



AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

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

Iº Trimestre de 2006

Junho de 2006

Sumário Executivo

- **Procura e oferta internacional de crude com baixos crescimentos** - Durante o primeiro trimestre de 2006 a procura internacional cresceu 0,8% e a oferta 0,9% o que representa um arrefecimento do crescimento face ao verificado em 2005.
- **Aumento da procura nacional de crude destinada à refinação excedentária de gasolina para satisfação das exportações**, designadamente para o mercado norte-americano. Em Fevereiro a procura nacional de crude cresceu mais de 12% apesar das quebras no consumo nacional de produtos derivados. **O consumo de combustíveis rodoviários acentuou a queda nos últimos 12 meses (- 2,8%)** – O consumo de gasolina caiu 6,3% e o de gasóleo 1,6%.
- **Preço do petróleo nos mercados internacionais fecha primeiro trimestre a aliviar a subida mas atinge níveis máximos em Abril e Maio** – No primeiro trimestre do ano o preço do crude era de \$66,4/bbl. Contudo já durante o mês de Maio o preço dos futuros do Brent ultrapassou os \$73/bbl.
- **Preços do gasóleo e da gasolina em alta ligeira nos mercados internacionais** – No primeiro trimestre do ano a cotação internacional do gasóleo e da gasolina cresceram, respectivamente, 5% e 6,8% no mercado *spot* em euros. **Os preços do gasóleo e da gasolina em Portugal evoluíram em linha com o verificado nos mercados internacionais** durante o primeiro trimestre do ano.
- Em Março o **PMVP¹ da gasolina sem chumbo 95 foi idêntico à média Europeia enquanto o gasóleo continuou abaixo da média.**
- **Menor concorrência entre postos localizados em auto-estradas** – Apesar do preço médio dos combustíveis nestes postos ser semelhante ao dos restantes (excluindo áreas comerciais) a amplitude de preços é menos de metade para ambos os combustíveis.
- **Reduzida diferença no preço médio de venda dos combustíveis por distrito** – Não são significativas as diferenças no preço médio de venda a público da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo nos diversos distritos.
- Contudo, existe uma **elevada diferença na amplitude de preços por distrito** – Em alguns distritos a diferença entre o preço mínimo e o preço máximo do mesmo combustível rodoviário é superior a 10%. O preço da gasolina sem chumbo 95 apresentou diferenças de cerca de 13% no distrito de Beja e o gasóleo rodoviário diferenças de 11% no distrito de Aveiro. Já o distrito de Bragança é o que apresenta uma amplitude de variação inferior para ambos os combustíveis (menos de 3,4% de diferença).
- **Consumo de GPL em baixa com preços em alta** – o consumo de GPL decresceu 7,3% no primeiro trimestre face a período homólogo. A quebra foi particularmente elevada no gás butano de garrafa (-8,5% vs -4,2% gás propano engarrafado). Os preços do gás engarrafado subiram cerca de 7,5% e 6,1% para o gás propano e butano respectivamente no trimestre.

¹ Preço Médio de Venda ao Público

Índice

<u>Sumário Executivo</u>	<u>1</u>
<u>1. Análise do mercado das matérias-primas</u>	<u>3</u>
1.1. Procura e Oferta de petróleo	3
1.2. Preço internacional do petróleo	5
1.3. Preço dos transportes marítimos de petróleo	6
<u>2. Análise do mercado português de combustíveis líquidos (gasolina e gasóleo rodoviário)</u>	<u>7</u>
2.1. Oferta	7
2.2. Procura	8
2.3. Evolução dos preços de venda ao público de combustíveis	10
<u>3. Breve análise do mercado do Gás Propano e Butano de garrafa</u>	<u>17</u>
3.1. Análise do preço internacional da matéria-prima	17
3.2. Análise da procura nacional de gás de garrafa	18
3.3. Análise da evolução dos preços	18
<u>4. Análises Complementares – Análise do PVP dos combustíveis rodoviários por distrito</u>	<u>19</u>
4.1. Gasolina sem chumbo 95	19
4.2. Gasóleo	21
<u>Anexo Estatístico</u>	<u>23</u>
Anexo I - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2005	23
Anexo II - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Março de 2006	23
<u>Siglas e abreviaturas utilizadas</u>	<u>24</u>
<u>Fontes de Informação</u>	<u>25</u>

1. Análise do mercado das matérias-primas

1.1. Procura e Oferta de petróleo

1.1.1. Internacional

Procura

No primeiro semestre de 2006 a procura global de petróleo cresceu 0,8% atingindo os 85,2 mb/d (valor que compara com os 84,5 mb/d do primeiro trimestre de 2005).

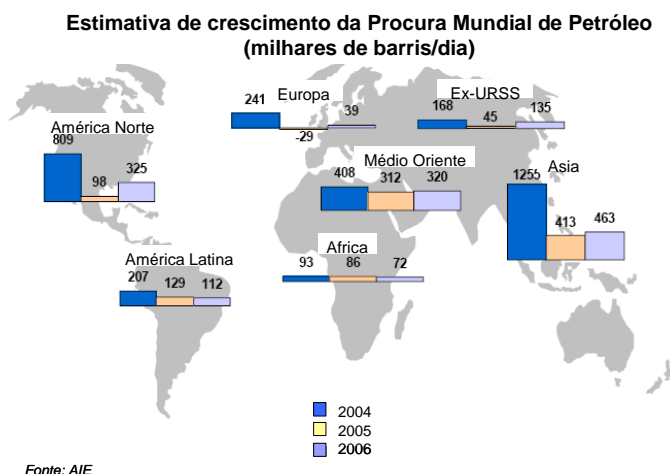
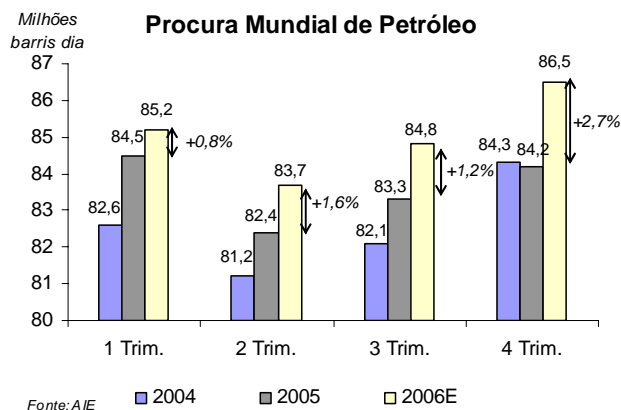
Apesar do ligeiro acréscimo face a 2005, este representa um aumento considerável face a 2004 (mais de 2,5 milhões de barris diários).

