



AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

***NEWSLETTER* DE ACOMPANHAMENTO DO
MERCADO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS E
GÁS ENGARRAFADO**

IV TRIMESTRE 2005

MARÇO 2006

Sumário Executivo

- **Procura e oferta internacional de crude em alta ligeira** - Durante o ano de 2005 a procura e a oferta internacional cresceram cerca de 1.3%.
- **Ano histórico para o preço do petróleo nos mercados internacionais** – Apesar de desde inícios de Outubro até finais de Dezembro o preço dos futuros do *Brent* em Euros ter caído 5.7%, no global em 2005 os preços em Euros do crude aumentaram 66.4%. Em Agosto a cotação média dos futuros do *Brent* atingiu o valor histórico de \$67.6/bbl.
- **Crescimento da procura nacional de derivados do petróleo em desaceleração no quarto trimestre do ano** - 4.º trimestre de 2005: 2.2%; Total 2005: 6.4%.
- **Contudo, o consumo de combustíveis rodoviários caiu 2.5% durante o ano de 2005** - Gasolina: -6.1%; Gasóleo: -1.2%.
- **Os preços do gasóleo e da gasolina também se apresentaram em forte alta no mercado internacional durante 2005** – Apesar de no 4.º trimestre do ano a cotação internacional do gasóleo e da gasolina ter descido 17.1% e 18.6% respectivamente as cotações *spot* convertidas em euros terminaram o ano com valorizações de 40% para o gasóleo e de 59% para a gasolina.
- **Os preços do gasóleo e da gasolina em Portugal diminuíram menos do que nos mercados internacionais** durante o último trimestre do ano reflectindo um maior desfasamento temporal no ajustamento dos preços em Portugal - o preço do gasóleo antes de impostos desceu cerca de 7% e o da gasolina IO95 15.7%.
- Em Portugal o ano terminou com o **PMVP dos combustíveis líquidos abaixo da média da UE embora os preços antes de impostos sejam superiores à média**.
- Durante o ano de 2005 **o consumo de gás propano engarrafado caiu 3.4% e o de butano cerca de 8.8%**. Os preços do gás engarrafado por sua vez cresceram cerca de 15% e 12% para o propano e para o butano respectivamente. Esse incremento foi particularmente intenso durante o último semestre do ano. A tendência de subida do preço do gás engarrafado verifica-se desde 2004 e reflecte da escalada dos preços internacionais de referência.
- **A taxa de penetração do *diesel* nos veículos ligeiros de passageiros novos deverá ter ultrapassado os 60% em 2005 (por comparação com 5% em 1990)**. A liberalização do mercado automóvel *intra* europeu, os incentivos gerados pela “carga fiscal” no combustível e a maior valorização dos veículos a *diesel* na revenda foram factores explicativos desta evolução. O fenómeno da “*dieselização*” alterou a definição dos mercados de veículos ligeiros de passageiros e dos combustíveis rodoviários e contribuiu para a mudança do ambiente concorrencial.

Índice

Sumário Executivo	1
1. Análise do mercado das matérias-primas	3
1.1. Procura e Oferta de petróleo	3
1.2. Preço internacional do petróleo	5
1.3. Preço dos transportes marítimos de petróleo	6
2. Análise do mercado português de combustíveis líquidos (gasolina e gasóleo rodoviário)	7
2.1. Oferta	7
2.2. Procura	8
2.3. Evolução dos preços de venda ao público de combustíveis	10
3. Breve análise do mercado do Gás Propano e Butano de garrafa	17
3.1. Análise do preço internacional da matéria-prima	17
3.2. Análise da procura nacional de gás de garrafa	17
3.3. Análise da evolução dos preços	18
4. Análises Complementares - O aparente paradoxo da “dieselização” do parque automóvel	20
4.1. O paradoxo da “dieselização” do parque automóvel de VLP	20
4.2. A explicação do paradoxo	23
Anexo Estatístico	32
Anexo I - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Primeira semana de Janeiro de 2005	32
Anexo II - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2005	32
Anexo III – Cálculo da diferença nos PVP de VLP's	33
Siglas e abreviaturas utilizadas	35
Fontes de Informação	36

1. Análise do mercado das matérias-primas

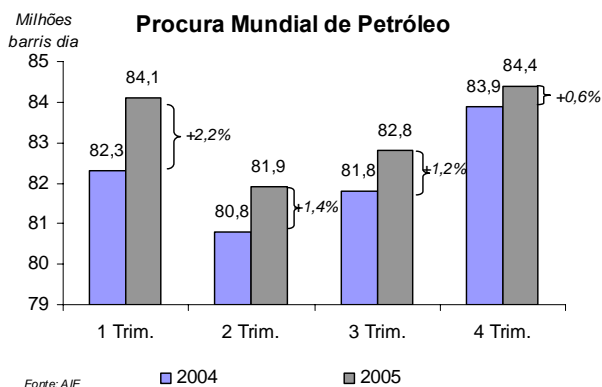
1.1. Procura e Oferta de petróleo

1.1.1. Internacional

Procura

Em 2005 a procura global de petróleo cresceu 1.3%, abaixo do verificado em 2004 (3.8%). Esta desaceleração da taxa de crescimento resulta em grande parte do arrefecimento do consumo por parte dos países asiáticos, designadamente da China (15.4% em 2004 vs 2.9% em 2005).

No 4.º trimestre de 2005 a procura internacional de petróleo atingiu os 84.4 mb/d representando uma subida ligeira de cerca de 0.6% face a igual trimestre de 2004.



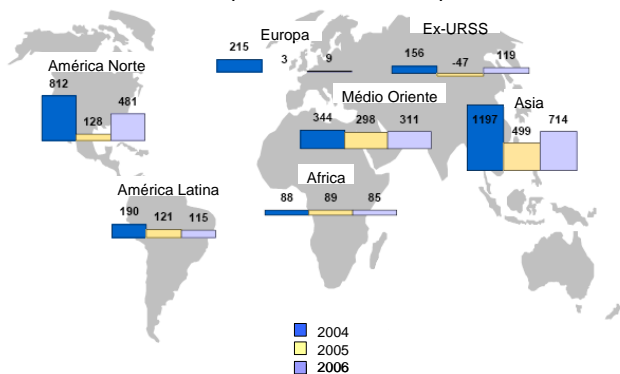
O maior impacto sobre a desaceleração da taxa de crescimento da procura no trimestre resulta sobretudo de três factores de natureza temporária:

- Efeitos dos furacões Katrina e Rita - Em Outubro fizeram-se ainda sentir os problemas de logística e redução da capacidade de refinação da indústria petroquímica Americana no Golfo do México, sobretudo ao nível da refinação de gasolina.
- Efeito das condições climáticas – Outubro foi um mês particularmente ameno na generalidade dos países da OCDE e apenas a partir de Dezembro se verificou um aumento da procura face a 2004 com a descida acentuada das temperaturas.
- Efeito de substituição entre GPL (Gás de Petróleo Liquefeito) e Gás Natural para a produção de energia com a alteração do preço relativo dos combustíveis.

Durante 2006 estima-se que a procura de petróleo cresça 2.2% de acordo com os dados mais recentes da Agência Internacional da Energia (AIE). Estes crescimentos resultam fundamentalmente de 3 fenómenos:

- Aumento da procura aparente na Ásia resultante dos fortes índices de crescimento previstos para a China e Índia em 2006.
- Aceleração do crescimento da procura na América do Norte resultante do: crescimento económico; comparação com um nível de consumo de 2005 abaixo do potencial influenciado pelos efeitos dos furacões nos stocks de matérias-primas.

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



- Crescimento do consumo no Médio Oriente em cerca de 300 mil barris diários.

Oferta

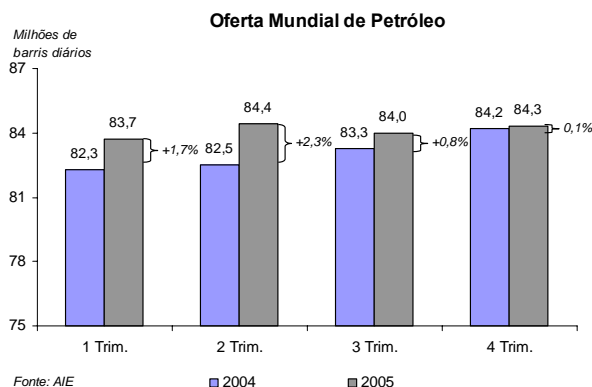
Em 2005 a oferta mundial de petróleo acompanhou a procura tendo crescido cerca de 1.3% face a 2004.

No último trimestre do ano a oferta permaneceu praticamente inalterada face a igual período de 2004 (+0.1%) nos 84.3 milhões de barris diários.

O ano de 2005 foi sobretudo caracterizado pela:

- Desaceleração da oferta proveniente do Golfo do México devido ao impacto dos furacões Katrina e Rita que provocaram danos importantes na infra-estrutura a montante (designadamente pipelines e terminais).
- Aumento do peso relativo da oferta de petróleo proveniente da OPEP (cerca de 40% no final de 2005). Apesar da capacidade extra disponível da OPEP ser relativamente reduzida (cerca de 1.67 milhões de barris/dia¹) verifica-se uma desaceleração do ritmo de crescimento da oferta fora da OPEP desde que esta atingiu o seu pico de crescimento no segundo semestre de 2004 (cerca de 1.7 milhões de barris diários adicionais).

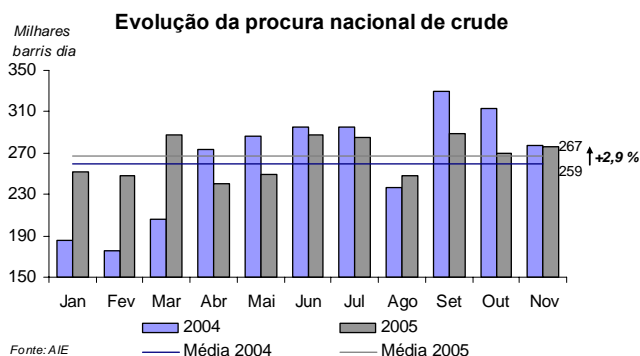
Durante 2006 será de esperar um acréscimo generalizado do investimento em actividades de prospecção de petróleo com os analistas dos principais bancos a preverem aumentos no investimento em prospecção na ordem dos 20%. Os efeitos destes investimentos deverão, contudo, ter resultados a mais longo prazo não se prevendo um impacto significativo directo destas políticas de investimento na oferta em 2006.



1.1.2. Nacional

Uma vez que em território nacional não existe produção de petróleo (não existindo por isso oferta nacional mas apenas internacional) a procura nacional de petróleo corresponde às importações de crude.

Conforme previsto na *Newsletter* anterior² após um aumento das importações de crude durante o primeiro trimestre, antecipando possivelmente subidas de preço e reflectindo melhores índices de utilização da capacidade de refinação, desde Abril que as importações decresceram para níveis inferiores aos do ano de 2004 (à excepção do mês de Agosto).



No mês de Novembro³ a importação nacional de crude (cerca de 276 milhares de barris diários) esteve abaixo dos níveis de 2004 (cerca de 277 milhares de barris diários).

A manter-se a tendência registada até Novembro de 2005, a procura nacional de crude deverá aproximar-se dos 267 mil barris diários. O crescimento anual das importações de petróleo deverá ser de 2.9% em 2005 em resultado do aumento do consumo nacional de produtos derivados do petróleo designadamente de fuel óleo, gasóleo para aquecimento e asfaltos.

¹ Excluindo a capacidade disponível no Iraque.

² Disponível para consulta em: www.autoridadedaconcorrenca.pt/vImages/Newsletter2005_09.pdf

³ Última informação disponível à data de preparação da Newsletter.

1.2. Preço internacional do petróleo

Um forte aumento na cotação internacional do crude marcou o ano de 2005. O preço em euros dos contratos de futuros Brent a 1 mês cresceu 66.4% de Janeiro a Dezembro. Este movimento de subida foi particularmente intenso no primeiro e terceiro trimestres do ano.

Desde Outubro que o preço implícito nos contratos de futuros WTI e Brent a 1 mês tem continuado em queda, atingindo o WTI os \$61.0/bbl e o Brent os \$59.0/bbl em finais de Dezembro.

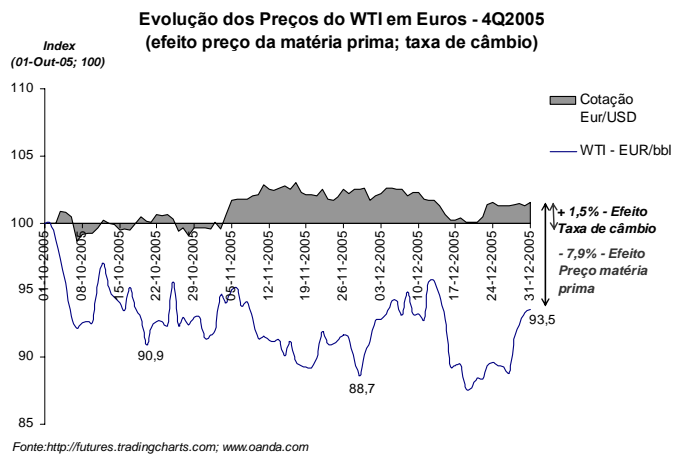
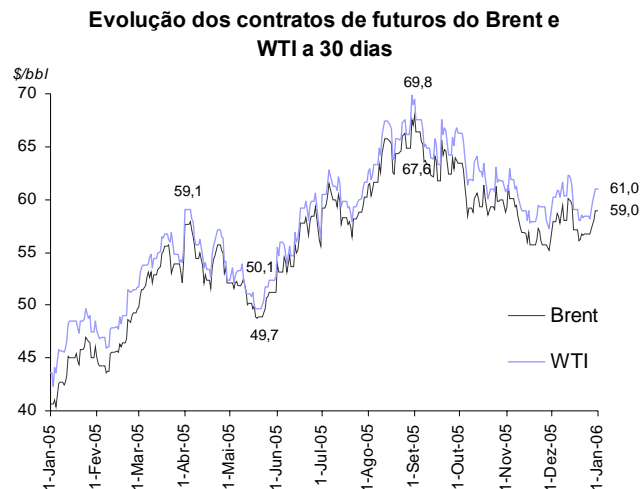
O WTI cotado em dólares caiu no último trimestre de 2005 7.9%. O efeito deste decréscimo foi contudo reduzido nos mercados Europeus pelo efeito da desvalorização do euro em 1.5% o que significou um decréscimo do preço em Euros do WTI de apenas 6.5%.

