro e Outubro, ou seja, apesar da descida dos preços praticados em Portugal estes ainda se encontram acima daqueles que se verificariam no regime de preços administrativos.

Comparando a evolução dos preços do gasóleo em Portugal com os praticados na União Europeia, observa-se que os preços líquidos efectivamente praticados em Portugal iniciaram o mês de Setembro acima da média da União Europeia, mas nas restantes semanas do mês de Setembro e durante o mês de Outubro, apresentaram-se com uma tendência inversa, registando Portugal sistematicamente preços líquidos de impostos inferiores aos da média da União Europeia. O mês de Novembro voltou a inverter esta tendência.

É de registar, no entanto, que apesar da considerável ascensão do preço líquido do gasóleo verificada nas últimas três semanas de Outubro, no conjunto dos meses de Setembro e

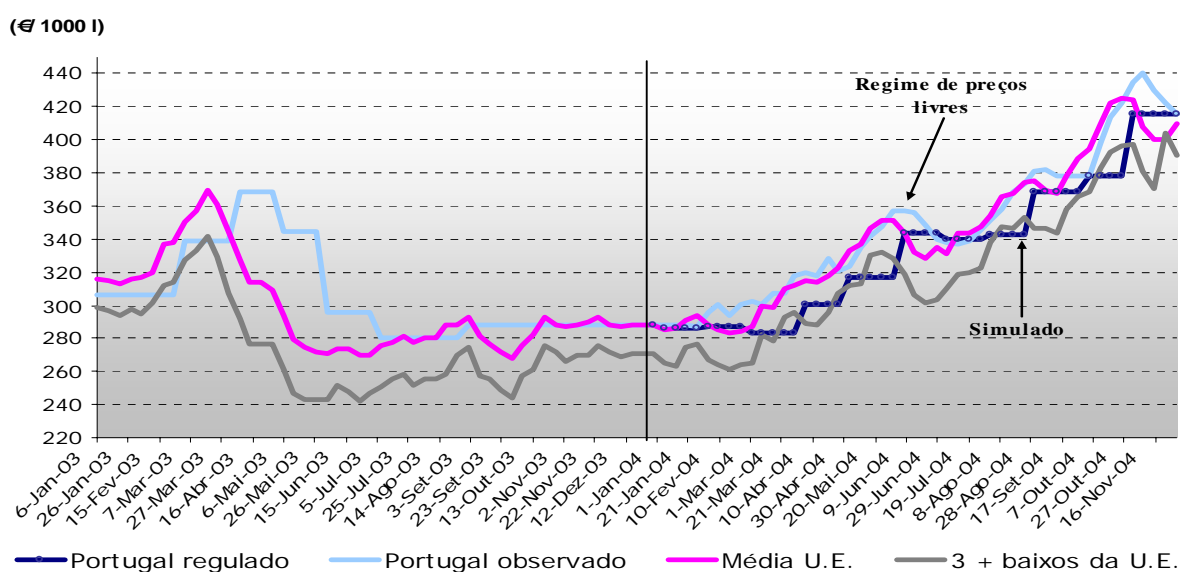
Outubro, a subida do preço líquido em Portugal foi inferior à registada na média da União Europeia (entre o início de Setembro e o final de Outubro os preços líquidos em Portugal subiram cerca de 41 €/m³, enquanto na média da União Europeia subiram cerca de 50 €/m³).

Em Novembro, regista-se uma descida mais acentuada no preço líquido de impostos médio do gasóleo na União Europeia face ao verificado em Portugal. Assim, entre o princípio do mês Novembro e o seu final, os preços líquidos de impostos em Portugal registam uma descida de cerca de 12 €/m³, enquanto na União Europeia a descida é de cerca de 24 €/m³.