A desaceleração da taxa de crescimento da procura no trimestre resulta sobretudo de três factores:

- Declínio do consumo norte-americano – Durante o primeiro trimestre de 2006 o consumo norte-americano caiu cerca de 0,8% face a igual período do ano anterior em resultado das temperaturas mais amenas e da queda do preço do gás natural que provocou um efeito de substituição entre gás natural e fuelóleo na produção de energia.
- Crescimento do consumo da China abaixo do esperado – Apesar da procura da generalidade dos derivados de petróleo ter permanecido forte no primeiro trimestre de 2006 verificou-se alguma estabilização do consumo de fuelóleo, com este combustível a perder peso relativo na produção de energia.
- Aumento dos preços internacionais – O aumento do preço do petróleo e consequentemente dos produtos derivados parece ter desincentivado o consumo, sobretudo pelos clientes de combustíveis rodoviários.

Durante 2006 estima-se que a procura de petróleo cresça 1,8% de acordo com os dados mais recentes da Agência Internacional da Energia (AIE). Este crescimento resulta, fundamentalmente, de 3 fenómenos:

- Aumento da procura aparente na Ásia resultante dos fortes índices de crescimento previstos para a China e Índia em 2006.
- Crescimento do consumo no Médio Oriente também influenciado pelos “petrodolares”.
- Importante 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.



Oferta

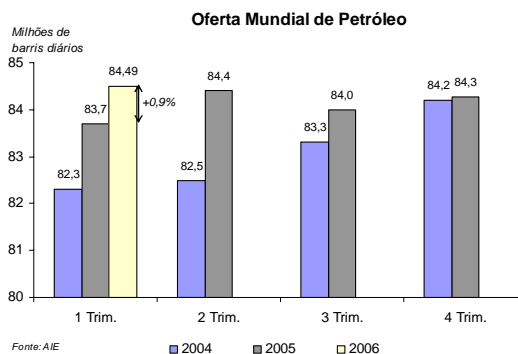
No primeiro trimestre do ano, apesar de alguma instabilidade ao nível da oferta esta cresceu cerca de 0,9% face a igual período de 2005 para os 84,5 milhões de barris diários.

Apesar do aumento da oferta no primeiro trimestre do ano vários factores têm afectado e poderão continuar a afectar a oferta nos próximos meses:

- Interrupções de produção e sabotagem ao nível da exploração petrolífera na Nigéria e no Iraque - Apesar de terem tido um impacto pouco significativo no primeiro trimestre poderão assumir outras proporções no futuro.
- Incertezas geopolíticas – As interrupções na produção da Venezuela e as ameaças Iranianas poderão provocar retracções ao nível da oferta da OPEP.

Existem contudo também factores que poderão influenciar positivamente a oferta:

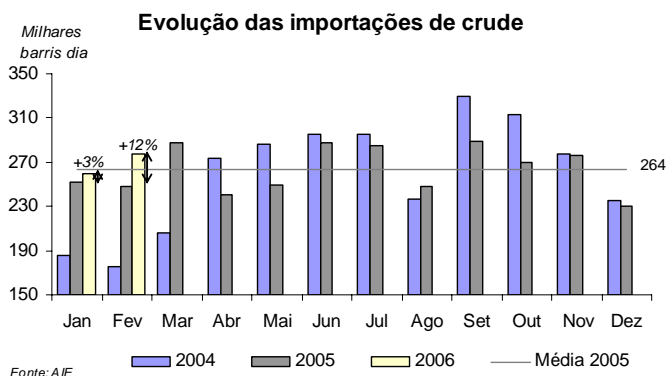
- Aumento da oferta de países não pertencentes à OCDE, designadamente do Brasil e dos países da ex-URSS.
- O aumento de capacidade de exploração de petróleo dos membros da OPEP prevista para 2006 corresponde sobretudo a *light* e *sweet* crudes (com melhores índices de aproveitamento).



1.1.2. Nacional

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

Nos meses de Janeiro e Fevereiro² de 2006 a procura nacional de crude aumentou de forma substancial. Em Janeiro atingiu os 260 milhares de barris diários (+3,2% do que em igual período do ano 2005) e em Fevereiro os 278 milhares de barris diários (+12% do que em período homólogo de 2005).



Apesar do aumento da procura nacional de crude, o consumo no mercado nacional tem vindo a decrescer em resultado da alta dos preços dos combustíveis. De algum relevo, apenas se verifica um crescimento significativo no início do ano dos segmentos das Bancas Marítimas e das Naftas Químicas. Os restantes subsegmentos do mercado registam quebras no consumo.

Assim, o crescimento da procura nacional de crude resulta em boa medida da refinação excedentária de gasolina para satisfação das exportações, designadamente para o mercado norte-americano.

A manter-se esta tendência, a procura média anual em 2006 tenderá a ultrapassar a de 2005.

² No momento de preparação da Newsletter não estavam disponíveis dados relativos a Março de 2006.

1.2. Preço internacional do petróleo

No primeiro trimestre de 2006 o preço do petróleo continuou a aumentar mantendo uma tendência que se prolonga há mais de um ano.

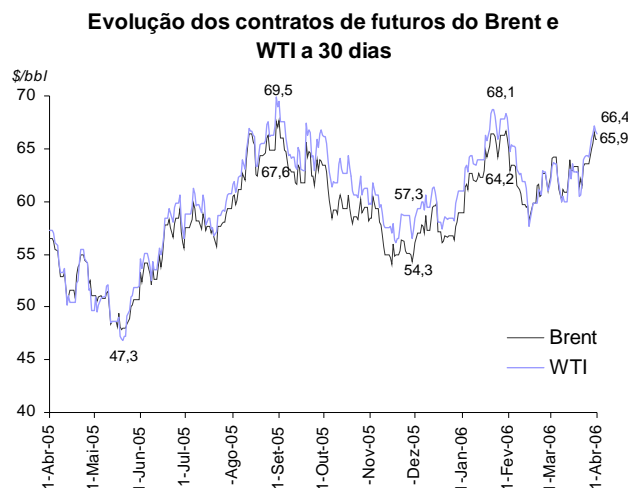
O preço dos contratos de futuros a 1 mês do *Brent* e WTI atingiram os \$65,9/bbl e \$66,4/bbl respectivamente no último dia de Março de 2006. Durante o primeiro trimestre a evolução dos preços não foi uniforme: registou-se uma forte subida em inícios de Janeiro, corrigida no final do mês e uma tendência de subida continuada nos meses de Fevereiro e Março.

Verificou-se também a redução do “spread” entre os preços do *Brent* e do WTI no últimos seis meses em resultado da regularização dos preços nos mercados internacionais após os furacões que afectaram a produção, transporte e refinação no continente americano em 2005.