Também o preço dos futuros do Brent a 1 mês acompanhou a tendência descendente do preço dos futuros do WTI, caindo a sua cotação 5,7%, em euros.

No final do mês de Setembro assistiu-se à reposição do "spread" entre os preços do Brent e do WTI que tinha atingido um valor mínimo no início de Setembro. Esta "retoma do spread" resulta da regularização dos preços nos mercados internacionais após os furacões que afectaram a produção, transporte e refinação no continente americano em meados de 2005.

Desde finais de Agosto, mês em que os futuros do Brent atingiram o seu valor médio diário máximo (\$67.6/bbl), que se verifica uma tendência de queda ligeira que só estabilizou em inícios de Dezembro. A tendência de decréscimo nos preços dos futuros do Brent e WTI verificada no último trimestre do ano está associada à:

- Procura de gasolina abaixo do esperado nos EUA durante o mês de Outubro – com repercussões ao nível dos preços da gasolina e conseqüentemente do petróleo.
- Procura de gasóleo para aquecimento e fuel óleo em baixa - devido a temperaturas moderadas durante os meses de Outubro e Novembro no hemisfério Norte.
- Elevados *stocks* de crude na Europa e bons níveis dos EUA – Durante o mês de Novembro os *stocks* de crude na Europa atingiram os níveis mais elevados dos últimos 5 anos. Nos EUA os *stocks* revelaram níveis adequados para o resto do ano.



Durante o último mês do ano o preço dos futuros do Brent a 1 mês estabilizou em torno dos \$60/bbl com uma muito ligeira tendência de subida resultante das temperaturas abaixo do esperado que se fizeram sentir no hemisfério norte durante o mês de Dezembro.

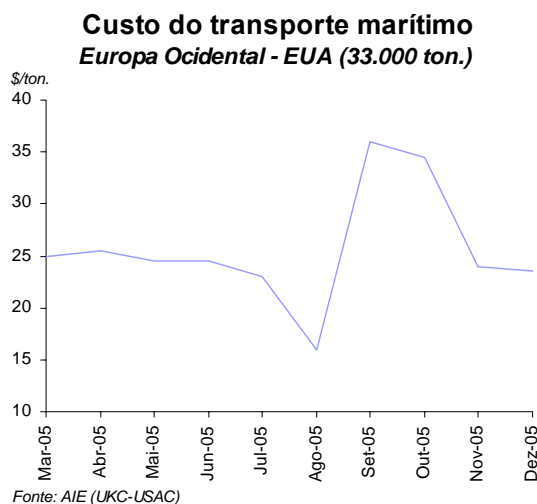
De referir que já durante os meses de Janeiro e Fevereiro o forte crescimento da procura de gasolina, a incerteza criada pelo proposto plano nuclear Iraniano e os problemas de produção na Nigéria fizeram com que os contratos sobre o Brent e WTI voltassem a ultrapassar a fasquia dos \$60/bbl.

1.3. Preço dos transportes marítimos de petróleo

Depois de ter atingido valores superiores a \$35/ton o preço do transporte marítimo na rota Europa Ocidental – Costa Atlântica dos EUA estabilizou em torno dos \$25/ton nos últimos meses do ano.

O pico verificado em Setembro resultou das necessidades de importação de combustíveis refinados por parte dos EUA após a redução da capacidade de refinação deste país decorrente do furacão Katrina.

Com a reposição, pelo menos parcial, da capacidade de refinação Norte Americana nos meses posteriores verificou-se a convergência dos preços relativos de produtos finais refinados entre a Europa e os Estados Unidos. Assim, a partir de Novembro de 2005 a oportunidade de arbitragem reduziu-se substancialmente e o preço do transporte marítimo regularizou em torno dos \$25/ton.



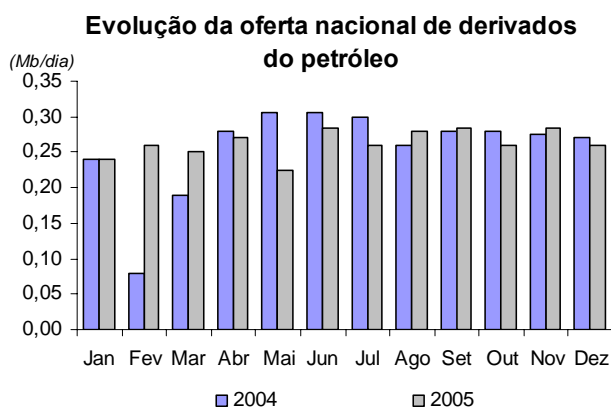
2. Análise do mercado português de combustíveis líquidos (gasolina e gasóleo rodoviário)

2.1. Oferta

2.1.1. Nacional

A oferta nacional de derivados do petróleo durante o último trimestre de 2005 aproximou-se do equivalente a um processamento diário de 268 mil barris de crude, em linha com o verificado em igual período do ano anterior.

Durante 2005 a oferta nacional de produtos derivados do petróleo situou-se, de acordo com a AIE, no equivalente a 263 mil barris de crude diários. Este valor representa uma taxa média de crescimento anual de cerca de 3.1%. O crescimento deve ser contudo relativizado pelo facto de em 2004 terem existido paragens anormais na refinaria de Leça da Palmeira. Se excluirmos os efeitos destas paragens então a oferta nacional de produtos derivados de petróleo teria caído 4.4% em 2005.



Fonte: AIE

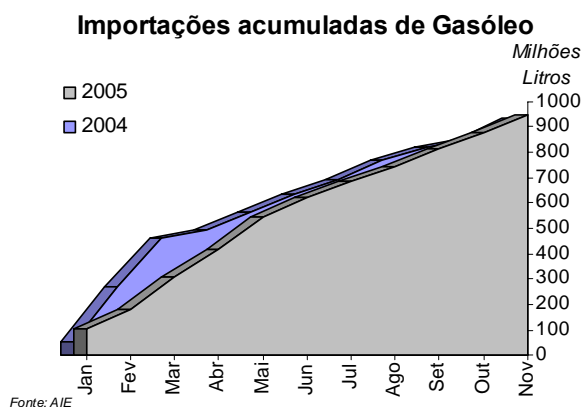
Esta redução na oferta poderá estar associada a:

- Eficiência do sistema refinador nacional abaixo do seu potencial máximo - A alteração de longo prazo do mix de produtos, designadamente com uma substituição de gasolina por gasóleo nos combustíveis rodoviários (este fenómeno será explorado no capítulo 4).
- Aproveitamento de condições competitivas de preços nos mercados internacionais reflectidas num aumento das importações de gasóleo.

2.1.2. Importação

Nos últimos anos a capacidade de produção de gasóleo em Portugal tem sido insuficiente pelo que as importações deste combustível atingiram mil milhões de litros em 2004.

Durante o mês de Outubro de 2005 verificou-se um acréscimo significativo (duplicação) das importações de gasóleo face a igual mês do ano anterior embora posteriormente em Novembro se tenha verificado um reajustamento no sentido da quebra das importações. Desta forma inverteu-se o ciclo de decréscimo das importações de gasóleo verificado até Setembro de 2005. Até Novembro as importações nacionais de gasóleo acumulavam um ganho de cerca de 1% face a igual período de 2004.



Fonte: AIE

Este previsível crescimento está subavaliado pelo facto de o ano de 2004 ter sido um ano com um aumento considerável das importações de gasóleo decorrentes de características

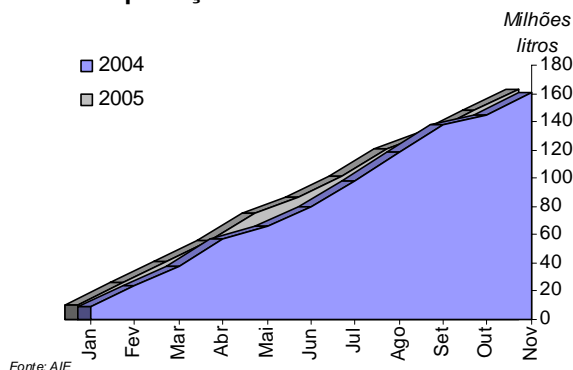
excepcionais. Nos meses de Fevereiro e Março de 2004 a capacidade da refinaria de Leça da Palmeira esteve limitada por necessidades de obras extraordinárias de reconstrução e manutenção. Se excluirmos este efeito as importações de gasóleo acumuladas até Novembro de 2005 representariam um aumento superior a 29% face a um ano “normal” de 2004.

Os dados finais de 2005, ainda não disponíveis, poderão revelar um valor de importações de gasóleo na ordem dos cerca de 1.015 milhões de litros anuais.

Apesar de Portugal ser um exportador líquido de gasolina, durante o ano de 2004, importou cerca de 174 milhões de litros de gasolina. Até Novembro de 2005 os níveis de importação de gasolina subiram 1.2% face a 2004 para os 163 milhões de litros.

Os dados de final de ano, ainda não disponíveis, poderão apontar para um valor global de importações de gasolina em 2005 na ordem dos 176 milhões de litros.

Importações acumuladas de Gasolina

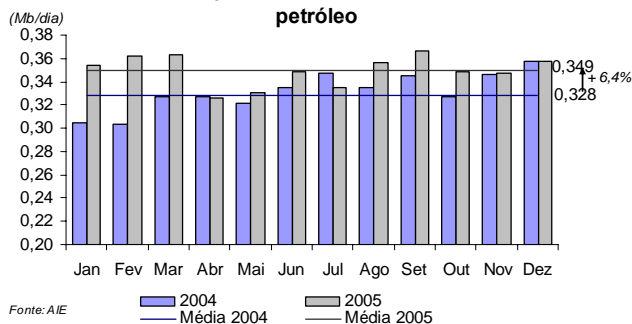


2.2. Procura

No quarto trimestre de 2005 verificou-se uma desaceleração do ritmo de crescimento da procura de produtos derivados do petróleo. Nos meses de Novembro e Dezembro a procura permaneceu relativamente estável face a 2004. Comparando com igual trimestre do ano anterior a procura cresceu 2.2%.

A procura global de produtos derivados do petróleo atingiu em Portugal os 20.3 mil milhões de litros em 2005. O mês de Dezembro terminou com uma procura média diária equivalente a 360 milhares de barris.

Evolução da procura nacional de derivados do petróleo



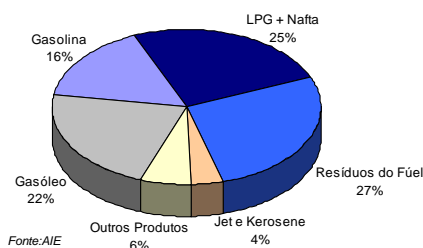
Durante o ano de 2005 a procura cresceu 6.4% atingindo uma média anual diária de 349 mil barris.

Ao longo do ano a procura revelou-se particularmente elevada no primeiro trimestre e nos meses de Agosto e Setembro. Esta situação deve-se fundamentalmente a dois factores:

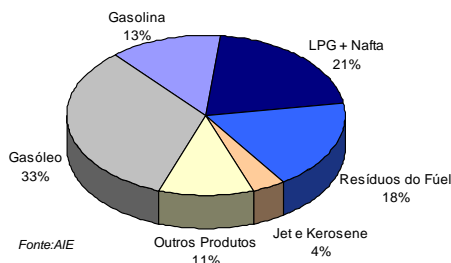
- **Sazonalidade do consumo de derivados do petróleo** - Aumento do consumo dos derivados de petróleo utilizados para a produção de energia (fuelóleo e gás) nos meses mais frios do ano (Janeiro e Fevereiro) e acréscimo no consumo dos combustíveis para uso rodoviário nos meses de férias (Agosto e Setembro).
- **Ano excepcionalmente seco** – O facto de 2005 ser um ano excepcionalmente seco amplificou o efeito de sazonalidade referido anteriormente. A seca afectou negativamente a taxa de utilização das centrais hidroeléctricas. Verificou-se, por isso, uma maior procura designadamente de fuel óleo por substituição de outras fontes alternativas de produção de energia quer nos meses de maior consumo energético (Inverno) quer nos meses de maior escassez de água nas barragens (Verão).

Na última década o peso dos combustíveis rodoviários derivados do petróleo tem vindo a crescer. Com uma quota de cerca de 38% em Dezembro de 1995, no final do ano de 2005 a procura de gasolina e de gasóleo representava 46% do mercado total⁴ de derivados do petróleo em Portugal de acordo com a AIE (Gasóleo – 33%; Gasolina – 13%).

Composição da Procura de derivados do Petróleo em Dezembro de 1995

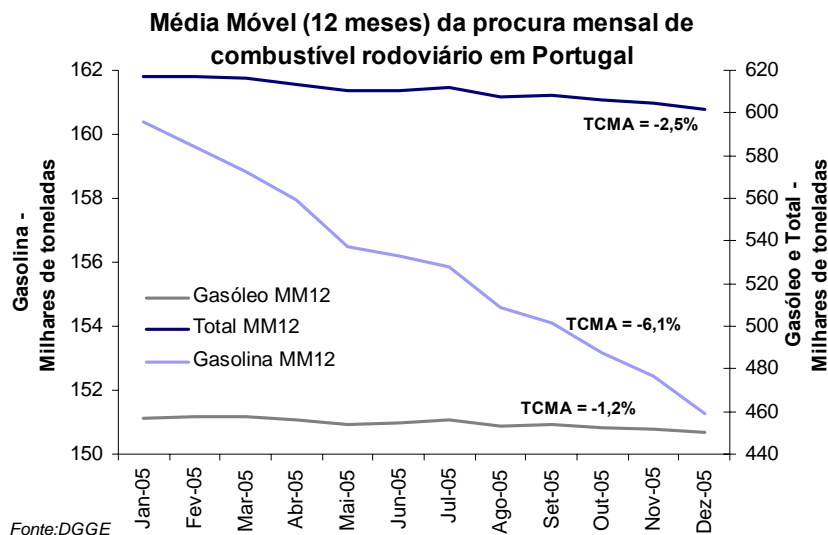


Composição da Procura de derivados do Petróleo em Dezembro de 2005



Esta tendência de longo prazo sofreu, contudo, uma ligeira inversão durante 2005. De facto, apesar do aumento do consumo global de produtos derivados do petróleo em resultado do aumento do consumo de fuelóleo e gasóleo para aquecimento, de acordo com dados da DGGE o consumo de combustíveis rodoviários esteve em queda em 2005.