Face ao início de Setembro de 2004, os preços líquidos de impostos da gasolina sem chumbo praticados em Portugal, no final de Novembro, sofreram um acréscimo de 0,9%, enquanto na União Europeia os mesmos preços sofreram um decréscimo de -1,8%. No que diz respeito ao gasóleo, e face também ao início de Setembro, os preços líquidos de impostos registaram em Portugal um acréscimo de 10,8%, enquanto na União Europeia esse acréscimo foi menor, na ordem dos 6,5%.

Em relação ao início do ano, no final de Novembro, o preço líquido de impostos da gasolina sem chumbo praticado em Portugal tinha subido menos 0,2% que a média da União Europeia, enquanto o gasóleo tinha evoluído 7,8%, acima do praticado, em média, na União Europeia.

Figura 9 – PVP líquidos de imposto do gasóleo em Portugal e na U.E. – Regime Preços Livres vs Regime Preços Administrativos



Fonte: Comissão Europeia, Autoridade da Concorrência

Em síntese, constata-se que os preços praticados em Portugal têm vindo gradualmente, desde o início da liberalização do preço dos combustíveis, a acompanhar mais a média da União Europeia e, conseqüentemente, a apresentar um comportamento mais oscilante, resultante do maior rapidez na transposição das alterações de mercado para evolução dos preços nacionais. Verifica-se porém, um desfasamento temporal neste acompanhamento da evolução do mercado, como já foi anteriormente referido.

3. Grau de ineficiência relativa do mercado nacional

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

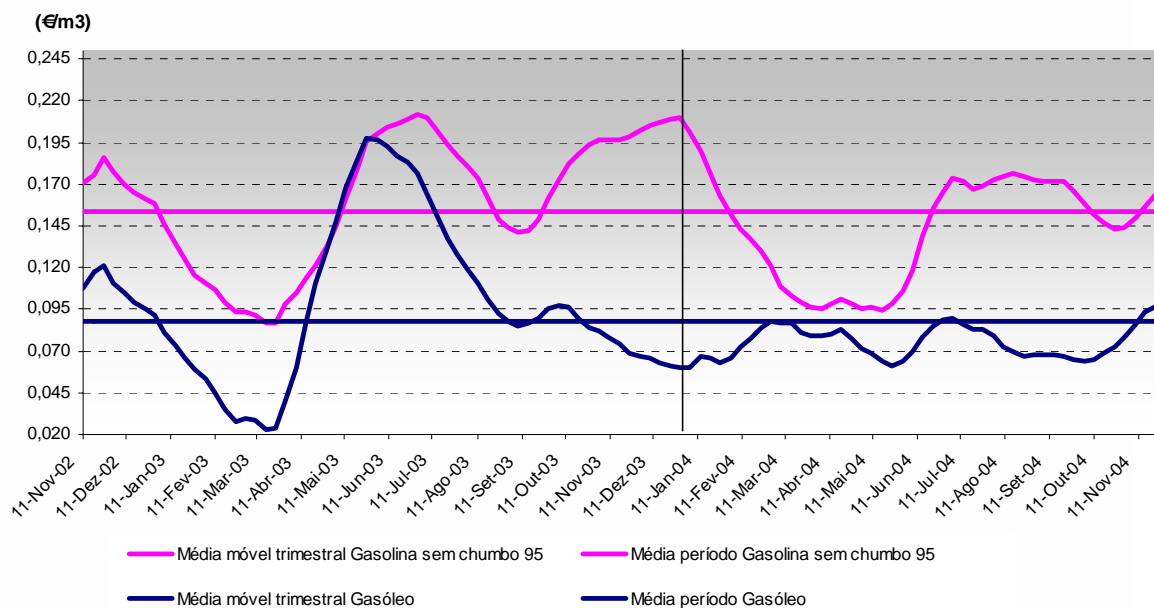
Pode considerar-se que um dos indicadores sintéticos do grau de eficiência e mesmo da intensidade da concorrência dos mercados de combustíveis em Portugal é a comparação dos preços médios em Portugal com os do país da U.E. em que estes são mais baixos, depois de expurgados do efeito fiscal.