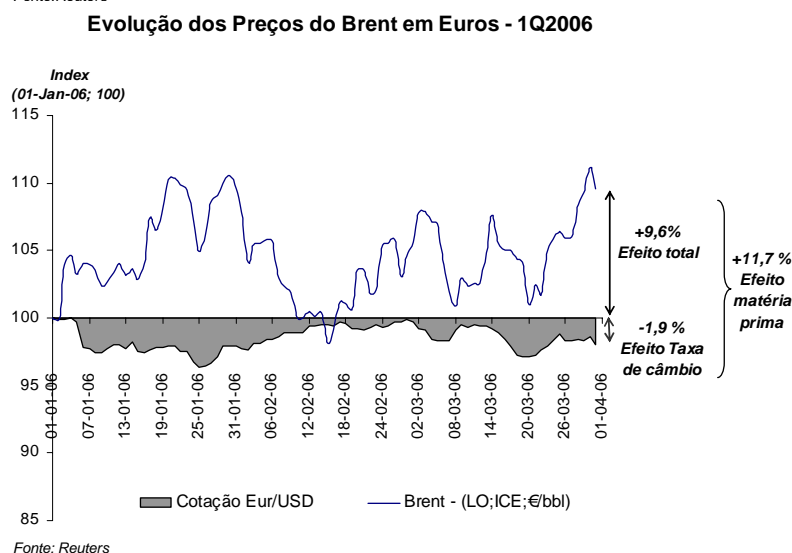
No primeiro trimestre de 2006 o *Brent* cotado em dólares subiu 11,7%. O efeito deste acréscimo foi atenuado pela desvalorização do dólar em 1,9% o que significou um acréscimo do preço em Euros do *Brent* de 9,6%.

A tendência de crescimento dos preços do petróleo tem-se vindo a agravar nos meses mais recentes com o barril de *Brent* a ultrapassar os \$73 durante o mês de Abril. Esta escalada dos preços está associada a diversos factores, designadamente:

- Aumento da procura norte-americana de crude – com o aumento das *yields* de produção em antecipação das paragens previstas para manutenção em Abril.
- *Stocks* de gasolina norte-americanos abaixo do esperado em meados de Março – a expectativa de aumento da procura teve impacto ao nível dos preços.
- Incerteza geopolítica – a incerteza relativamente às eventuais medidas de retaliação do governo iraniano face à oposição ao seu plano nuclear e a interrupção temporária involuntária de produção na Nigéria alteraram as expectativas dos investidores quanto à possibilidade de manutenção da oferta do Irão e da Nigéria nos níveis actuais.



Fonte: Reuters



Fonte: Reuters

1.3. Preço dos transportes marítimos de petróleo

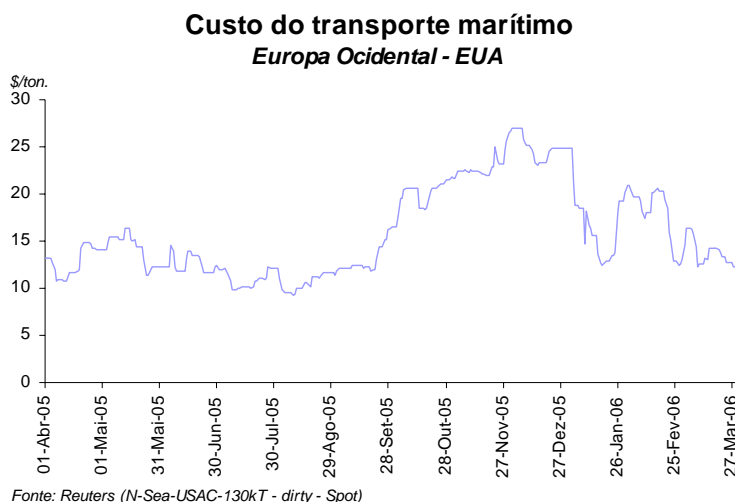
Depois de ter atingido valores superiores a \$25/ton o preço do transporte marítimo de petróleo na rota Europa Ocidental – Costa Atlântica dos EUA estabilizou em torno dos \$12/ton no final de Março de 2006 atingindo o valor mais baixo dos últimos 3 anos.

Esta redução do preço dos transportes marítimos resulta de vários factores:

- Redução da procura internacional de transporte devido a razoáveis *stocks* de matéria-prima nos principais países consumidores;
- Redução das oportunidades de arbitragem entre o continente americano e Europeu ao nível dos produtos refinados

O pico verificado em 2005 no custo de transporte 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 Dezembro de 2005 a oportunidade de arbitragem reduziu-se substancialmente e o preço do transporte marítimo tem vindo a decrescer substancialmente.



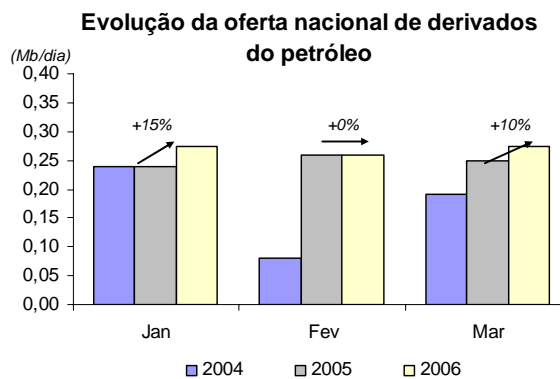
2. Análise do mercado português de combustíveis líquidos (gasolina e gasóleo rodoviário)

2.1. Oferta

2.1.1. Nacional

A oferta nacional de produtos derivados do petróleo após a queda verificada durante o ano de 2005³ apresentou sinais de recuperação durante o primeiro trimestre de 2006 (crescimento de 8% face a igual período de 2005).

Nos meses de Janeiro e Março a oferta cresceu 15% e 10% respectivamente em linha com o verificado ao nível da procura de petróleo, com um desfasamento de cerca de 1 mês.



Até Março o processamento de derivados de petróleo atingiu o equivalente a 270 mil barris diários.

Este aumento da oferta encontra-se fortemente sustentado pelo crescimento das exportações de produtos refinados e não pelo mercado interno nacional onde se tem verificado uma quebra no consumo da generalidade dos derivados do petróleo à excepção dos derivados vendidos nas bancas marítimas e das Naftas Químicas.