No global os combustíveis rodoviários tiveram uma quebra na procura de 2.5% durante 2005. A redução foi particularmente visível na gasolina (que desceu 6.1%) em resultado da evolução do parque automóvel nacional (conforme análise desenvolvida no capítulo 4).



⁴ Incluindo o fuel para produção de energia eléctrica.

2.3. Evolução dos preços de venda ao público de combustíveis

2.3.1. Evolução e nível de preços

2.3.1.1. Internacionais

O ano de 2005 foi caracterizado por uma subida generalizada dos preços *spot* dos produtos petrolíferos (59% gasolina e 40% o gasóleo cotados em euros). Esta tendência foi particularmente intensa nos primeiros nove meses do ano.

No final de Agosto os preços médios dos combustíveis atingiram máximos de €78.4/bbl para a gasolina e dos €72.97/bbl para o gasóleo.

Apenas no último trimestre de 2005 se verificou uma tendência de desaceleração dos preços dos derivados do petróleo, designadamente da

gasolina e do gasóleo. Nesse período o preço *spot* da gasolina nos mercados internacionais⁵ decresceu 18.6% enquanto o do gasóleo caiu 17.1%.

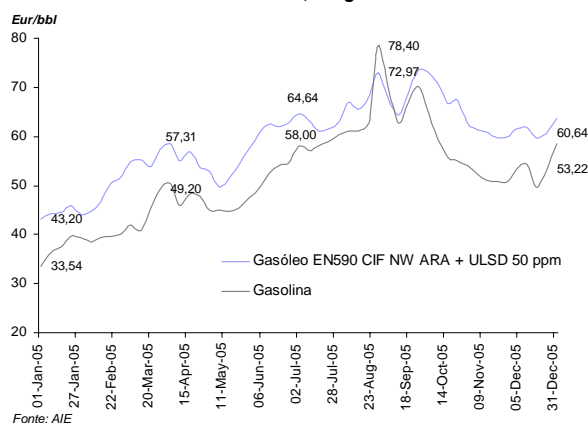
Esta correcção resultou sobretudo do fechar da oportunidade de arbitragem por compra de gasolina na Europa e venda nos EUA em resultado do aumento do custo de transporte marítimo (conforme analisado no capítulo 1.3).

Em finais de Dezembro, e reflectindo a tendência de decréscimo dos preços do último trimestre do ano, no mercado *spot* de Roterdão a cotação da gasolina atingiu o valor de €53.22/barril e o gasóleo os €60.64/barril.

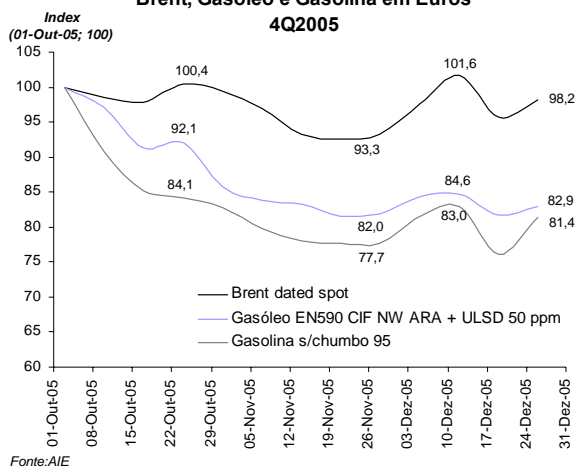
Esta diminuição de preços *spot*, superior à verificada nos preços do crude (cerca de 3.8%), verificou-se nos principais mercados (Europa, Estados Unidos e Ásia) e resulta entre outros factores de:

- Maior nível de utilização da capacidade de refinação durante os meses de Outubro e Novembro – Gerou um aumento dos *stocks* médios mensais de produtos refinados e uma consequente pressão sobre o preço de venda no sentido da descida.
- Estrutura de preços nos mercados de futuros e de *swaps* – Provocou o acumular de *stocks* de produtos derivados do petróleo para vendas futuras a preços fixados.
- Temperaturas mais amenas nos meses de Outubro e Novembro, quando comparadas com as verificadas durante o ano de 2004, que geraram uma redução no consumo destes combustíveis.

Evolução do preços do Gasóleo e Gasolina Rotterdam, Barges FOB



Index de preços spot do Brent, Gasóleo e Gasolina em Euros 4Q2005



⁵ Mercado de Roterdão

2.3.1.2. Nacionais

Análise do PMVP antes de impostos

O último trimestre caracterizou-se por uma diminuição dos preços médios de venda ao público (PMVP) antes de impostos da gasolina e do gasóleo em 15.7% e 7%, respectivamente. Este decréscimo foi inferior ao verificado no mercado internacional reflectindo a diferença nos tempos de ajustamento do mercado nacional face aos mercados internacionais.

Durante 2005 o PMVP antes de impostos cresceu, respectivamente, 36% na gasolina e 18% no Gasóleo.

No final do ano o PMVP antes de impostos da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo era, respectivamente, de 48.9 e 44.1 cêntimos por litro, reflectindo a tendência de subida.

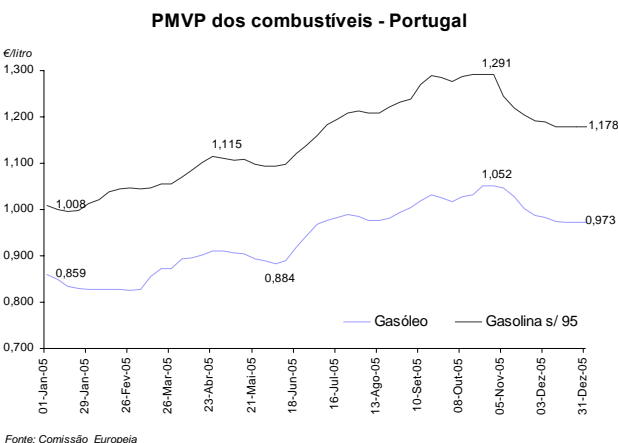
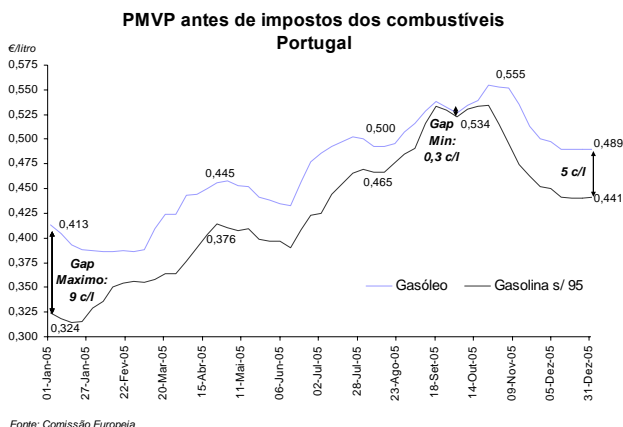
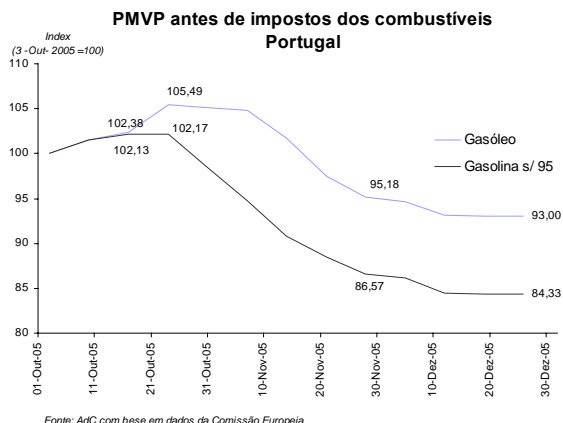
Durante os primeiros nove meses do ano verificou-se uma redução progressiva da diferença entre o PMVP antes de impostos do gasóleo e da gasolina. A diferença que chegou durante o mês de Janeiro de 2005 a atingir os 9 cêntimos por litro caiu para os 0.3 cêntimos por litro no final de Setembro. Esta redução do diferencial esteve relacionada com a escalada do preço da gasolina nos mercados internacionais em particular nos meses de Agosto e Setembro conforme referido anteriormente.

No último trimestre do ano verificou-se um reajustamento da diferença de preços entre os dois combustíveis fruto do reajustamento dos preços nos mercados internacionais com a estabilização pós furacões Katrina e Rita. Na última semana de Dezembro essa diferença era de cerca de 5 cêntimos por litro.

Análise do PMVP depois de impostos

No final de Dezembro de 2005 o PMVP da gasolina s/chumbo 95 em Portugal atingiu os €1.178/litro e o do gasóleo os €0.973/litro. Estes valores, apesar de se encontrarem abaixo dos verificados em finais de Outubro de 2005 estão acima dos níveis de Janeiro em 17% para a gasolina e em 13% para o gasóleo.

A diferença entre o PMVP da gasolina e do gasóleo durante o último ano manteve-se relativamente constante ao contrário do que aconteceu em relação à diferença entre PMVP's antes de impostos, o que resulta sobretudo da elevada carga fiscal que incide sobre os combustíveis.



2.3.2. Comparações regionais

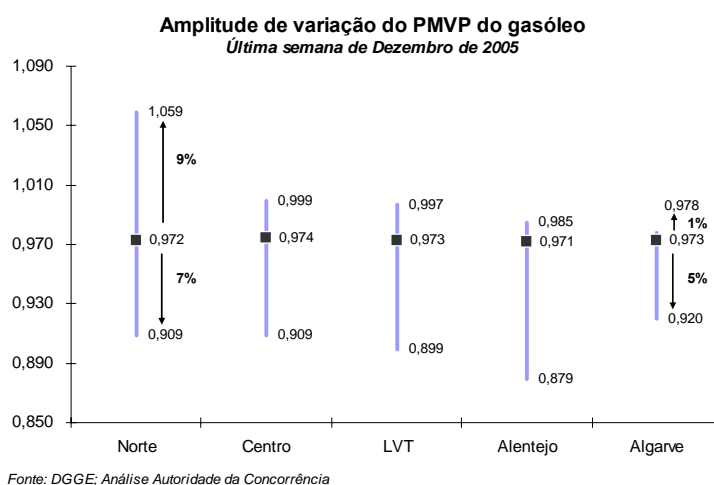
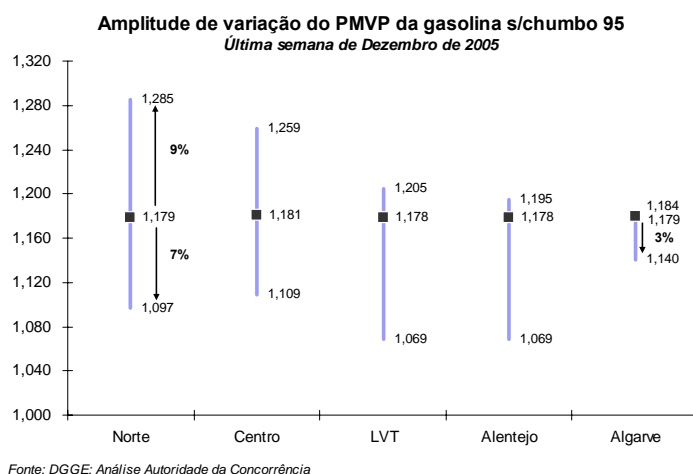
Apesar de o preço médio não diferir substancialmente entre as diversas regiões do país a média de preços mais baixa durante a última semana de Dezembro de 2005, para ambos os combustíveis, ocorreu nas regiões de Lisboa e Vale do Tejo (LVT) e do Alentejo.

As amplitudes de variação (diferença entre o preço mais baixo e o preço mais alto praticados na venda ao público) foram diferentes entre regiões durante a última semana de Dezembro. Para a gasolina sem chumbo 95 a maior amplitude de variação de preços foi registada na região Norte – cerca de 16% (9%+7%); enquanto que a região com menor amplitude de variação encontrada foi o Algarve (amplitude de cerca de 3%).

Para o gasóleo a maior amplitude de variação registou-se também na região Norte com uma amplitude de variação idêntica à registada na gasolina (16%) e a menor no Algarve (6%).

Decorrente desta diferença nas amplitudes de preços, o preço mais baixo da gasolina s/ chumbo 95 foi registado nas regiões de LVT e Alentejo (cerca de €1.069/litro) e do gasóleo na região do Alentejo (cerca de €0.879/litro).

O preço mais elevado para ambos os combustíveis foi registado na região Norte: €1.285/litro para a gasolina sem chumbo 95 e €1.059/litro para o gasóleo.



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

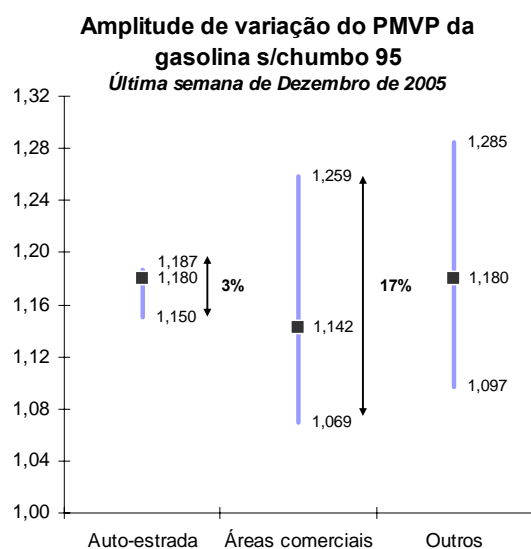
2.3.3. Comparações por localização do retalhista

No final do mês de Dezembro de 2005, os preços médios mais baixos da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo verificaram-se perto de grandes superfícies comerciais (€1.142/litro para a gasolina s/ chumbo 95 e €0.939/litro para o gasóleo).

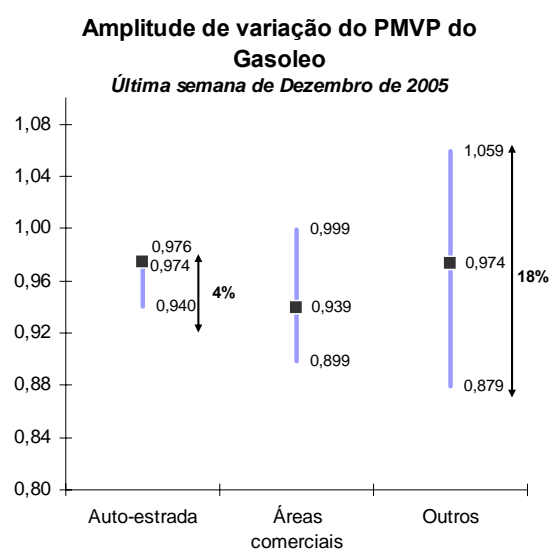
Os preços médios verificados em postos de auto-estradas encontravam-se em linha com a média das outras localizações (exceptuando áreas comerciais) para ambos os combustíveis.