Retomando os resultados apresentados no quadro 2, observa-se que os preços líquidos de impostos da gasolina sem chumbo e do gasóleo rodoviário em Portugal, no final de Novembro, são em ambos os casos relativamente mais elevados do que o mais baixo praticado na U.E., *i.e.* o Francês no caso da gasolina e o do Dinamarca no caso do gasóleo, em mais 7,1 e 5,0 cêntimos / litro, respectivamente.

Refira-se, porém, que face ao final de 2003, se verificou uma agravamento deste diferencial, quer para a gasolina sem chumbo quer para o gasóleo, uma vez que este se situava, nessa data, em 6,7 cêntimos/litro e 2,5 cêntimos/litro, respectivamente.

Face ao final de Outubro de 2004, verificou-se também um agravamento deste diferencial, em ambos os produtos (em Outubro o diferencial para o preço líquido de impostos mais baixo praticado na União Europeia era de 4,7 cêntimos por litro para a gasolina e 4,6 cêntimos para o gasóleo).

Figura 10 – Médias móveis trimestrais do grau de ineficiência em Portugal desde o final de 2002



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

Uma vez determinados os países em que se praticam os preços líquidos mais baixos da União Europeia e considerando que os preços praticados em Portugal se encontravam acima destes preços no final do mês de Outubro, pode avaliar-se em quanto se reduziria o preço de venda final ao consumidor nacional, se o mercado português praticasse o preço mais baixo registado no melhor país da U.E., tomando a fiscalidade nacional como factor exógeno.

Assumindo, assim, que a eficiência do mercado de um determinado combustível pode ser avaliada pela prática do preço líquido de impostos mais baixo, chama-se *margem de ineficiência* do mercado nacional deste combustível à diferença entre o preço com impostos efectivamente praticado em Portugal e o preço com impostos que Portugal praticaria se, dada a sua carga fiscal que é exógena ao mercado, o seu preço líquido fosse o mais baixo da U.E..

Quanto menor esta margem de ineficiência, maior o grau de eficiência do mercado nacional deste combustível relativamente ao da U.E.⁶. Adicionalmente, analisa-se também a margem

⁶ Refira-se, porém, 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

de ineficiência nacional e o “preço eficiente” (equivalente ao mais baixo preço líquido de impostos mais a fiscalidade em Portugal) face ao preço com impostos praticado em Espanha.

No mês de **Outubro**, caso o mercado português evidenciasse o preço mais baixo da U.E., para o qual uma maior eficiência e uma maior intensidade da concorrência são peças fundamentais, o preço final da gasolina sem chumbo 95 desceria 11,9 cêntimos por litro e o preço do gasóleo rodoviário 7,8 cêntimos por litro. Em média, no conjunto dos dez primeiros meses de 2004, esta redução seria de 13,6 e 7,7 cêntimos, respectivamente.

No mês de **Novembro**, o diferencial para o preço mais baixo da U.E. agrava-se, pelo que se Portugal evidenciasse o preço mais baixo da U.E., tomando a fiscalidade nacional como factor exógeno, o preço final da gasolina sem chumbo 95 desceria 19,0 cêntimos por litro e o preço do gasóleo rodoviário 11,6 cêntimos por litro.

Os meses de Setembro e Outubro apresentaram uma tendência decrescente da margem de ineficiência, quer no caso da gasolina sem chumbo, quer no caso do gasóleo. É de registar, em especial, esta tendência descendente no caso do gasóleo, dado que os preços com impostos deste produto registaram em Portugal aumentos médios em ambos os meses.

A tendência decrescente da margem de ineficiência é invertida em no mês de Novembro, com dados a apontarem para um aumento da margem de ineficiência em ambos os produtos.

Não sendo possível apontar um padrão uniforme para o comportamento desta margem de ineficiência ao longo de 2004, ou seja, desde o início do período de liberalização, é, no entanto, possível constatar que, no caso da gasolina sem chumbo 95, quer o seu valor em Outubro (0,119 €l), quer a sua média até ao final desse mês (0,136 €l), se encontravam abaixo dos valores registados no final de 2003 (0,220 €l), isto é, antes de entrar em vigor o regime de preços livres, pelo que eventualmente se pode inferir algum acréscimo de eficiência no mercado deste combustível. Tal tendência mantém-se com as observações de Novembro.

com a posição geográfica dos mercados que condicionam questões com 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.