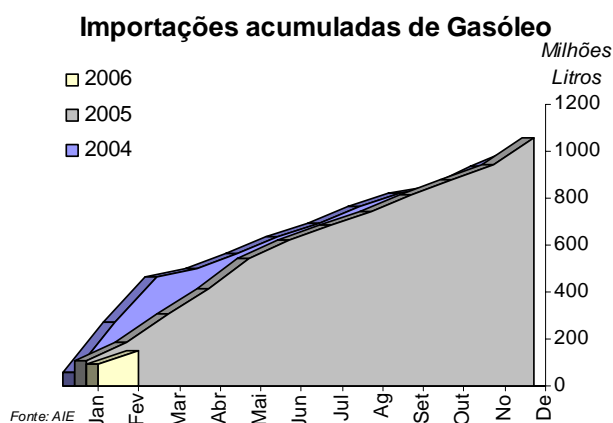
O crescimento das exportações de gasolina tem sustentado de forma significativa o aumento da oferta nacional de produtos derivados do petróleo (De Janeiro a Abril as exportações de gasolina cresceram cerca de 40% das 500 mil toneladas para as 700 mil, com o mercado Americano a absorver cerca de um terço das exportações nacionais).

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 2005.

Durante os meses de Janeiro e Fevereiro⁴ de 2006 as importações de gasóleo decresceram cerca de 20% face a igual período do ano anterior.

De acordo com dados da AIE até Fevereiro o valor acumulado das importações de gasóleo em Portugal era de 147 milhões de litros.



³ Se excluídos os efeitos de variação decorrentes da paragem da refinaria de Leça da Palmeira para a manutenção extraordinária. Conforme referência na Newsletter anterior.

⁴ Não se encontra ainda disponível informação relativa ao mês de Março de 2006 pelo que a análise se restringe aos meses de Janeiro e de Fevereiro.

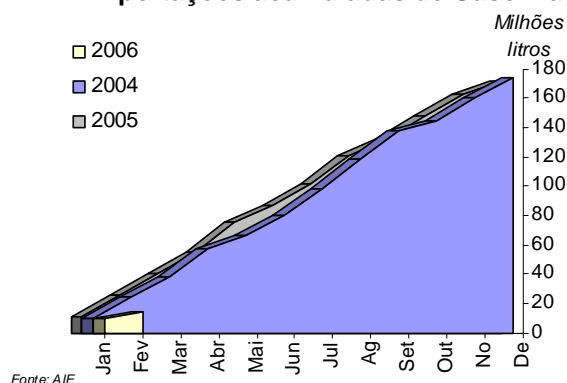
Esta evolução está relacionada com dois factores:

- O decréscimo do consumo interno de gasóleo rodoviário (-0,7% em Janeiro e Fevereiro)
- Uma maior capacidade de escoamento da gasolina no mercado internacional que permitiu aproveitar a capacidade produtiva de produtos refinados aumentando a produção de gasóleo em paralelo com o aumento da produção de gasolina para abastecer o mercado externo.

Apesar de Portugal ser um exportador líquido de gasolina, durante o ano de 2005, importou cerca de 172 milhões de litros de gasolina. Até Fevereiro de 2006 os níveis de importação de gasolina desceram cerca de 43%.

Desta forma, até Fevereiro de 2006 o volume de importações de gasolina não tinha excedido os 14,7 milhões de litros.

Importações acumuladas de Gasolina

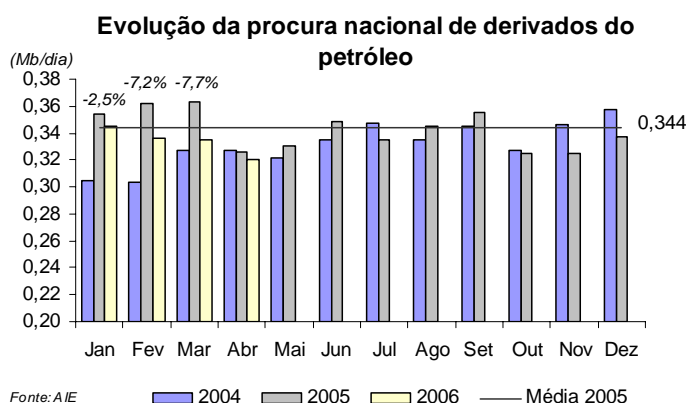


2.2. Procura

A procura global de produtos derivados do petróleo atingiu em Portugal os 30,5 milhões de barris no primeiro trimestre de 2006.

Até Março de 2006 verificou-se uma significativa retracção da procura nacional de produtos derivados do petróleo (-5,8% face a idêntico período de 2005).

Nos meses de Fevereiro e Março essa quebra foi mais acentuada com decréscimos superiores a 7%.



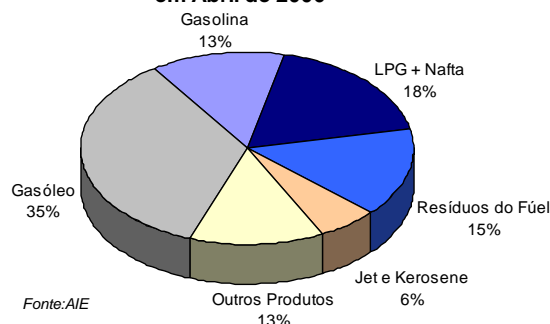
Este decréscimo deve-se fundamentalmente aos seguintes factores:

- **Quebra no consumo de fuelóleo para produção de energia** – Os melhores índices de hidraulicidade face ao primeiro trimestre de 2005 permitiram uma maior utilização da energia hídrica em substituição do fuelóleo.
- **Redução no consumo de gasolina e gasóleo rodoviário, particularmente dos segmentos mais caros** – A quebra no consumo nacional de gasolina rodoviária foi particularmente sentida na gasolina sem chumbo 98 (-24% face a igual período de 2005), com os consumidores deste combustível a procurarem atenuar o efeito da subida dos preços pela mudança para gasolinas mais baratas e de inferior qualidade (gasolina sem chumbo 95).
- **Quebra nos asfaltos** – A produção de asfaltos desacelerou durante os primeiros meses do ano (-29% face a 2005) em resultado do ténue crescimento da actividade económica e da evolução da carteira de obras públicas.

De acordo com dados da AIE em Abril de 2006 cerca de metade (48%) de procura nacional de produtos derivados de petróleo era dirigida para gasóleo e gasolina sobretudo relacionados com o transporte rodoviário terrestre, marítimo (bancas) e aéreo (Jet).

O peso relativo destes derivados na procura global não variou face a igual período de 2005, mas já relativamente a anos anteriores se verifica uma quebra acentuada do peso da gasolina rodoviária.