A amplitude de preços da gasolina s/ chumbo 95 foi superior nos postos localizados próximos de áreas comerciais (17%) face aos postos localizados em auto-estradas (3%).

A amplitude de preços do gasóleo foi particularmente baixa nos postos localizados em auto-estradas (4%) face a postos não localizados em auto-estradas nem em zonas comerciais (18%).



Fonte: DGE; Análise Autoridade da Concorrência



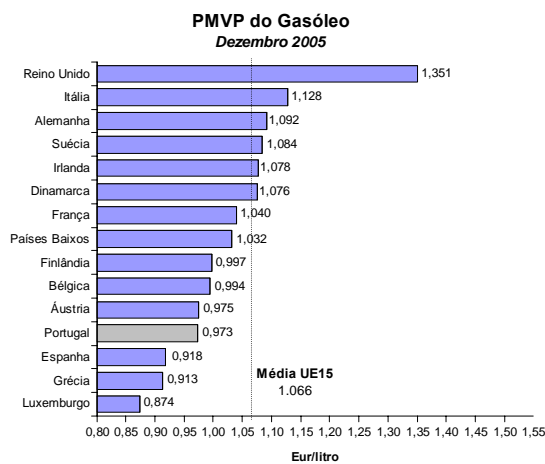
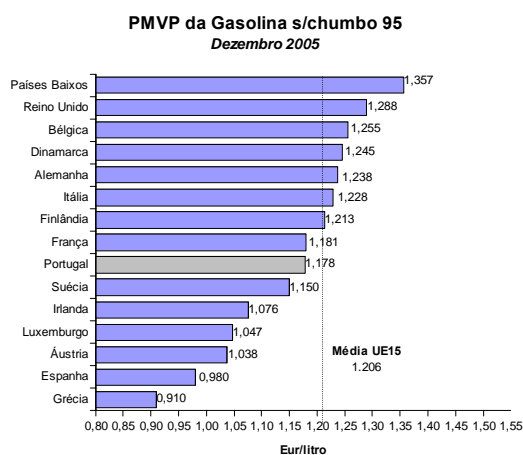
Fonte: DGE; Análise Autoridade da Concorrência

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

2.3.4. Comparações internacionais

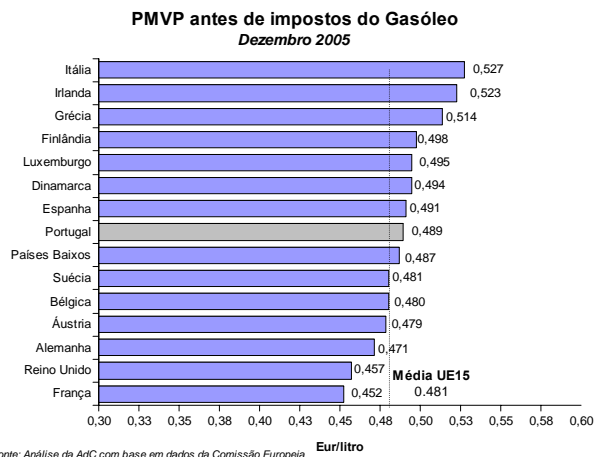
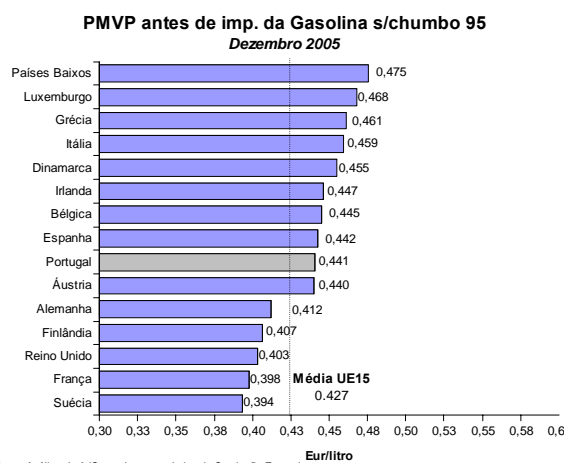
No final de Dezembro os PMVP em Portugal de ambos os combustíveis líquidos encontravam-se abaixo da média do conjunto de países da União Europeia⁶.

A gasolina sem chumbo 95 apresentava um PMVP de €1.178/litro (2.3% abaixo da média da UE) e o gasóleo de €0.973/litro (8.8% abaixo da média da UE).



Apesar de o PMVP em Portugal ser inferior à média da UE, o PMVP antes de impostos de ambos os combustíveis era superior à média comunitária. Portugal apresenta, por isso, uma menor carga fiscal média sobre os combustíveis líquidos.

A gasolina sem chumbo 95 apresentava um PMVP líquido de impostos de 44.1 cêntimos por litro (3.3% acima da média da UE) e o gasóleo de 48.9 cêntimos (1.7% acima da média da UE).

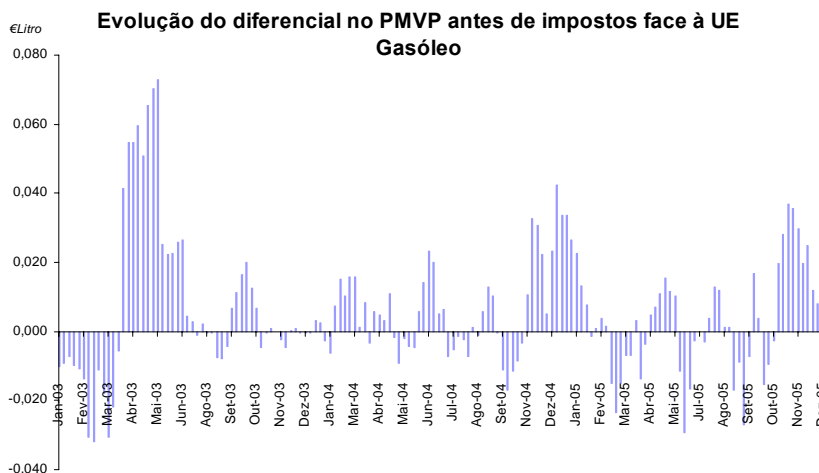


Em Dezembro a amplitude de preços da gasolina entre os vários países era ligeiramente superior à do gasóleo. A diferença entre o preço mais baixo e o mais elevado era de cerca de 21% na gasolina e de 17% no gasóleo.

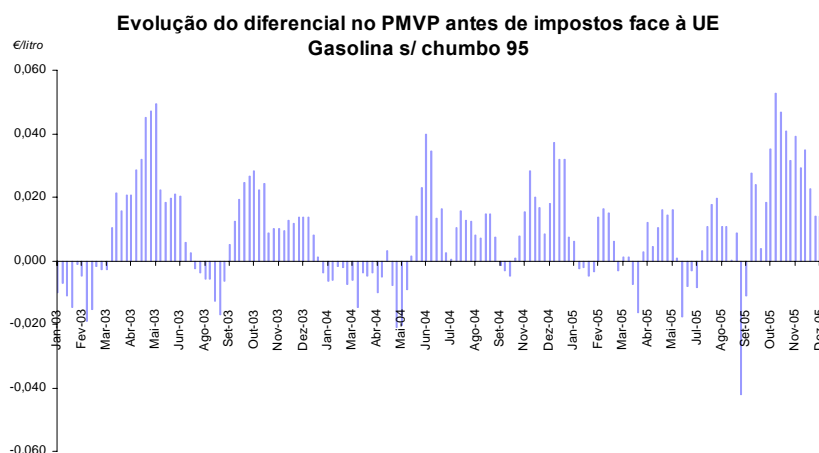
As bandas de variação das diferenças nos PMVP antes de impostos em Portugal e na UE têm sido de cerca de +-4 cêntimos/litro nos últimos três anos para ambos os combustíveis (excepção feita ao segundo trimestre de 2003).

⁶ Média ponderada pelo volume vendido

No gasóleo a diferença tem oscilado mais entre o positivo e o negativo durante 2005. Na gasolina tendencialmente o preço tem sido superior em Portugal face à média da UE.



Fonte: Análise da AdC com base em informação da Comissão e Europeia



Fonte: Análise da AdC com base em informação da Comissão e Europeia

2.3.5. Nível de ineficiência⁷

Mantendo os critérios de *Newsletters* anteriores⁸ denomina-se por “margem de ineficiência” do mercado nacional de um combustível a diferença entre o preço com impostos efectivamente praticado em Portugal e o preço com impostos que Portugal praticaria se, dada a sua carga fiscal, que é exógena ao mercado, o seu preço líquido fosse o mais baixo da UE.

Quanto menor esta margem de ineficiência, maior o grau de eficiência do mercado nacional deste combustível relativamente ao da UE.

⁷ 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 com a posição geográfica dos mercados que condicionam a acessibilidade da matéria-prima, custos de transporte e armazenagem, custos portuários, entre outros. Estes factores têm influência directa sobre os preços, uma vez que afectam os custos imputados aos produtos finais.

⁸ Disponíveis para consulta em:

www.autoridadeconcorrenca.pt/Aconcorrenca_C09.aspx?cat=Cat_Publicacoes_newsletter&idmenu=3

Retomando os resultados apresentados no capítulo 3.3.2, observa-se que na última semana de Dezembro, os preços líquidos de impostos da gasolina sem chumbo 95 eram mais baixos na Suécia (39.4 cêntimos/litro) e os do gásóleo rodoviário mais baixos em França (45.2 cêntimos/litro). Face a Portugal estes países representavam preços inferiores em cerca de 4.7 cêntimos/litro na gasolina sem chumbo 95 e 3.7 cêntimos/litro no gásóleo.

Considerando os PMVP antes de impostos médios mensais em Dezembro nos países com preços mais reduzidos para cada um dos combustíveis e aplicando-lhes uma carga fiscal idêntica à portuguesa verifica-se que a diferença entre “PMVP teóricos” nestes países e em Portugal para a gasolina sem chumbo 95 foi de 14 cêntimos/litro e para o gásóleo 8.6 cêntimos litro.

No último trimestre do ano verificou-se um aumento da margem de ineficiência face ao terceiro trimestre de 2005. O mês de Novembro foi de particular acentuação da margem de ineficiência para ambos os combustíveis.

Ainda que Portugal tivesse o preço médio mensal mais baixo da União Europeia após considerada a carga fiscal o PMVP da gasolina sem chumbo 95 seria em geral superior ao espanhol reflectindo uma menor carga fiscal relativa em Espanha. No que se refere ao gásóleo em geral e nas condições referidas anteriormente Portugal apresentaria um preço inferior ao praticado em Espanha.

Gasolina sem Chumbo 95					Por referência
	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*	p Esp
Out-05	1,287	1,105	0,182	0,122	1,049
Nov-05	1,215	1,002	0,213	0,156	0,985
Dez-05	1,181	1,041	0,140	0,178	0,974

Gásóleo rodoviário					Por referência
	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*	p Esp
Out-05	1,036	0,973	0,063	0,055	0,974
Nov-05	1,016	0,885	0,131	0,081	0,936
Dez-05	0,975	0,889	0,086	0,093	0,912

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

Fonte: AdC com base em dados da Comissão Europeia

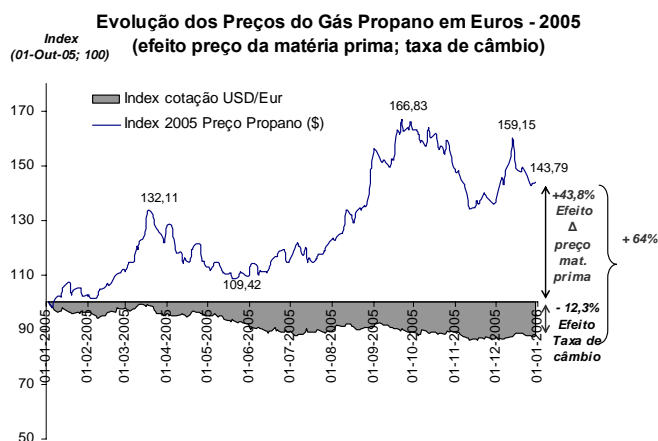
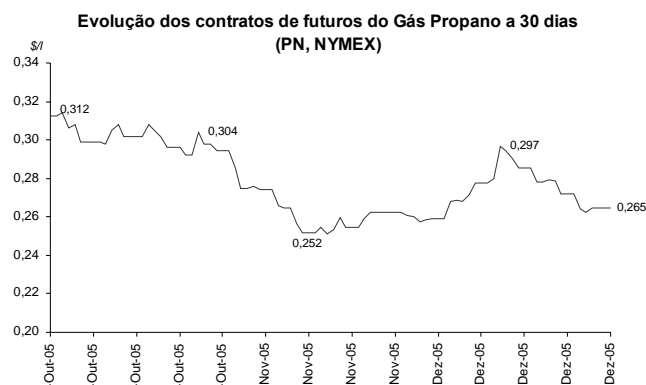
3. Breve análise do mercado do Gás Propano e Butano de garrafa

3.1. Análise do preço internacional da matéria-prima

O custo de produção de GPL depende de forma significativa do preço do crude. Conforme apresentado no capítulo 1.2 o WTI cotado em Euros decresceu no último trimestre de 2005 6.5% impondo pressões no sentido da baixa do preço do gás engarrafado. No mercado de futuros dos EUA a cotação do gás propano caiu 15.2%. Considerando a variação cambial a cotação em Euros do produto terá diminuído 13.9%.

Durante o último trimestre do ano a queda do preço dos futuros do gás propano a granel a 1 mês só foi travada durante a primeira quinzena de Dezembro quando a cotação atingiu os \$0.297/litro tendo fechado o ano nos \$0.265/litro.

Apesar de o quarto trimestre de 2005 ser caracterizado por uma ligeira tendência de descida dos preços do gás propano, 2005 ficou marcado por um significativo aumento do preço do gás produzido a partir de petróleo.



Fonte: IEA; www.oanda.com

No decurso do ano, nos mercados internacionais os futuros do gás propano subiram 43.8% e se considerarmos o efeito da valorização do dólar a cotação em euros do gás propano terá crescido 64%.