No caso do gasóleo, quer o valor da margem de ineficiência em Outubro (0,078 €l) ou Novembro (0,116€l) quer o seu valor médio até ao final de Outubro (0,077 €l) ou Novembro (0,080 €l), encontram-se acima dos valores registados no final de 2003 (0,062 €l).

Quadro 4– Margens de Ineficiência em Portugal

Unidade: €/litro

	Nov-03	Dez-03	Jan-04	Fev-04	Mar-04	Abr-04	Mai-04	Jun-04	Jul-04	Ago-04	Set-04	Out-04	Nov-04 (*)	Média 04
Gasolina sem Chumbo 95														
p	0,950	0,950	0,950	0,956	0,977	1,000	1,045	1,073	1,056	1,072	1,062	1,074	1,082	1,032
p*	0,763	0,730	0,834	0,844	0,891	0,896	0,938	0,854	0,903	0,897	0,895	0,955	0,892	0,891
p-p*	0,187	0,220	0,116	0,111	0,086	0,104	0,108	0,219	0,153	0,174	0,166	0,119	0,190	0,141
p Esp	0,801	0,798	0,802	0,813	0,834	0,857	0,895	0,887	0,890	0,907	0,904	0,927	0,909	0,875
Gasóleo rodoviário														
p	0,700	0,700	0,700	0,713	0,732	0,749	0,772	0,784	0,771	0,803	0,818	0,846	0,881	0,779
p*	0,644	0,638	0,631	0,611	0,660	0,672	0,716	0,669	0,701	0,746	0,748	0,769	0,765	0,699
p-p*	0,056	0,062	0,068	0,102	0,072	0,078	0,057	0,115	0,070	0,057	0,070	0,078	0,116	0,080
p Esp	0,687	0,690	0,696	0,684	0,702	0,723	0,750	0,742	0,752	0,783	0,796	0,839	0,834	0,755

(*) Dados até ao final da semana iniciada a 22 de Novembro.

Fonte: Comissão Europeia

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 U.E.

p-p* = Margem de ineficiência

p Esp = PMVP com impostos praticado em Espanha

Finalmente, centrando agora a análise na comparação do preço com impostos praticado em Portugal com o preço com impostos praticado em Espanha, verifica-se que em Setembro e Novembro a margem de ineficiência da gasolina sem chumbo 95 seria suficientemente alta para reduzir o preço Português abaixo do Espanhol, em Outubro tal não se teria verificado, caso Portugal tivesse o preço líquido ao nível do mais baixo da U.E.

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

A análise nesta secção debruça-se sobre o grau de diferenciação dos preços, da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo, registado nas diferentes regiões do país e nos diferentes tipos de postos, desde a última semana de 2003 até à última semana de Novembro do corrente ano.

Esta análise procura averiguar da existência de alterações na diferenciação de preços no regime de preços livres face ao regime de preços administrativos, considerando que será de esperar uma maior diferenciação no regime de preços livres, ainda que com isso não se possa afirmar linearmente que tal se traduz numa maior intensidade da concorrência.

Quadro 5– Evolução do grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de 2003 vs Última semana de Novembro de 2004

Painel A: Última semana de 2003

Gasolina sem chumbo 95

	Média	Mínimo	Máximo	Disp1	Disp2	# Baixas	# Aumentos
Tipo de posto							
Auto-estrada	0,949	0,920	0,950	0,030	0,001	0	11
Hipermercados	0,890	0,890	0,890	0,000	0,000	0	0
Independentes	0,911	0,889	0,925	0,036	0,014	0	11
Outros de marca	0,947	0,910	0,949	0,039	0,002	1	533
Regiões							
Norte	0,948	0,900	0,950	0,050	0,002	1	182
Centro	0,949	0,915	0,960	0,045	0,011	0	97
Lisboa e V.T.	0,949	0,914	0,960	0,046	0,011	0	185
Alentejo	0,949	0,914	0,950	0,036	0,001	0	27
Algarve	0,949	0,920	0,950	0,030	0,001	0	53
Nacional	0,949	0,900	0,960	0,060	0,011	1	544