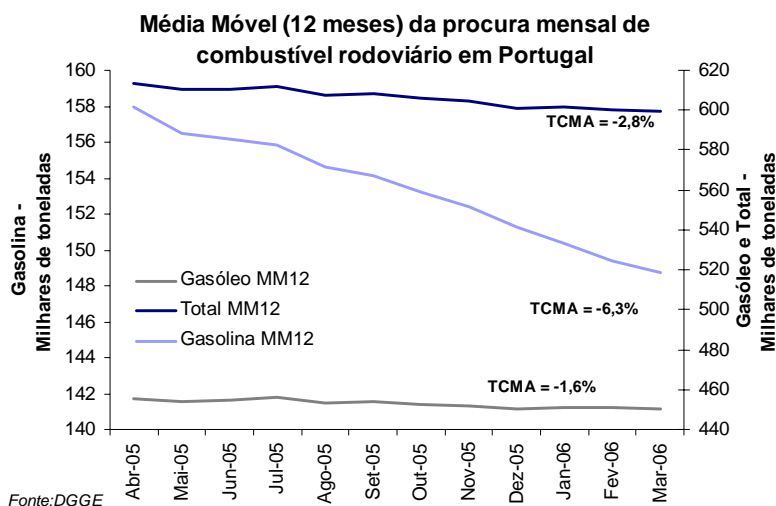
Composição da Procura de derivados do Petróleo em Abril de 2006



Apesar do peso relativo se ter mantido estável, não significa isto que o consumo de combustíveis designadamente de combustíveis rodoviários esteja estável. Na realidade existe uma quebra no consumo de combustíveis rodoviários acompanhada também por uma redução generalizada do consumo dos restantes produtos derivados de petróleo.

De acordo com dados da DGGE, o consumo de combustíveis rodoviários caiu cerca de 2,8% nos últimos 12 meses até Março de 2006. A gasolina apresenta uma quebra mais acentuada de 6,3% mas o consumo de gasóleo registou também um decréscimo de 1,6% nos últimos 12 meses. Ainda assim esta quebra no consumo do gasóleo desacelerou em Janeiro e Fevereiro de 2006.

Em grande medida, o consumo de combustíveis rodoviários está a ser afectado pelo aumento dos preços dos combustíveis no mercado nacional e o decréscimo mais acentuado na gasolina está associado ao efeito de substituição de veículos movidos a gasolina por veículos com motores a gasóleo (conforme análise desenvolvida na Newsletter anterior⁵).



⁵ Pode ser consultada no sítio: http://www.autoridadedaconcorrenca.pt/vlimages/Newsletter2006_03_combustiveis.pdf

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 primeiro semestre de 2006 foi caracterizado por uma subida do preço da gasolina no início do mês de Janeiro posteriormente corrigida durante o mês de Fevereiro. Já em Março os preços no mercado spot voltaram a subir e no final do mês a cotação da gasolina atingiu os 62,41/bbl.

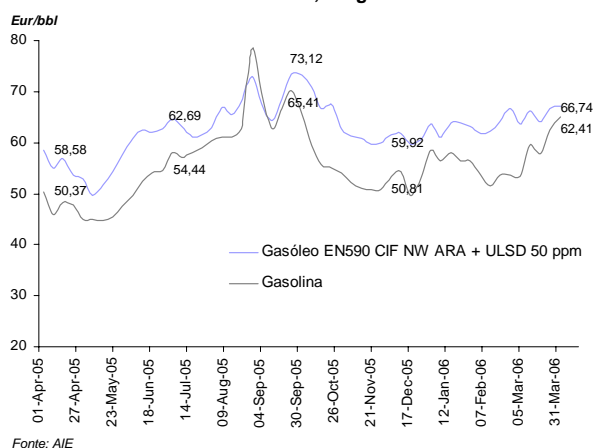
O preço do gasóleo desde Janeiro que apresenta uma tendência de subida relativamente continuada mas mais ténue e com flutuações mais ligeiras. Em finais de Março a cotação spot do gasóleo atingiu os 66,74/bbl

Estes valores representam um crescimento de cerca de 6,8% e de 5% para a gasolina e o gasóleo respectivamente (o que compara com um crescimento de 4,1% do preço do crude (*brent*) no mercado *spot*⁶).

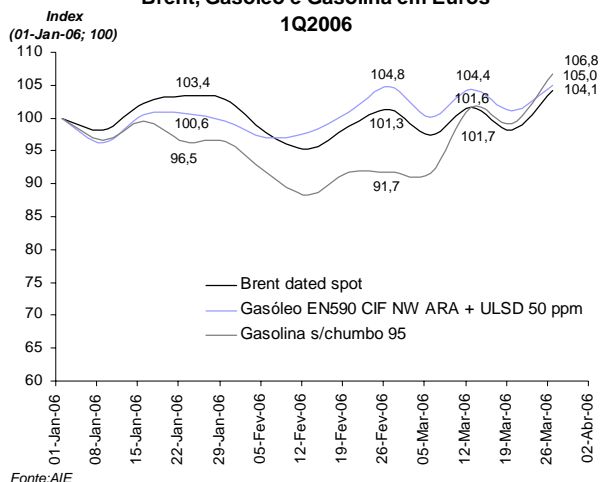
O crescimento mais acentuado do preço da gasolina no mercado *spot* está relacionada particularmente com duas ocorrências no mercado norte-americano: baixos stocks de gasolina verificados no final de Março; atrasos no reinício de actividade de refinarias importantes como a de St. Croix após períodos de manutenção.

O crescimento do preço do gasóleo está sobretudo relacionado com o aumento da procura de fuelóleo para a produção de energia em resultado das baixas temperaturas verificadas em Março em importantes países consumidores Europeus, designadamente na Alemanha e na França.

Evolução do preços do Gasóleo e Gasolina
Rotterdam, Barges FOB



Índice de preços spot do
Brent, Gasóleo e Gasolina em Euros
1Q2006



⁶ Note-se que o preço do Brent no mercado de futuros subiu substancialmente mais do que no mercado spot reflectindo as expectativas dos consumidores para a evolução dos preços nos mercados spot durante o mês de Abril. De facto o mês de Abril foi caracterizado por uma subida importante do preço do crude no mercado spot.

2.3.1.2. Nacionais

Análise do PMVP antes de impostos⁷

Em meados de Março de 2006 o PMVP, antes de impostos, da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo era, respectivamente, de 45,6 e 51,5 cêntimos por litro, reflectindo a tendência de subida ligeira face a Dezembro de 2005.

Após ter atingido em Outubro de 2005 o nível mínimo a diferença entre o preço dos dois combustíveis, no primeiro trimestre de 2006 registou-se uma aproximação aos níveis médios de diferença. O gasóleo atingiu então um diferencial de preço antes de impostos de 6 cêntimos por litro face à gasolina (o que compara com 7 cêntimos há 12 meses atrás).

Até meados de Fevereiro de 2006 o PMVP antes de impostos chegou a subir 7,7% para a gasolina e 3,5% para o gasóleo.