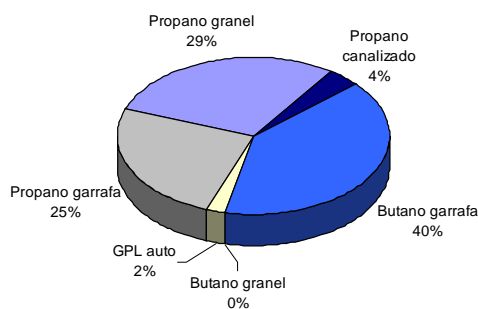
3.2. Análise da procura nacional de gás de garrafa

Durante 2005 a procura nacional de GPL atingiu as 827 mil toneladas, 1.58% abaixo dos valores registados durante o ano de 2004 (840 mil toneladas).

Do valor global de GPL vendido em Dezembro de 2005, 65% corresponde a gás engarrafado (Butano – 40%; Propano - 29%).

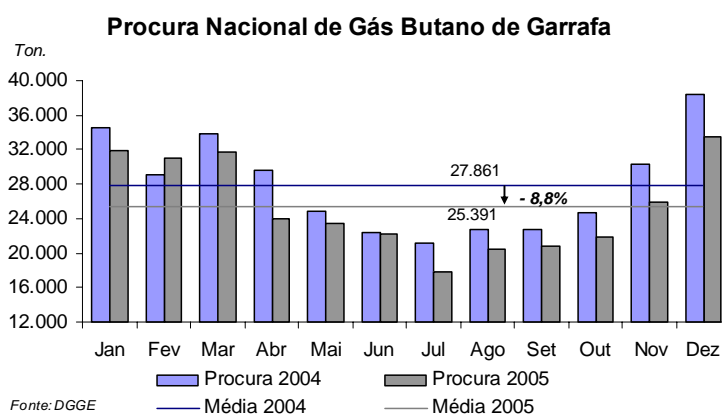
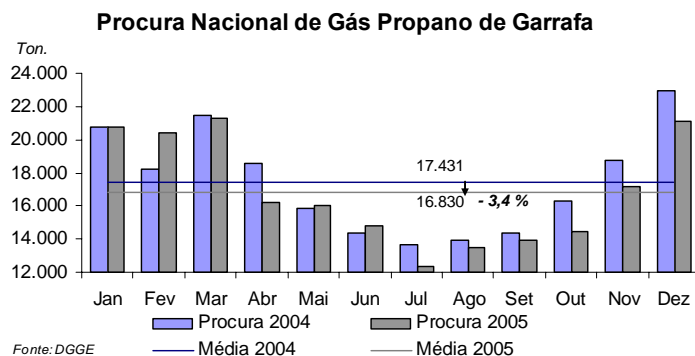
A quebra na procura de GPL é particularmente acentuada ao nível do gás engarrafado. A procura global de gás propano caiu durante o ano de 2005 3.4% e a de gás butano 8.8%.

Composição das vendas de GPL
Dezembro de 2005



Fonte: DGGE

As quebras no consumo verificadas em 2005 são particularmente visíveis durante o último semestre do ano que corresponde também ao período de maior aceleração da subida do preço do gás engarrafado.



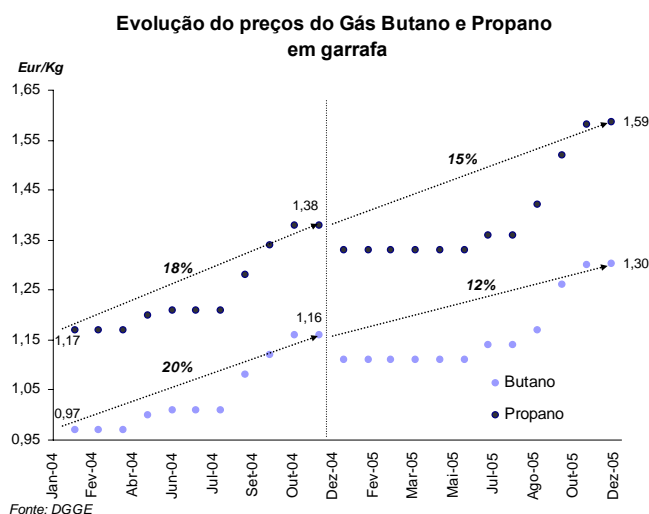
3.3. Análise da evolução dos preços

3.3.1. Nacionais

Em Portugal o ano de 2005 foi caracterizado por um aumento significativo no preço do gás engarrafado em resultado do aumento generalizado dos preços dos produtos petrolíferos.

Esse incremento foi particularmente intenso durante o último semestre do ano, aliás tal como também se verificou em 2004.

Desta forma, em Dezembro de 2005, os preços do gás Butano tinham crescido 12% para os 1.3€/kg enquanto que os de gás Propano cresceram 15% para os 1.59€/kg.



3.3.2. Internacionais

Não estando ainda disponíveis dados relativos aos preços do gás nos principais países Europeus durante o último trimestre a presente análise reporta-se a Setembro de 2005.

De um grupo de 8 países Europeus para os quais estava disponível informação de preços de GPL Butano verifica-se que Portugal apresenta um dos níveis mais baixo de preços.

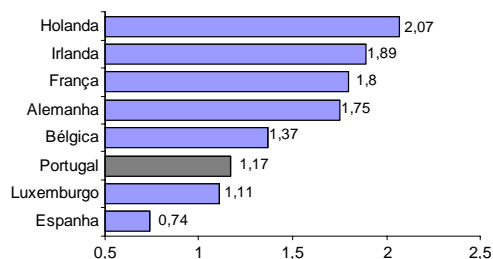
Ainda assim a Espanha tem um PMVP final mais baixo em 37%. A Holanda por seu turno apresenta o preço mais elevado (77% acima do preço nacional).

Também relativamente ao gás propano Portugal apresenta dos preços mais reduzidos da União Europeia.

Espanha apresenta um preço que é quase 50% mais baixo do que o preço nacional.

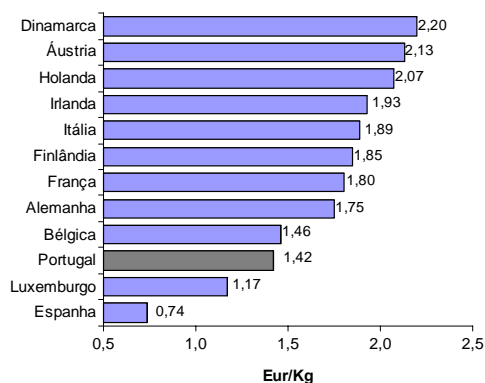
Na Dinamarca, por sua vez, o preço médio de venda era cerca de 55% superior ao nacional.

PMVP Butano (garrafas)
Setembro 2005



Fonte: DGGE; Alemanha - Janeiro de 2005

PMVP Propano (garrafas)
Setembro 2005



Fonte: DGGE; Alemanha - Janeiro de 2005

4. Análises Complementares - O aparente paradoxo da “*dieselização*” do parque automóvel

Nos últimos 15 anos assistiu-se a um crescimento muito acentuado do parque automóvel de veículos ligeiros de passageiros (VLP) a diesel. Esta evolução parece paradoxal uma vez que, por um lado, os automóveis a *diesel* com desempenhos semelhantes aos a gasolina têm preços médios superiores e, por outro lado, o preço de ambos os combustíveis nos mercados internacionais tem sido relativamente idêntico, verificando-se até recentemente uma tendência para o agravamento em prejuízo do gasóleo.

A análise desenvolvida explica este aparente paradoxo à luz dos incentivos ao consumidor nas diversas componentes da decisão para aquisição de veículos, designadamente os:

- Preços dos veículos novos/usados
- Preços dos combustíveis
- Consumos médios
- Impacto ambiental
- Custos de manutenção e
- Outros factores

Para todas as componentes da decisão é elaborada uma comparação entre os VLP a gasolina e a gasóleo. A análise foca sobretudo as duas primeiras componentes: o diferencial de preços dos VLP e dos combustíveis. Para além disso são examinadas as consequências dos diversos estímulos na alteração dos mercados e das condições de concorrência para os VLP e combustíveis.

Relativamente ao diferencial de preços nos veículos são afloradas as questões da fiscalidade, da alteração do quadro regulamentar (abertura do mercado intracomunitário) e do aumento do diferencial de preço dos veículos no momento da revenda.

No que se refere à diferença de preços entre os combustíveis é desenvolvida uma comparação da carga fiscal entre diversos países e analisam-se as consequências desta prática.

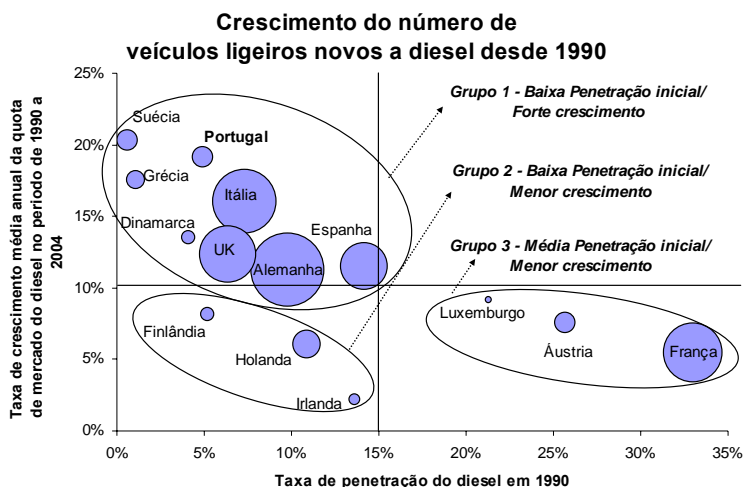
4.1. O paradoxo da “*dieselização*” do parque automóvel de VLP

4.1.1. Na Europa

Durante os últimos 15 anos todos os países da União Europeia (UE15), sem excepção, verificaram um aumento muito significativo no parque automóvel de VLP a diesel. Nos VLP's novos a quota de mercado do diesel tem vindo a crescer 7.8% ao ano. Esta tendência acentuou-se particularmente nos últimos 5 anos.

No final de 2004, na União Europeia, 49% dos novos VLP's matriculados tinham motorização a diesel, o que contrasta com os 33% verificados em 2000 e os 22.5% em 1995 (menos de metade há cerca de 10 anos). Durante o ano de 2005 as estimativas apontam para uma quota de mercado superior a 50% dos VLP's a diesel nos novos registos.

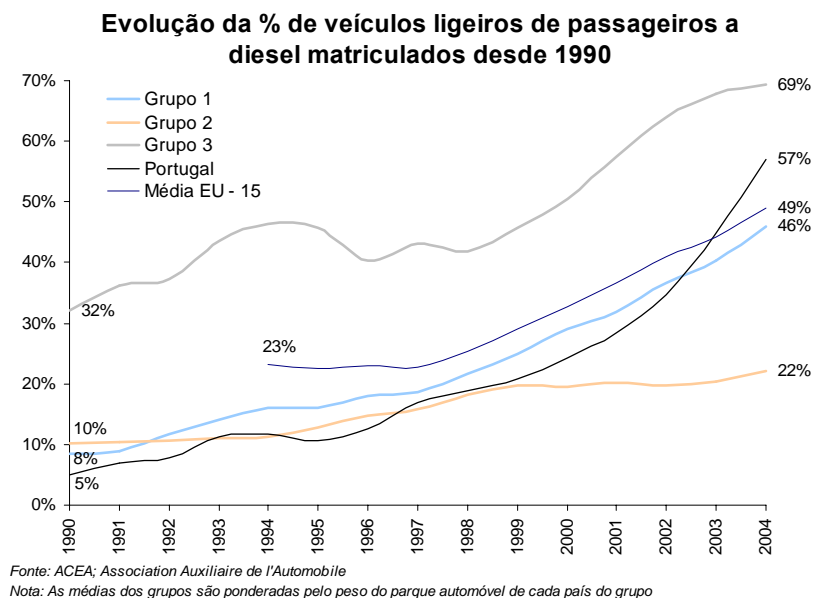
Apesar desta “*dieselização*” generalizada do parque automóvel europeu, o crescimento da quota de mercado do diesel verificado na Europa não foi homogéneo durante os últimos 5 anos. É possível agregar os diferentes países Europeus em três grandes grupos:



Grupo 1 – Países com baixos índices de penetração do diesel em 1990 e com forte crescimento desde então (taxas de crescimento acima dos 10%/ano durante 15 anos);

Grupo 2 – Países com baixos índices de penetração do diesel em 1990 e com crescimentos na quota de mercado do diesel abaixo da média da UE (menos de 8%/ano);

Grupo 3 – Países com índices médios de penetração em 1990 e menor crescimento do fenómeno da “*dieselização*” nos últimos anos.



Os Grupos 1 e 2 partem de uma taxa de penetração baixa do diesel em 1990 e têm evoluções semelhantes até 1998. Em 1990 para ambos os grupos de países cerca de 10% (8% no Grupo 1 e 10% no Grupo 2) dos novos VLP's dispunham de motores a diesel, mas a partir de 1998 no Grupo 1 (que compreende à maioria dos países Europeus) o índice de “*dieselização*” nos novos veículos cresce substancialmente mais do que no Grupo 2. Desta forma, em finais de

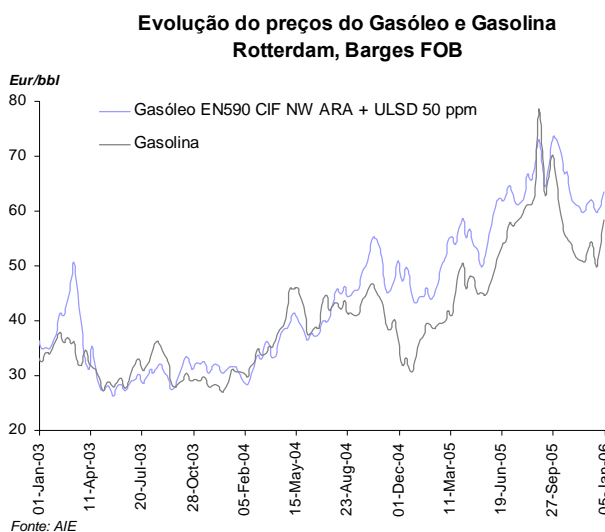
2004, 46% do total de novos VLP registados dispunha de motorização a diesel no Grupo 1 enquanto que para o Grupo 2 essa quota era de 22%.

O grupo 3 (Luxemburgo, Áustria e França) em 1990 tinha já taxas de penetração do diesel superiores (32%) às dos restantes países europeus verificou um crescimento menos acentuado do que o do Grupo 1, tendo ainda assim atingido em 2004 uma quota de mercado do diesel de 69%.