Fonte: DGGE

Gasóleo rodoviário

	Média	Mínimo	Máximo	Disp1	Disp2	# Baixas	# Aumentos
Tipo de posto							
Auto-estrada	0,702	0,670	0,720	0,050	0,018	4	4
Hipermercados	0,640	0,640	0,640	0,000	0,000	0	0
Independentes	0,663	0,639	0,680	0,041	0,017	0	11
Outros de marca	0,708	0,670	0,730	0,060	0,022	36	45
Regiões							
Norte	0,699	0,660	0,730	0,070	0,031	10	19
Centro	0,700	0,665	0,720	0,055	0,020	10	8
Lisboa e V.T.	0,700	0,664	0,730	0,066	0,030	15	18
Alentejo	0,700	0,664	0,710	0,046	0,010	1	0
Algarve	0,701	0,670	0,720	0,050	0,019	4	4
Nacional	0,700	0,660	0,730	0,070	0,030	40	49

Fonte: DGGE

Painel B: Última semana de Novembro 2004

Gasolina sem chumbo 95

Tipo de posto

Auto-estrada
Outros de marca
Independentes
Hipermercados

	Média	Mínimo	Máximo	Disp1	Disp2	# Aumentos	# Baixas
Auto-estrada	1,067	1,035	1,096	0,061	0,029	0	53
Outros de marca	1,070	0,959	1,102	0,143	0,032	3	1054
Independentes	1,080	0,965	1,125	0,160	0,045	1	134
Hipermercados	1,028	0,930	1,069	0,139	0,041	1	28

Regiões

Norte
Centro
Lisboa e V.T.
Alentejo
Algarve

Norte	1,068	0,960	1,099	0,139	0,031	2	439
Centro	1,072	0,959	1,125	0,166	0,053	1	293
Lisboa e V.T.	1,071	0,959	1,102	0,143	0,031	1	346
Alentejo	1,066	0,930	1,099	0,169	0,033	1	116
Algarve	1,071	0,986	1,096	0,110	0,025	0	75

Nacional

Nacional	1,070	0,930	1,125	0,195	0,055	5	1269
----------	-------	-------	-------	-------	-------	---	------

Fonte: DGGE

Gasóleo rodoviário

Tipo de posto

Auto-estrada
Outros de marca
Independentes
Hipermercados

	Média	Mínimo	Máximo	Disp1	Disp2	# Baixas	# Aumentos
Auto-estrada	0,860	0,839	0,888	0,049	0,028	3	64
Outros de marca	0,859	0,777	0,890	0,113	0,031	42	1374
Independentes	0,861	0,777	0,889	0,112	0,028	2	225
Hipermercados	0,801	0,740	0,864	0,124	0,063	2	28

Regiões

Norte
Centro
Lisboa e V.T.
Alentejo
Algarve

Norte	0,856	0,707	0,889	0,182	0,033	19	560
Centro	0,857	0,691	0,889	0,198	0,032	8	408
Lisboa e V.T.	0,857	0,707	0,890	0,183	0,033	16	477
Alentejo	0,858	0,719	0,880	0,161	0,023	2	137
Algarve	0,859	0,773	0,888	0,115	0,029	4	109

Nacional

Nacional	0,857	0,691	0,890	0,199	0,033	49	1691
----------	-------	-------	-------	-------	-------	----	------

Fonte: DGGE

Legenda:

Disp1 refere-se ao diferencial entre o preço máximo e o preço mínimo;

Disp2 refere-se ao diferencial entre o preço máximo e o preço médio (menos sujeita aos extremos da distribuição de preços que Disp1);

Baixas indica o número de postos que baixaram o seu PVP do combustível referenciado em relação à semana anterior;

Aumentos refere-se ao número de postos que aumentaram o seu PVP do combustível referenciado em relação à semana anterior;

As diferenças de preços registadas entre as diversas regiões são bastante ligeiras, não ultrapassando, em média, na gasolina sem chumbo 95 a ordem dos 0,6 cêntimos por litro e no gasóleo os 0,3 cêntimos por litro.