No final do mês de Fevereiro e durante o mês de Março verificou-se uma quebra no preço da gasolina e um aumento do preço do gasóleo. Desta forma, em termos globais e relativamente a 31 de Dezembro de

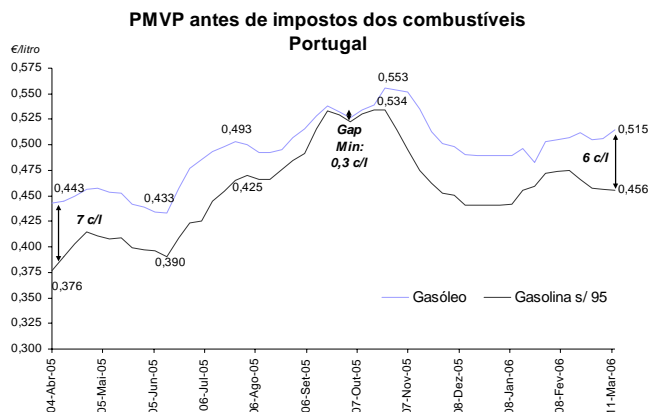
2005, o primeiro trimestre do ano foi caracterizado por aumentos nos PMVP antes de impostos da gasolina e do gasóleo de 3,3% e 5% respectivamente.

Este aumento esteve em linha com o verificado nos mercados internacionais.

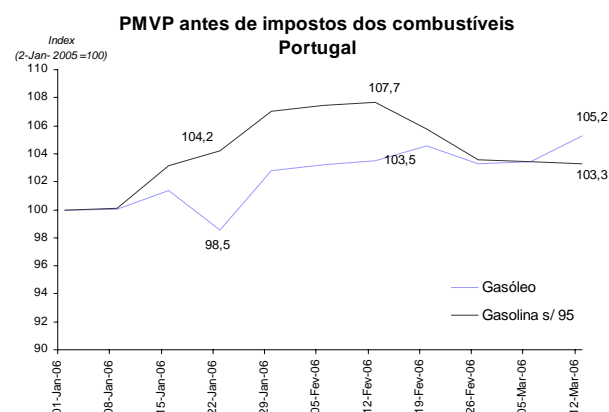
Análise do PMVP depois de impostos

Em meados de Março de 2006 o PMVP da gasolina s/chumbo 95 em Portugal atingiu os €1,226/litro e o do gasóleo os €1,034/litro. Estes valores, apesar de se encontrarem acima dos verificados em finais de Dezembro de 2005 estão abaixo dos níveis atingidos em Janeiro.

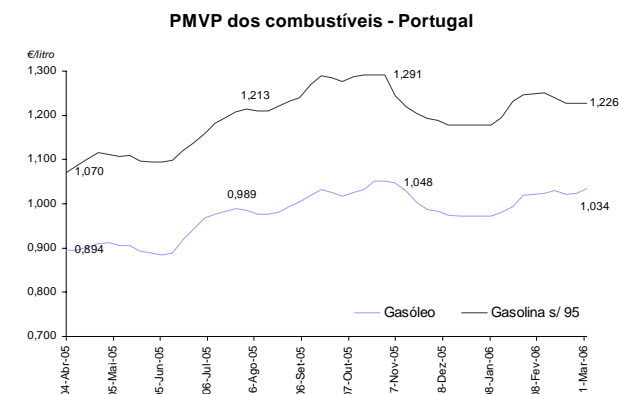
A diferença entre o PMVP da gasolina e do gasóleo durante o último trimestre manteve-se relativamente constante ao contrário do que aconteceu em relação à diferença entre PMVP's antes de impostos, o que resulta sobretudo da componente fixa da carga fiscal que incide sobre os combustíveis.



Fonte: Comissão Europeia



Fonte: AdC com base em dados da Comissão Europeia



Fonte: Comissão Europeia

⁷ A última semana de Março incluída nesta análise foi a de 13 de Março por ainda não terem sido publicados pela Comissão Europeia dados mais recentes.

2.3.2. Comparações regionais

Relativamente à gasolina sem chumbo 95 apesar de o preço médio não diferir substancialmente entre as diversas regiões do país (diferença de 2 cêntimos/litro) a média de preços mais baixa durante a última semana de Março de 2006 ocorreu nas regiões de Lisboa e Vale do Tejo (LVT) e no Alentejo.

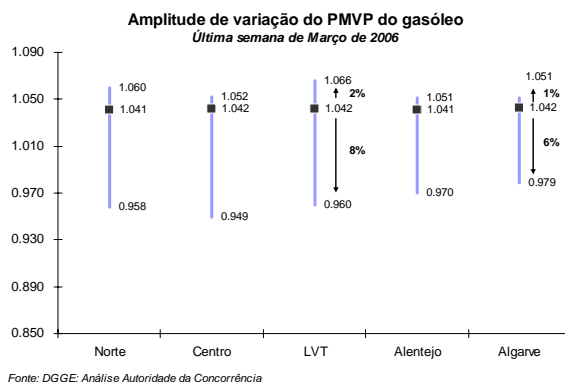
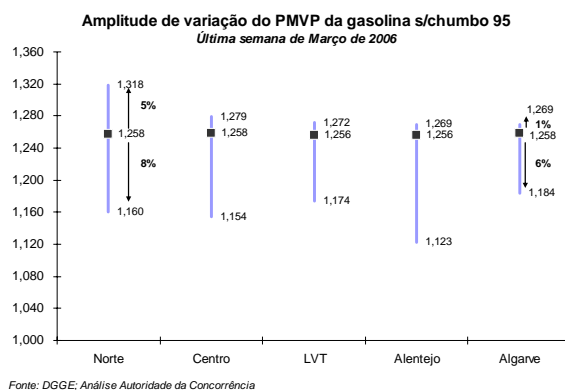
As amplitudes de variação (diferença entre o preço mais baixo e o preço mais alto praticados na venda ao público) foram diferentes entre regiões durante a última semana de Março. Para a gasolina sem chumbo 95, tal como se tem vindo a verificar em anteriores edições da *Newsletter* a maior amplitude de variação de preços é registada na região Norte – cerca de 13% (8%+5%); enquanto que a região que registou menor amplitude de variação foi o Algarve (cerca de 7%).

O preço mais baixo da gasolina s/ chumbo 95 foi registado na região do Alentejo (cerca de €1,123/litro).

Relativamente ao gasóleo os preços médios entre regiões também não diferem significativamente (cerca de 1 cêntimo por litro). Ainda assim os preços médios mais baixos foram registados na região Norte e no Alentejo.

Relativamente ao gasóleo a amplitude de variação dos preços é mais homogénea entre as diferentes regiões. A região de LVT apresenta uma ligeiramente maior amplitude de variação (cerca de 10%) e o Algarve a menor amplitude de variação (7%). Na região Centro foi encontrado o preço mais baixo (cerca de €0,949/litro).