Em Portugal a taxa de penetração do diesel nos novos VLP em 1990 não excedia os 5% e em 2004 tinha já ultrapassado dos 50% (cerca de 57%). Esta aceleração torna-se particularmente evidente desde finais de 2000.

A evolução do parque automóvel a diesel durante os últimos 15 anos e em particular mais recentemente parece ser tanto mais paradoxal quando se verifica que nos mercados internacionais o preço médio do gasóleo tende a ser idêntico ou superior ao da gasolina. Aliás, durante o ano de 2005, se excluídos os efeitos de instabilidade criados pelos furacões Rita e Katrina em Setembro, o preço do gasóleo foi sempre superior ao da gasolina no principal mercado de referência europeu para produtos derivados do petróleo (Roterdão).

Para além disso a “*dieselização*” do parque automóvel Europeu contrasta fortemente com a supremacia nos VLP a gasolina nos EUA.



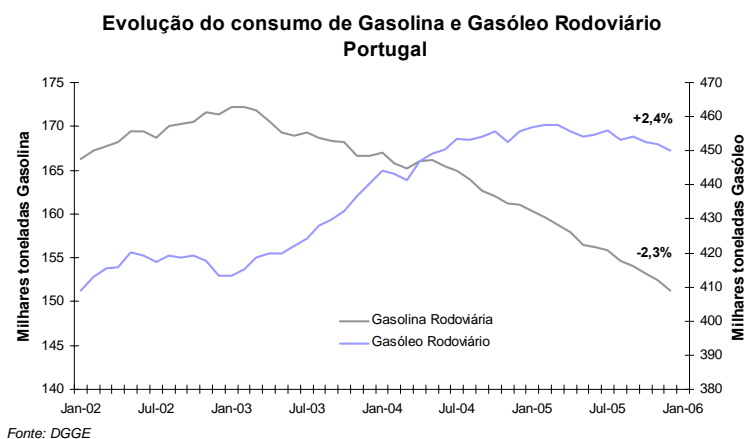
4.1.2. Em Portugal

Em Portugal, conforme referido anteriormente, o fenómeno da *dieselização* do parque automóvel de VLP é particularmente evidente e tem-se acentuado nos últimos anos. A taxa de penetração do diesel nos novos VLP evoluiu de cerca de 5% em 1990 para 57% em 2004.

À medida que os veículos mais antigos (com taxas de penetração de diesel inferiores) vão saindo do mercado e que os novos vão rejuvenescendo o parque automóvel nacional os impactos ao nível do consumo dos diferentes combustíveis começam a reflectir-se de forma marcada.

Aliás as quebras no consumo de gasolina aditivada e o declarado fim da venda deste tipo de combustível durante o ano de 2006 são uma evidência da modernização da frota automóvel que incorpora cada vez mais veículos a diesel.

Focando apenas nos últimos quatro anos verifica-se uma tendência de diminuição do consumo de gasolina (taxa de decréscimo média de 2.3%/ano) e um aumento do consumo de gasóleo (taxa de crescimento média de 2.4%/ano) rodoviários. Esta tendência tal como previsto tem-se acentuado com a gasolina a cair cerca de 6.5% no ano de 2005 conforme



análise desenvolvida no capítulo 2.2.

Estas taxas de crescimento subavaliam o fenómeno do aumento no consumo de gasóleo verificado nos VLP por substituição do consumo de gasolina uma vez que o consumo global de combustíveis analisado inclui consumos efectuados por outros veículos, designadamente pesados de mercadorias e ligeiros comerciais. Para estes veículos, que representam parte substancial do consumo de combustíveis, não se têm verificado alterações no tipo de motorização, que tradicionalmente é a diesel.

Excluído o consumo dos veículos pesados e ligeiros comerciais seguramente a taxa de crescimento do consumo de diesel é superior para os VLP.

Mantendo-se o ritmo actual e as condições de mercado é provável que em 2010 o consumo de gasolina não represente mais de 20% do mercado global de combustíveis rodoviários.

4.2. A explicação do paradoxo

Quando analisados os principais “drivers” da decisão de aquisição de VLP à luz das diversas condicionantes do mercado é possível encontrar explicações para o aparente “paradoxo” da *dieselização* do parque automóvel de VLP:

- O preço relativo dos veículos e a tributação face ao aumento do poder de compra e da importância do valor residual
- O preço relativo dos combustíveis e as questões fiscais
- Outros factores (custo médio da manutenção; consumo médio (litros/km); emissões poluentes; imagem; ...)

4.2.1 O preço relativo dos veículos, a tributação e o aumento da importância do valor residual

4.2.1.1. O paradoxo

Na perspectiva do consumidor um dos principais elementos a considerar no processo de escolha do veículo a adquirir é o seu preço. Tipicamente no momento da decisão de compra é realizada uma comparação, quer intra-marca quer extra-marca, e a diferença de preços entre as versões a gasolina e a diesel é levada em linha de consideração.

Interessa analisar a este respeito a diferença no PVP médio dos VLP por tipo de combustível tendo em consideração os factores que afectam essa diferença (percepção do consumidor; custo dos factores de produção; concorrência; impostos; e posicionamento estratégico entre outros). Desses factores destaca-se a carga fiscal em sentido lato (na acepção lata em que foi utilizada nesta *Newsletter* inclui o IVA, o imposto automóvel (IA) e os custos com registos).

A diferença no preço médio de venda de VLP

Em termos globais verifica-se que um VLP novo a diesel tem um PVP superior ao de um veículo a gasolina com índices de equipamento semelhantes e performances semelhantes⁹.

De acordo com a análise efectuada¹⁰ estima-se que em média na União Europeia a diferença possa ser na ordem dos 17% variando entre os 6% e os 32%. Mais importante do que o valor

⁹ Performances semelhantes não significam necessariamente motorizações idênticas uma vez que o desempenho dos veículos é diferente dependendo do tipo de combustível. A performance foi homogeneizada pela velocidade de aceleração e pela velocidade máxima.

absoluto da diferença é a evidência de que a diferença de preços é favorável à gasolina. Este facto vem reforçar a ideia do paradoxo da *dieselização* do parque automóvel europeu: os automóveis a gasóleo são relativamente mais caros pelo que não seria de esperar um aumento do parque automóvel a diesel.

A carga fiscal em sentido lato

Parte da diferença verificada ao nível dos preços é justificada pela carga fiscal sobre a venda de VLP que parece beneficiar os veículos a gasolina em favor do diesel no momento da compra, pelo menos assim se verifica em território nacional.

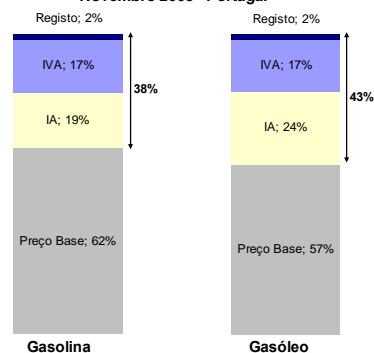
Em Portugal cerca de dois quintos do preço de venda ao público de um VLP com características semelhantes às do veículo “médio” do parque automóvel nacional correspondem a carga fiscal em sentido lato (IVA + IA + Registos).

Ao nível do preço dos VLP o sistema fiscal tem vindo a assumir um papel passivo ao não diferenciar directamente o imposto automóvel por tipo de combustível utilizado. O imposto automóvel tem sido calculado sobre o valor da cilindrada do veículo independentemente do combustível utilizado. Apesar deste papel passivo, o sistema fiscal não tem sido neutro e dele decorre uma discriminação em favor dos veículos a gasolina.

Esta discriminação não resulta do facto de o Imposto Automóvel (IA) ser diferenciado por tipo de motorização¹¹ mas antes de tradicionalmente os motores a diesel terem cilindradas (cm³) superiores às dos motores a gasolina uma vez que os níveis de performance dos dois motores são diferentes¹². Uma vez que o IA é calculado sobre a cilindrada os veículos a gasóleo são penalizados de forma indirecta.

Em finais de 2005 para um veículo com as características médias do mercado nacional a “carga fiscal” incorrida era de cerca de 38% e de 43% se o veículo fosse respectivamente a gasolina ou a gasóleo.

Componentes do preço final de um ligeiro de passageiros novo
Novembro 2005 - Portugal



Fonte: PVP do Guia do Automóvel; Legislação em vigor; Análise AdC
Nota: Calculada para os modelos dos veículos das marcas Renault; Peugeot; Opel e VW (as principais marcas em volume de vendas) com características semelhantes à média de mercado nacional em termos de especificações técnicas.

4.2.1.2. A explicação do aparente “paradoxo”

Existem vários elementos que contribuem para a explicação do aparente paradoxo da *dieselização*:

1- A importância relativa de outros factores para além do PVP dos veículos no processo de decisão de compra

O cálculo da diferença de preços de VLP por tipo de motorização é particularmente complexo (conforme análise desenvolvida no anexo III). Por este motivo mais do que o valor do diferencial em termos absolutos interessa comparar as diferenças entre países¹³.

¹⁰ O detalhe da metodologia de análise utilizada encontra-se no anexo III.

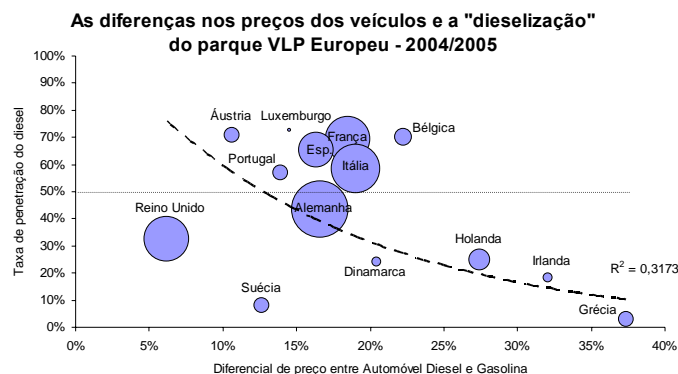
¹¹ Note-se que durante 2006 as regras de cálculo do IA vão ser alteradas estando prevista a introdução de uma discriminação activa entre combustíveis através da inclusão de uma componente ambiental na determinação do valor de imposto a pagar.

¹² Para uma mesma cilindrada os motores a diesel tendem a ter desempenhos inferiores ao dos motores a gasolina. Registe-se contudo que esta diferença de desempenho tem vindo a reduzir-se nos últimos anos.

¹³ Uma vez que essa base de comparação é mais homogénea. Entre países está-se a comparar o mesmo modelo, da mesma marca, com as mesmas especificações técnicas. Vide anexo III com a explicação detalhada.

Apesar de o preço dos VLP a gasóleo ser relativamente mais elevado verifica-se que existe uma diferença abaixo da qual as taxas de penetração do diesel são elevadas e um valor a partir do qual a taxa de penetração do diesel é bastante baixa.

Nos países em que os VLP a diesel são substancialmente mais caros (diferença de mais de 20% face aos a gasolina) as taxas de penetração do diesel nos novos veículos são muito baixas (abaixo dos 20%). Nesta situação estão países como a Grécia, Irlanda e Holanda. Isto é sobretudo países do Grupo 2 onde a taxa de penetração do diesel era mais baixa e continua abaixo da média.



Em geral para países em que a diferença de preços entre os veículos a diesel e a gasolina é menor (entre os 10% e os 20%) a taxa de penetração do diesel apresenta valores particularmente elevados (acima ou próxima dos 50%). Os países do Grupo 3 encabeçam este fenómeno seguidos dos países do Grupo 1.

Estes factos indiciam a importância de outros factores na explicação do fenómeno da *dieselização*, designadamente os abordados nos capítulos 4.2.2 e 4.2.3.

2- O aumento da importância do valor residual do veículo no processo de decisão de compra

Apesar de o preço do VLP ser superior nos veículos a diesel o preço de revenda de um veículo a diesel é também superior ao de um veículo com a mesma idade e características a gasolina. Na realidade no momento da tomada de decisão o consumidor considera dois elementos fundamentais:

- A diferença no preço do automóvel (investimento inicial), mas também
- A diferença no valor de revenda do veículo (valor residual)

O peso da diferença do valor de revenda na balança da decisão de aquisição pode ter vindo a crescer nos últimos anos por várias razões:

- Primeiro, porque a idade média do parque automóvel tem vindo a decrescer o que implica que o período de desinvestimento esteja cada vez mais próximo do de investimento. Este facto aumenta o valor presente do valor residual em favor dos VLP a diesel;
- Segundo, porque se tem assistido a um desenvolvimento muito significativo do mercado de veículos usados (sejam nacionais, sejam importados) em que se verifica:
 - Por um lado, uma maior facilidade da revenda. A expansão da rede de stands de usados e a agressividade comercial dos seus vendedores fez com que a diferença entre os valores residuais seja cada vez mais valorizada no momento da decisão de investimento. Esta contempla uma maior transparência na informação de preços de veículos usados.
 - Por outro, normalmente a cotação dos veículos usados a diesel reflecte um prémio de liquidez. De acordo com publicações do sector automóvel em Portugal¹⁴ verifica-se que a diferença (em %) no valor residual entre um VLP a diesel e a gasolina usado é substancialmente superior à diferença no preço nos mesmos veículos novos. Este factor pode ser temporário e resultante de uma forte presença da gasolina nas

¹⁴ Guia do Automóvel

gerações mais antigas de VLP que ao surgirem no mercado de usados exercem uma pressão no preço dos veículos usados a gasolina no sentido da baixa).

Tendo em consideração que o diferencial de preços de compra é anulado pelo diferencial dos valores residuais ainda que parcialmente outros elementos assumem um carácter fundamental na decisão de aquisição de VLP a diesel ou a gasolina. Um desses elementos é precisamente a diferença no PVP dos combustíveis.

4.2.1.3. O impacto da “dieselização” na concorrência ao nível do mercado de VLP em Portugal

A diversidade das diferenças de preços entre VLP a gasolina e a gasóleo na Europa conjugadas com o próprio desenvolvimento do mercado interno Europeu (eliminação das barreiras ao comércio intracomunitário) provocaram alterações ao nível da oferta e da procura no mercado de VLP.

A carga fiscal mais penalizadora de veículos com cilindrada superiores em Portugal, e por isso indirectamente dos VLP a diesel, tem levado por parte dos consumidores à procura de formas de reduzir o peso da fiscalidade no preço dos veículos.