Comparando a situação no final do mês de Novembro de 2004 com a que se verificava na última semana de 2003, regista-se que a dispersão de preços aumentou consideravelmente, quer por regiões, quer por tipo de posto, nomeadamente no que diz respeito à gasolina sem chumbo 95.

Outra constatação que se pode retirar desta comparação é o maior número de alterações de preços que se verificaram na última semana Novembro 2004 (1274 alterações na gasolina sem chumbo 95 e 1740 alterações no gasóleo na análise por regiões) face aos registados em final de 2003 (545 alterações na gasolina sem chumbo 95 e 89 alterações no gasóleo na análise por regiões), sendo que se este acréscimo nas alterações pode ser parcialmente explicado por conjuntura mais volátil do mercado, também se deve ao novo regime de preços livres, que tem levado os operadores petrolíferos a alterarem por mais vezes os seus preços.

Por tipo de posto, é de salientar a manutenção da tendência de preços consideravelmente mais baixos, em ambos os produtos, nos postos instalados junto aos hipermercados. No final de Novembro, ao contrário do verificado anteriormente, os postos nas auto-estradas nem sempre se apresentam como aqueles onde se praticam preços mais elevados, com os postos independentes e os outros postos de marca a assumirem-se como os que praticam os preços mais elevados.

Os preços com impostos praticados pelos postos dos independentes têm vindo a alinhar-se aos praticados pelas marcas tanto no caso do gasóleo como no da gasolina, encontrando-se na última semana de Novembro até já ligeiramente acima dos preços praticados nos postos das marcas.

É possível constatar que os postos instalados junto aos hipermercados mantiveram preços com impostos, em média, 4,2 cêntimos/litro, e 5,8 cêntimos/litro inferiores ao praticados pelos postos de marca, respectivamente, na gasolina sem chumbo 95 e no gasóleo.

Figura 11 - PVP da gasolina sem chumbo 95 em Portugal discriminado por tipo de posto