O preço mais elevado para a gasolina sem chumbo 95 foi registado na região Norte (€1,318/litro) e o mais elevado para o gasóleo na região de LVT (€1,066/litro).



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

2.3.3. Comparações por localização do retalhista

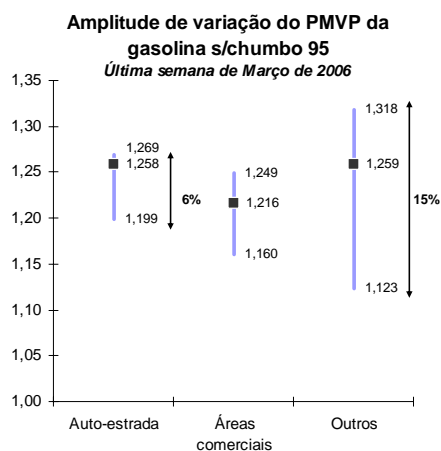
No final do mês de Março de 2006, os preços médios mais baixos da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo verificaram-se em postos de combustíveis junto a áreas comerciais designadamente hipermercados (€1,216/litro vs €1,259/litro noutros postos para a gasolina sem chumbo 95 e €0,999/litro vs €1.043/litro noutros postos 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/hipermercados) para ambos os combustíveis.

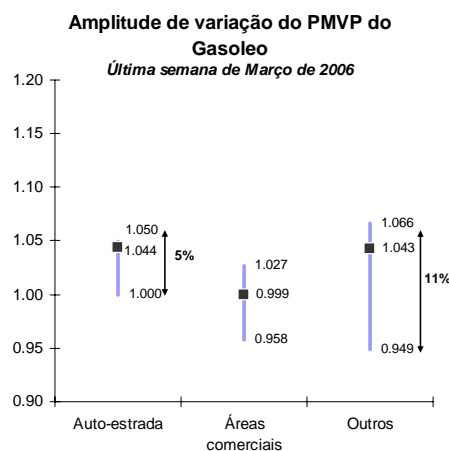
A amplitude de preços da gasolina s/ chumbo 95 foi particularmente elevada nos postos não localizados em auto-estradas ou em grandes superfícies (amplitude de variação de cerca de 15%) reflectindo a discrepância entre os preços mais baixos praticados por algumas bombas independentes e os preços mais elevados praticados pelas principais marcas de combustíveis a operar no mercado. Os postos localizados em auto-estradas continuaram a ter uma amplitude de variação dos preços mais reduzida (6%).

Apesar do preço médio dos combustíveis nos postos localizados em auto-estradas ser semelhante ao dos restantes (excluindo áreas comerciais) a amplitude de preços é menos de metade para ambos os combustíveis revelando indícios de menor concorrência nestas localizações.

A amplitude de preços do gasóleo foi particularmente elevada fora das grandes superfícies (áreas comerciais) e auto-estradas atingindo diferenças de cerca de 11%. Também para o gasóleo a amplitude de preços nos postos localizados em auto-estradas continuou a ser a mais reduzida (5%).



Fonte: DGGE; Análise Autoridade da Concorrência



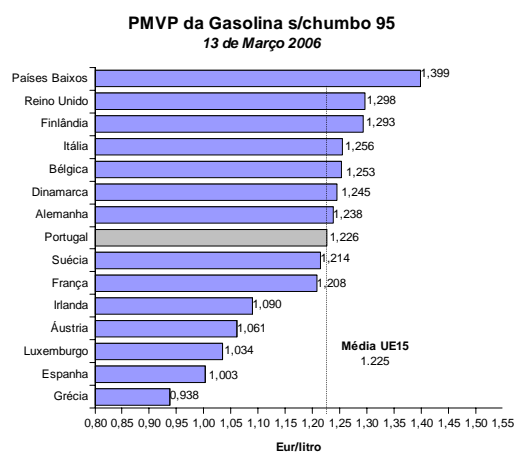
Fonte: DGGE; Análise Autoridade da Concorrência

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

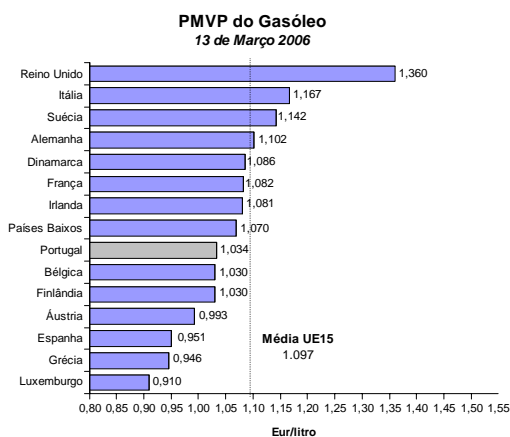
2.3.4. Comparações internacionais⁸

Em meados do mês de Março o PMVP da gasolina sem chumbo 95 era ligeiramente superior à média europeia enquanto o preço do gasóleo se situava abaixo da média da União Europeia⁹.

A gasolina sem chumbo 95 apresentava um PMVP de €1,226/litro (0,09% acima da média da UE) e o gasóleo de €1,034/litro (6,1% abaixo da média da UE).

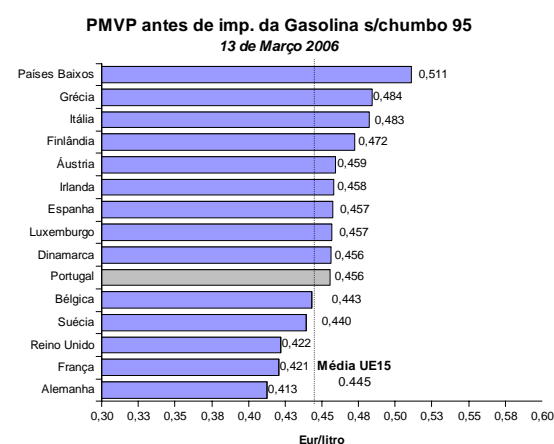


Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia

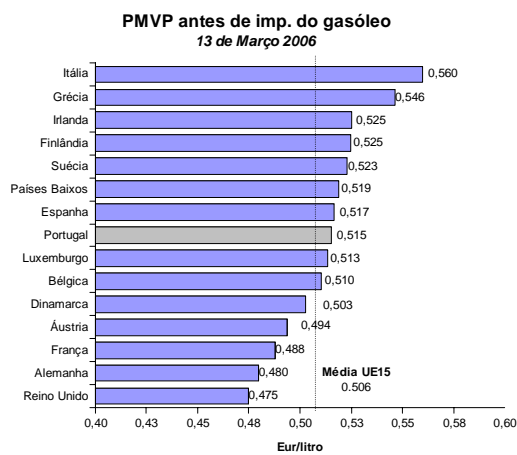


Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia

Apesar de o PMVP em Portugal ser inferior à média da UE, o preço 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.