Na última década assistiu-se ao aparecimento de um importante fenómeno de importação de VLP usados de outros países europeus (quase sempre veículos a diesel) que beneficiam de reduções na taxa de imposto automóvel decorrentes da sua antiguidade. Em 2004 cerca de 19% dos livretes emitidos pela DGV correspondiam a importações paralelas¹⁵ de VLP. Para a marca AUDI, por exemplo o número de VLP importados paralelamente foi superior ao de veículos importados pelo concessionário oficial da marca em Portugal durante o ano de 2004.¹⁶

Esta realidade veio alterar de forma significativa o mercado e as condições de concorrência:

- **Redefinição do mercado de distribuição retalhista:**
 - Para determinadas categorias de consumidores e segmentos de veículos os VLP novos e usados recentes passaram a apresentar elevados índices de substituíbilidade;
 - Verifica-se a entrada de novos agentes, designadamente de retalhistas especializados na venda de VLP usados importados com poucos anos e a diesel;
 - A maior pressão nas margens comerciais imposta aos importadores nacionais de veículos novos implicou alguma consolidação e o eventual aproveitamento de economias de gama com a expansão do *portfolio* de produtos, muitas vezes com inclusão de novas marcas no *portfolio*.
- **Afirmação do mercado grossista de VLP usados a nível Europeu** - O mercado grossista de VLP tem vindo a crescer de importância numa natural adaptação às condições de evolução do retalho. Os próprios produtores de automóveis têm muitas vezes funcionado como agregadores de vendas de veículos usados actuando como grossistas no mercado de veículos usados europeu das próprias marcas e de outras concorrentes;
- **Alteração da própria estrutura de produção** – a produção europeia tradicionalmente desenvolvida em plataformas de produção de motores a gasolina teve que adaptar a estrutura produtiva ao crescimento das vendas de motores a diesel. Este facto levou a um ajustamento em termos de prioridades ao nível da Investigação e Desenvolvimento dos principais produtores europeus, mas também possivelmente ao aumento das

¹⁵ Paralelas entendidas como não tendo sido feitas pelo importador oficial da marca em Portugal.

¹⁶ Fonte: AutoInforma

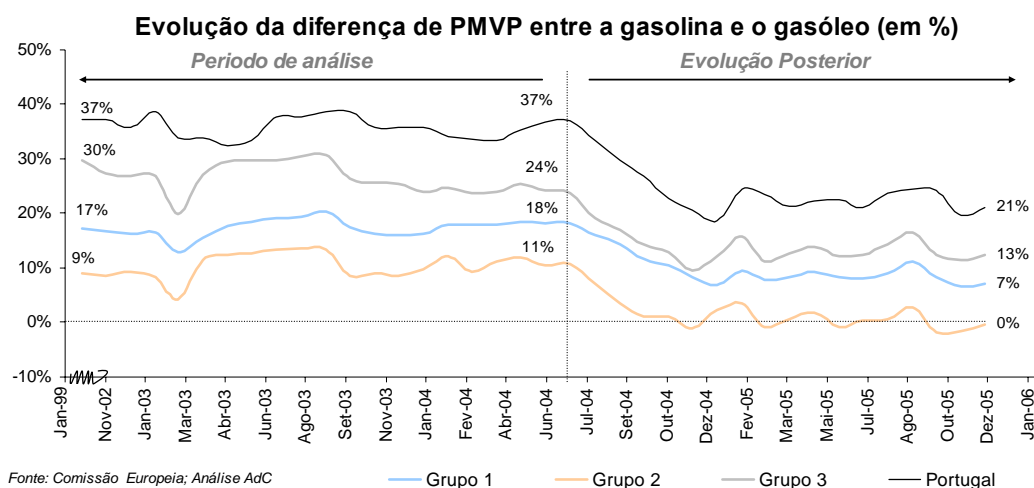
economias de escala ao nível da produção de motores a diesel por contrapartida da sua redução na produção de motores a gasolina.

4.2.2 O preço relativo dos combustíveis e as questões fiscais

4.2.2.1. A alteração do preço relativo dos combustíveis

Na realidade a conjugação da diferença de preços dos veículos com a dos combustíveis ganha um peso significativo na explicação do fenómeno da “*dieselização*” do parque automóvel Europeu. Países com diferenças menores nos preços de aquisição de VLP e superiores nos preços dos combustíveis verificam um aumento muito significativo da taxa de penetração dos veículos a diesel.

As diferenças dos preços dos combustíveis tiveram duas fases distintas:

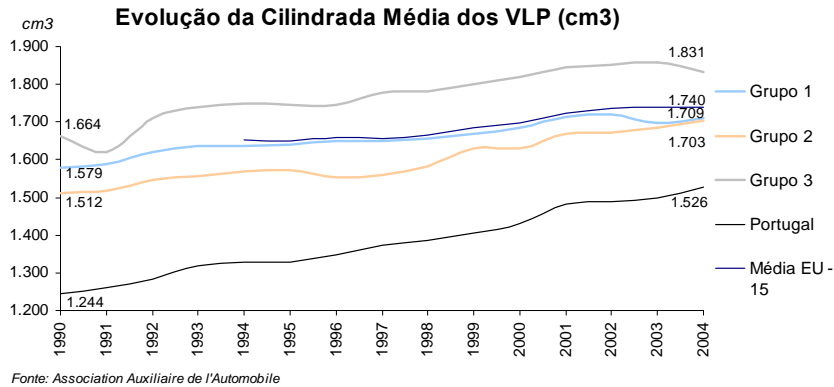


- Desde a década de 90, e até ao primeiro semestre de 2004, as diferenças de PVP entre os diversos grupos de países foram bastante significativas. Para além disso em todos os grupos se verificaram diferenças significativas nos PVP dos combustíveis. Foi, por isso, natural que países com diferenciais de preços mais elevados (grupos 1 e 3) atingissem taxas de *dieselização* bastante altas no final de 2004:
 - Para o Grupo 3, com mais elevada taxa de penetração inicial de veículos a diesel o diferencial de PVP's dos combustíveis foi muito elevado variando entre os 30% e os 24%;
 - Para o Grupo 1, com baixas taxas de penetração em 1990 o diferencial era intermédio mas verificou uma ligeira tendência de subida dos 17% para os 18% aproximando-se de forma significativa dos referenciais de diferença do Grupo 3.
 - Para o Grupo 2, com baixas taxas de crescimento iniciais verifica-se uma aceleração do crescimento do diferencial, que passou de 9% em 1999 para 11% em meados de 2004. Contudo este valor encontra-se ainda substancialmente abaixo ao verificado nos países que compõem os Grupos 1 e 2. Em Portugal verificou-se uma relativa manutenção de um diferencial muito elevado entre os preços dos combustíveis - cerca de 37%.

A elevada diferença de preços dos combustíveis incentivou a alternativa de investimento em VLP a diesel. Uma consequência deste fenómeno foi precisamente o

aumento da cilindrada média dos veículos adquiridos em Portugal nos últimos 14 anos¹⁷ uma vez que regra geral os modelos oferecidos com motorização a diesel têm cilindradas superiores.

Portugal foi o país da Europa onde a cilindrada média dos VPL's mais cresceu (cerca de 23% no total).



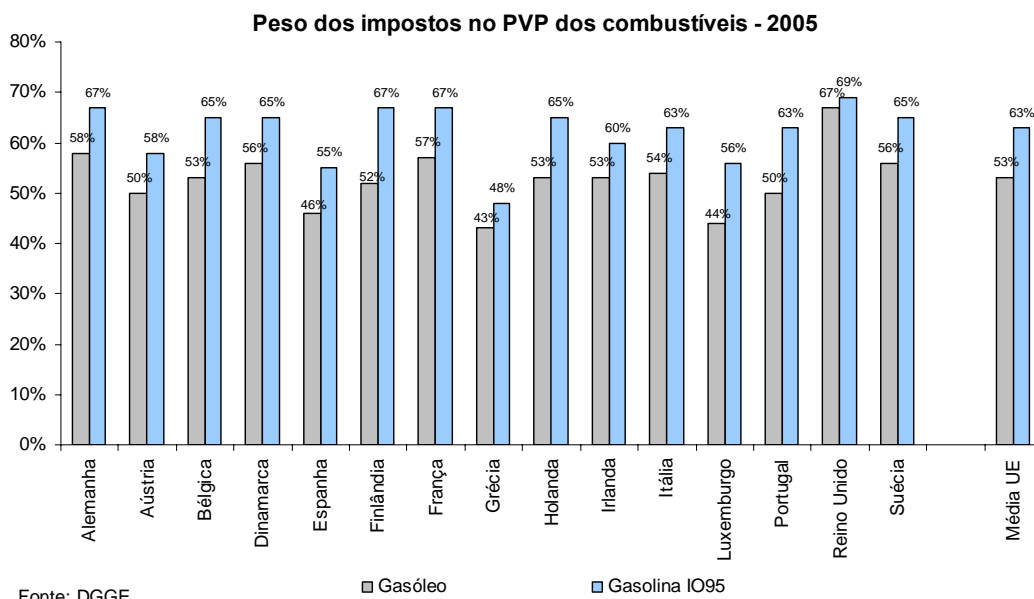
- Após o primeiro semestre de 2004 a assimetria entre os diferentes Grupos de países não se alterou de forma significativa, contudo as diferenças nos PVP dos combustíveis reduziram-se de forma substancial para todos os países da UE. Aliás no capítulo 4.1.1 esse era precisamente um dos componentes do “Paradoxo da *dieselização*”: a diferença entre os preços relativos reduz-se em favor da gasolina e a taxa de crescimento do *diesel* aumenta. Na realidade, há que ter em consideração três elementos fundamentais na interpretação desta aparente incongruência:
 - Primeiro, esta tendência de aproximação dos preços dos dois combustíveis é recente e tornou-se particularmente clara desde 2004. O período de forte crescimento da quota de mercado dos veículos a diesel na Europa verifica-se desde inícios da década de 90 e incorpora cerca de 13 anos em que o diferencial de preços permaneceu relativamente estável e elevado;
 - Segundo, a alteração recente do diferencial entre o preço dos combustíveis pode não ser a causa da alteração de motorizações a gasolina para diesel ou vice-versa. Pode com alguma probabilidade ser a consequência da “*dieselização*” do parque automóvel: o aumento do consumo de gasóleo e a redução do consumo de gasolina ao longo dos últimos anos colocou desafios ao nível do aparelho refinador europeu que poderão estar na base da alteração dos preços relativos no último ano e meio. Os sinais deste impacto manifestam-se de várias formas em Portugal:
 - As crescentes importações de gasóleo e exportações de gasolina. Apesar do aparelho refinador nacional ser auto-suficiente em termos de capacidade global os sinais quer ao nível das importações quer ao nível das exportações parecem reflectir a necessidade de otimizar as *yields* de refinação em resposta a evoluções dos preços relativos.
 - Possíveis ineficiências económicas geradas ao nível da refinação: A maximização da produção de diesel no sistema refinador não significa necessariamente a maximização da rentabilidade dos aparelhos refinadores.

¹⁷ O aumento do poder de compra da população verificado nos últimos 15 anos está também na base da explicação do aumento da cilindrada média uma vez que o maior nível de rendimento permitiu a folga financeira necessária à concretização de um investimento inicial superior no veículo.

4.2.2.2. O papel da fiscalidade no preço dos combustíveis

Em grande parte a diferença verificada entre os PVP da gasolina e do gasóleo deve-se a questões de natureza fiscal e não a alterações dos custos dos factores produtivos¹⁸. Em média na UE mais de 50% do PVP final dos combustíveis corresponde a impostos.

Em todos os países Europeus a incidência de impostos tem sido inferior no gasóleo. A diferença média para a gasolina era em 2005 de cerca de 10 pontos percentuais. Em Portugal era superior cifrando-se nos 13 pontos percentuais.



As políticas fiscais têm incentivado a utilização de VLP a gasóleo. Esta discriminação em favor do gasóleo está quase sempre relacionada com razões de política económica. Não que o objectivo directo seja o de promover a divulgação dos VLP a *diesel* mas antes de evitar um aumento dos custos com transporte rodoviário das empresas nacionais e dos transportadores do país. O argumento utilizado para esta diferenciação de impostos tem sido por isso o de evitar penalizar as empresas nacionais que por competirem directamente nos mercados internacionais poderiam ser afectadas por políticas fiscais diferentes entre países.

A consequência da prática generalizada deste raciocínio nos diversos países europeus levou a um certo alinhamento da diferença de impostos incidentes sobre os dois combustíveis. Aliás este seria o resultado expectável senão vejamos: se um país avançar com uma política fiscal mais agressiva (i.e., com menor nível de tributação relativa do gasóleo face à gasolina) e se as economias forem relativamente abertas e existirem trocas comerciais intensas entre elas é natural que os restantes países quer por pressões políticas, quer por pressões económicas venham também a aumentar o diferencial da tributação entre combustíveis.

Esta situação acabou por gerar um certo alinhamento em termos de política fiscal sobre os preços de combustíveis a nível Europeu que gera um estímulo à *dieselização* do parque automóvel nacional de VLP.

¹⁸ Que conforme referido anteriormente num passado recente tendem a beneficiar o preço da gasolina face ao do gasóleo.

4.2.2.3. O impacto da dieselização na concorrência e no mercado de combustíveis em Portugal

A manutenção de forma relativamente artificial (via política fiscal diferenciada) da diferença entre o PVP dos combustíveis introduziu algumas alterações no mercado de combustíveis em Portugal que interessa acompanhar:

- **Ao nível da refinação** - A promoção da “*dieselização*” do parque automóvel de VLP ainda que gerada como uma consequência indirecta de outras políticas pode ser geradora de ineficiências ao nível do sistema de refinação pois no longo prazo reduz a flexibilidade para a optimização das *yields* de refinação. A maximização da produção de diesel no sistema refinador não significa necessariamente a maximização da rentabilidade e do bem-estar social.

Se o fenómeno da *dieselização* automóvel fosse localizado num único país Europeu poderia ter um impacto pouco relevante uma vez que as condições de eficiência poderiam ser repostas a nível Europeu pelos movimentos de importação e exportação de produtos derivados com custos relativamente reduzidos. Tratando-se de uma prática generalizada dos países Europeus e tendo o transporte marítimo de combustíveis de longa distância (Europa-EUA e Europa-Ásia) um preço não menosprezável¹⁹ os custos de corrigir esta ineficiência induzida poderão ser maiores.