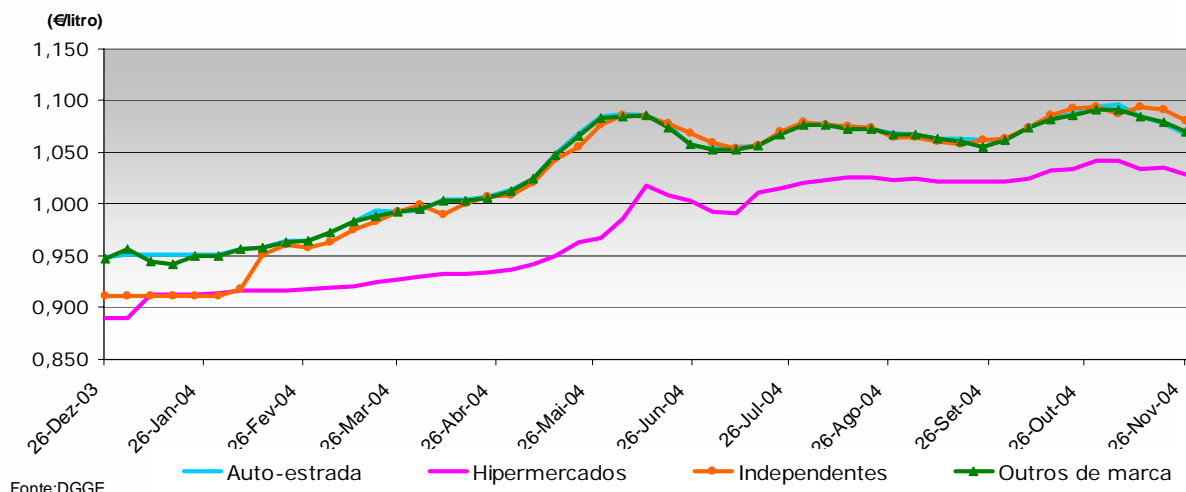
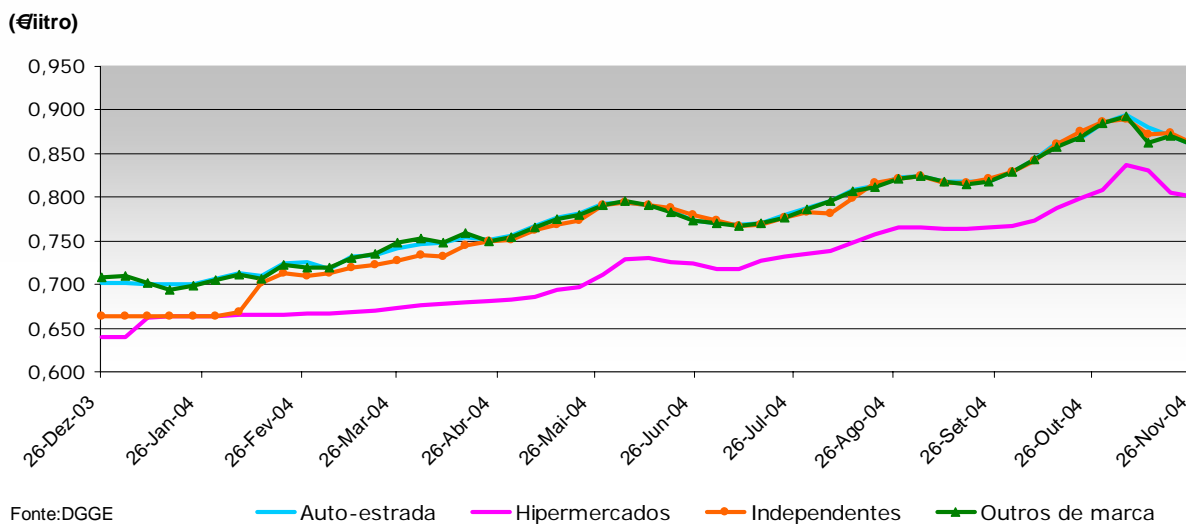


Figura 12 - PVP do gasóleo rodoviário em Portugal discriminado por tipo de posto



5. Conclusão

Depois dos meses de Setembro e Outubro se terem apresentado como meses de alta de cotações, tendo mesmo registado vários máximos do ano, quer no Brent quer nos produtos derivados, os dados de Novembro, indicam alguma descompressão do mercado, tal como a última semana de Outubro já indiciava.

Durante o mês de Novembro registou-se, grosso modo, a primeira descida sustentada e expressiva do ano 2004 em quase todos os preços: os futuros a 30 dias do Brent, WTI e gasóleo. No caso dos futuros a 30 dias da gasolina sem chumbo 95, o mercado tem-se apresentado muito oscilante, com alternância entre subidas e descidas, podendo-se, no entanto, registar cotações consideravelmente inferiores às registadas nos meses de Setembro e Outubro.

No que diz respeito ao mercado nacional, estas tendências não se registaram de imediato, verificando-se o habitual efeito de desfasamento temporal. Deste modo, só a partir da terceira semana de Novembro se verifica uma descida nos preços sem impostos da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo, apesar das cotações internacionais e até o preço médio da União Europeia ter iniciado este movimento descendente mais cedo.

Os primeiros dados disponíveis para Dezembro parecem apontar para uma tendência de descida das cotações internacionais do Brent e dos produtos, o que previsivelmente será acompanhado pela continuação da tendência de descida dos preços praticados em Portugal.