- **Ao nível do mercado grossista** – O perfil crescentemente importador de gasóleo implica uma alteração no mercado grossista de combustíveis para fins rodoviários em Portugal. Estando a capacidade de refinação concentrada num único operador no mercado nacional este assumia uma posição dominante no mercado de comércio por grosso de combustíveis rodoviários. O aumento das importações de gasóleo vem reduzir a dependência dos diversos retalhistas do operador tradicional no curto prazo. No longo prazo o cenário de necessidade de aumento das importações de diesel cria oportunidades para o surgimento de outras empresas refinadoras alternativas e consequentemente novos operadores no mercado grossista de combustíveis rodoviários.
- **Ao nível do retalho/distribuição** – As implicações ao nível do retalho assumem duas facetas:
 - **Maior dificuldade na diferenciação do combustível gasolina** - Sendo, por comparação com o gasóleo, o combustível mais dispendioso a propensão à compra de categorias superiores é inferior. Este efeito é particularmente visível se atendermos à queda verificada no consumo de gasolina sem chumbo 98 em 2005 (cerca de 14% contra cerca de 5% do total das gasolinas rodoviárias).
 - **Intensificação da concorrência transfronteiriça ao nível do retalho** – Os diferentes níveis de tributação entre países, mas também a tributação diferenciada entre combustíveis geram alterações do comportamento dos consumidores detentores de VLP especialmente nas regiões de fronteira com consequências sobre o mercado retalhista de combustíveis.

A tributação e o diferencial de tributação entre combustíveis são inferiores em Espanha relativamente a Portugal. De acordo com a análise efectuada no capítulo 2.3.1.1 no final de 2005 a diferença era de cerca de 10 cêntimos/litro na gasolina e 5.5 cêntimos/litro no gasóleo. No abastecimento de um depósito de 50 litros a deslocação a Espanha representaria uma poupança bruta de cerca de €5 por abastecimento no caso da gasolina e de €2.75 no caso do gasóleo. Tendo em conta os custos de deslocação, dentro de determinados limites geográficos o abastecimento em Espanha de um VLP nacional a gasolina é mais provável do que a de um a gasóleo.

¹⁹ Conforme análise desenvolvida no capítulo 1.3.

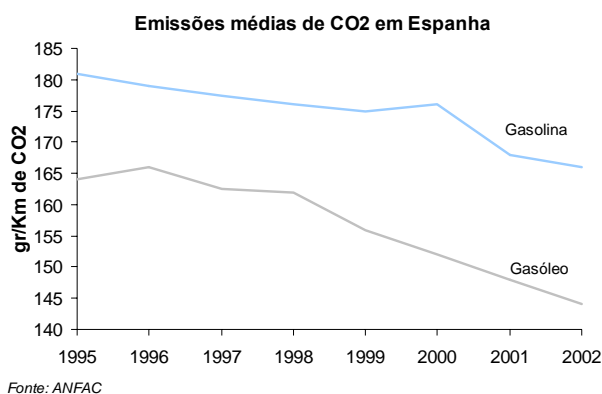
Esta situação por um lado altera a própria definição de mercado geográfico nas regiões fronteiriças e por outro contribui, ainda que de forma diluída²⁰, para a acentuação da quebra das compras de gasolina em território nacional agravando o problema do desequilíbrio ao nível da refinação anteriormente analisado.

- **Ao nível da disponibilidade e preços em localizações fronteiriças** – A desvantagem induzida nos retalhistas nacionais na venda de combustíveis pode levar nas regiões fronteiriças nacionais a uma redução do número de retalhistas e da disponibilidade de combustível. Para além disso o facto de os retalhistas terem uma estrutura de custos relativamente fixa associado a uma redução do fluxo de tráfego poderá ocasionar ou um aumento dos preços dos combustíveis (aproveitando o fluxo dos consumidores menos sensíveis aos preços) ou uma venda abaixo dos preços recomendados pela marca para reduzir o efeito dissuasor (esta questão será analisada com maior detalhe em *newsletters* posteriores).

4.2.3 Outros factores

Ao centrar a análise na questão dos preços, seja dos veículos, seja dos combustíveis, não se pretende ignorar outras razões igualmente válidas para a explicação da evolução recente do parque automóvel europeu e nacional mas apenas focalizar nas principais variáveis de decisão. Importa contudo identificar outros factores que têm vindo a ganhar expressão nos últimos anos:

- **Questões ambientais** – Na generalidade dos países europeus verifica-se uma maior preocupação dos consumidores e governos com as emissões poluentes dos diferentes tipos de veículo. De acordo com a ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones) os motores a diesel são actualmente os motores de combustão interna mais eficientes produzindo cerca de 25% menos emissões poluentes do que os motores a gasolina. A evolução das emissões no mercado espanhol por tipo de combustível foi a seguinte nos últimos anos:



- **Consumo médio (litros/km)** – Em geral verifica-se que o consumo médio de combustível de um automóvel a diesel é inferior ao de um a gasolina. De acordo com a ANFAC um motor a diesel é cerca de 30% mais eficiente no consumo de combustível. Contudo e como já foi referido anteriormente verifica-se que normalmente para iguais níveis de performance os modelos oferecidos com motorizações a diesel têm uma cilindrada superior à dos a gasolina pelo que esta eficiência de combustão é pelo menos parcialmente esbatida.
- **Outras questões** – A título de exemplo as diferenças nos custos de manutenção; a maior duração dos motores a diesel; a imagem associada ao veículo a gasóleo (pouco apelativa para modelos desportivos); são também factores que podem influenciar o processo de selecção do veículo a adquirir.

²⁰ Atendendo ao reduzido peso do consumo de combustíveis nas regiões fronteiriças face ao total nacional.

Anexo Estatístico

Anexo I - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Primeira semana de Janeiro de 2005

Unidade: Euro/litro

Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo
----------------------------	---------

Auto-estrada	Mínimo	0,967	0,815
	Máximo	1,040	0,870
	Média*	1,002	0,850
Outros	Mínimo	0,882	0,789
	Máximo	1,079	0,884
	Média*	1,003	0,851
Áreas Comerciais	Mínimo	0,910	0,733
	Máximo	1,070	0,859
	Média*	1,001	0,798

Norte	Mínimo	0,920	0,733
	Máximo	1,079	0,884
	Média*	1,002	0,848
Centro	Mínimo	0,910	0,733
	Máximo	1,059	0,870
	Média*	1,005	0,849
Lisboa e Vale do Tejo	Mínimo	0,882	0,743
	Máximo	1,060	0,880
	Média*	1,003	0,849
Alentejo	Mínimo	0,959	0,739
	Máximo	1,070	0,865
	Média*	1,005	0,848
Algarve	Mínimo	0,950	0,800
	Máximo	1,030	0,870
	Média*	1,003	0,849

Fonte: DGGE

* Média Aritmética

Anexo II - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2005

Unidade: Euro/litro

Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo
----------------------------	---------

Auto-estrada	Mínimo	1,150	0,940
	Máximo	1,187	0,976
	Média*	1,180	0,974
Outros	Mínimo	1,097	0,879
	Máximo	1,285	1,059
	Média*	1,180	0,974
Áreas Comerciais	Mínimo	1,069	0,899
	Máximo	1,259	0,999
	Média*	1,142	0,939

Norte	Mínimo	1,097	0,909
	Máximo	1,285	1,059
	Média*	1,179	0,972
Centro	Mínimo	1,109	0,909
	Máximo	1,259	0,999
	Média*	1,181	0,974
Lisboa e Vale do Tejo	Mínimo	1,069	0,899
	Máximo	1,205	0,997
	Média*	1,178	0,973
Alentejo	Mínimo	1,069	0,879
	Máximo	1,195	0,985
	Média*	1,178	0,971
Algarve	Mínimo	1,140	0,920
	Máximo	1,184	0,978
	Média*	1,179	0,973

* Média Aritmética

Anexo III – Cálculo da diferença nos PVP de VLP's

O cálculo dos diferenciais de preços de VLP a gasolina e a gasóleo é particularmente complexo por diversas ordens de razão designadamente:

1 - Estratégias comerciais da marca – A quota de mercado das diversas marcas varia de país para país assim como as preferências dos consumidores relativamente a determinados atributos dos veículos pelo que é natural que existam diferentes níveis de agressividade comercial entre países. É também possível que essa maior/menor agressividade comercial se possa reflectir no diferencial entre o preço do veículo a gasolina e a gasóleo. Para além disso por questões de posicionamento não é de excluir a possibilidade de determinadas marcas não comercializarem determinados modelos a gasóleo (normalmente modelos mais desportivos).

2 - Performances diferentes - É pouco comum encontrar, para o mesmo modelo da mesma marca, com especificações semelhantes, modelos a gasolina e a gasóleo com potências (cm³ e kw) semelhantes. Tradicionalmente as motorizações a gasóleo são mais elevadas (maior cilindrada) do que as a gasolina. Ainda que, existam modelos com motorizações de idêntica capacidade a gasolina e a gasóleo, dificilmente os poderíamos considerar como semelhantes na medida em que a performance do veículo a diesel (medida pela capacidade de aceleração e/ou pela velocidade máxima) ficaria geralmente aquém da performance do veículo a gasolina.

3 – Níveis de equipamento diferentes – É comum que os níveis de equipamento de um mesmo modelo variem de país para país. Essa alteração dos níveis de equipamento pode ter impacto nos preços dos veículos. Contudo já é menos normal que para uma mesma marca, modelo e país os níveis de equipamento sejam significativamente diferentes entre a versão a gasolina e a diesel.

4 – Gestão de stocks e flutuações sazonais – Uma vez que as marcas têm que fazer uma gestão quer dos stocks de veículos produzidos, quer da procura é natural que algumas delas optem por estratégias mais agressivas de colocação de veículos a gasolina em determinados momentos, esbatendo o diferencial de preços momentaneamente.

Para mitigar alguns dos riscos acima identificados na escolha dos modelos a gasolina e a diesel foram tomadas as seguintes precauções:

- **Na escolha da marca** – Procurou-se seleccionar uma marca que:
 - Estivesse presente em todos os mercados Europeus analisados
 - Tivesse uma dimensão relevante em cada um dos mercados em particular
 - Não fosse líder de mercado em todos os mercados

A escolha recaiu sobre os veículos da VW – VOLKSWAGEN. A VW tinha em 2005 uma quota de mercado de cerca de 10% na Europa Ocidental em linha com as quotas de mercado da Renault (9.7%) e da Opel (9%). Este posicionamento revela uma boa representatividade da marca em todos os mercados, com uma dimensão relevante, mas sem assumir uma liderança clara do mercado global.

- **Na escolha dos modelos** – Procurou-se seleccionar modelos que:
 - Reflectissem a cilindrada média do parque automóvel europeu (EU-15) de cerca de 1.740 cm³ (dados de 2004)
 - Reflectissem o diferencial de cilindradas entre veículos a gasolina e a diesel para o mesmo modelo
 - Tivessem performances semelhantes ao nível de aceleração e velocidade máxima

- o Que fossem oferecidos com motorizações semelhantes na generalidade dos países Europeus

Tendo em consideração todas essas características e verificando que efectivamente as motorizações a diesel oferecidas eram de cilindradas superiores foram escolhidos do portfolio de veículos da VW os modelos:

VW Golf V - 1,6 FSI – Gasolina, com uma performance de 10.8 segundos dos 0 aos 100km/h e uma velocidade máxima de 192km/hora

VW Golf V - 2,0TDi – Gasóleo, com uma performance de 9.3 segundos dos 0 aos 100 km/hora e uma velocidade máxima de 203 km/hora

Para os países em que não foi possível encontrar um modelo idêntico ao definido foi escolhido o mais próximo em termos de especificações.

- **Na escolha do nível de equipamento** – De forma a evitar enviesamentos de preço resultantes do nível de equipamento optou-se por compara veículos com pacotes com níveis semelhantes de equipamento. Para ambos foi comparada a versão *Trendline* de 5 portas.
- **Na escolha dos preços** - Todos os preços utilizados são os PVP anunciados pela própria marca e reportados a 10-02-2006.
- **Na escolha dos países** – A análise foi realizada para a EU a 15 países. Os países considerados foram: Áustria; Bélgica; Dinamarca; Finlândia; França; Alemanha; Grécia; Irlanda; Itália; Luxemburgo; Holanda; Portugal; Espanha; Suécia; Reino Unido.

Os resultados da análise efectuada em termos de diferenciais de preços de veículos a gasóleo e a gasolina foram:

Países	Diferença de preço
Áustria	10,7%
Bélgica	22,2%
Dinamarca	20,4%
Finlândia	27,5%
França	18,5%
Alemanha	16,6%
Grécia	37,4%
Irlanda	32,1%
Itália	19,0%
Luxemburgo	14,5%
Holanda	27,4%
Portugal	13,9%
Espanha	16,3%
Suécia	12,7%
Reino Unido	6,2%
Média ponderada EU 15	16,7%

Siglas e abreviaturas utilizadas

Brent – “Brent blend” – Tipo de crude mais transaccionado no mar do Norte. O Brent tem uma densidade de cerca de 37.5 de acordo com a escala do API (American Petroleum Institute). Tecnicamente é uma mistura de crude da Shell UK (zona de exploração de Brent) e da BP (zona de exploração de Ninian).

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

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

PVP - Preço de Venda ao público.

PMVP - Preço Médio de Venda ao Público.

Amplitude de preços - diferença de preços entre o mais baixo e o mais elevado, praticados no mercado.

VLP - Veículos Ligeiros de passageiros.

Fontes de informação e Contactos

Fontes de Informação

Fonte	Data de recolha da última informação utilizada
DGGE - Direcção Geral de Geologia e Energia	Combustíveis Líquidos - 18 de Janeiro de 2006 Combustíveis Gasosos - 10 de Fevereiro de 2006 Estatísticas Rápidas – Outubro de 2005 Vendas mensais de combustíveis – Dezembro de 2005
AIE - Agência Internacional da Energia	17 de Janeiro de 2006
Comissão Europeia	18 de Janeiro de 2006
ACAP - Associação do Comércio Automóvel de Portugal e AutoInforma	10 de Fevereiro de 2006
ACEA	10 de Fevereiro de 2006
Association Auxiliaire de l'Automobile	10 de Fevereiro de 2006
ANFAC - Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones	17 de Fevereiro de 2006
Guia do Automóvel	Novembro de 2005

Contactos

Rua Laura Alves, nº4, 7º
1050-138 Lisboa
Tel: + 351 21 790 20 00
Fax: +351 21 790 20 96

Disclaimer

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

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

A presente Newsletter é difundida a título meramente informativo.