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



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

⁸ Esta análise reporta-se a meados do mês de Março (13 de Março de 2006) por não terem ainda sido publicados pela Comissão europeia dados mais recentes.

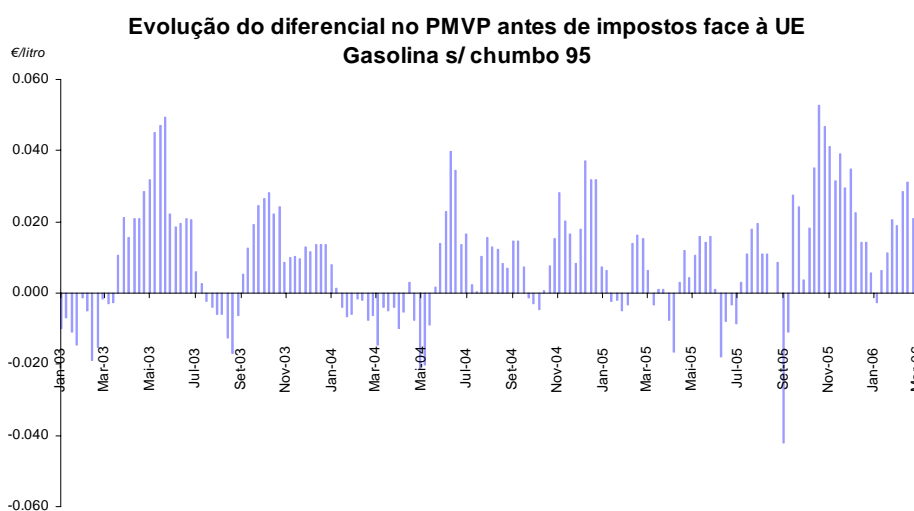
⁹ Média ponderada pelo volume vendido

A gasolina sem chumbo 95 apresentava um preço médio líquido de impostos de 45,6 cêntimos por litro (2,4% acima da média da UE) e o gasóleo de 51,5 cêntimos (1,7% acima da média da UE).

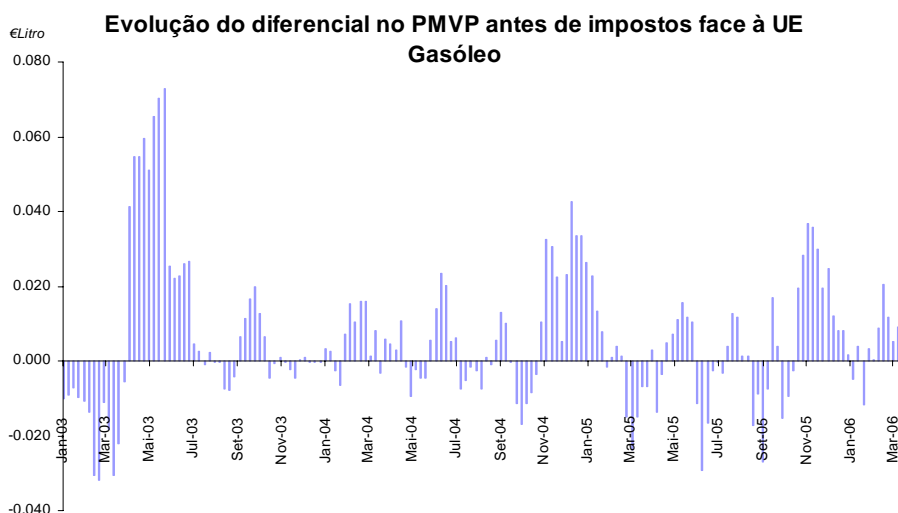
No primeiro trimestre de 2006 a amplitude de preços da gasolina entre os vários países era ligeiramente superior à do gasóleo. A diferença entre o preço mais baixo e o mais elevado era de cerca de 24% na gasolina e de 18% no gasóleo.

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 (exceção feita ao segundo trimestre de 2003).

No gasóleo a diferença tem oscilado mais entre o positivo e o negativo. Na gasolina tendencialmente o preço tem sido superior em Portugal face à média da UE. Esta tendência foi particularmente evidente no primeiro trimestre de 2006.



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



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

2.3.5. Nível de ineficiência¹⁰

Mantendo os critérios de *Newsletters* anteriores¹¹ 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.

Em meados de Março de 2006 os preços líquidos de impostos da gasolina sem chumbo 95 eram mais baixos na Alemanha (41,3 cêntimos/litro) e os do gasóleo rodoviário mais baixos no Reino Unido (47,5 cêntimos/litro). Face a Portugal estes países representavam preços inferiores em cerca de 4,3 cêntimos/litro na gasolina sem chumbo 95 e 4,0 cêntimos/litro no gasóleo.

Considerando os PMVP antes de impostos médios mensais em Março 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 11,9 cêntimos/litro e para o gasóleo 7,8 cêntimos litro.

Ainda que Portugal tivesse o preço médio mensal mais baixo da União Europeia após considerada a carga fiscal o PMVP dos combustíveis em Portugal estariam acima dos praticados em Espanha, o que reflecte uma menor carga fiscal relativa em Espanha.

Gasolina sem Chumbo 95					Por referência
	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*	p Esp
Jan-06	1,206	1,096	0,110	0,154	0,998
Fev-06	1,242	1,085	0,157	0,136	0,999
Mar-06	1,227	1,107	0,119	0,129	1,001

Gasóleo rodoviário					Por referência
	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*	p Esp
Jan-06	0,988	0,936	0,052	0,090	0,932
Fev-06	1,025	0,955	0,069	0,069	0,943
Mar-06	1,029	0,951	0,078	0,066	0,948

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

¹⁰ 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.

¹¹ Disponíveis para consulta em:

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

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

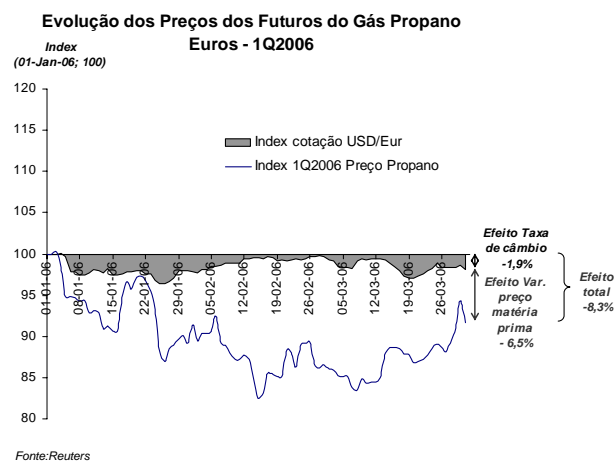
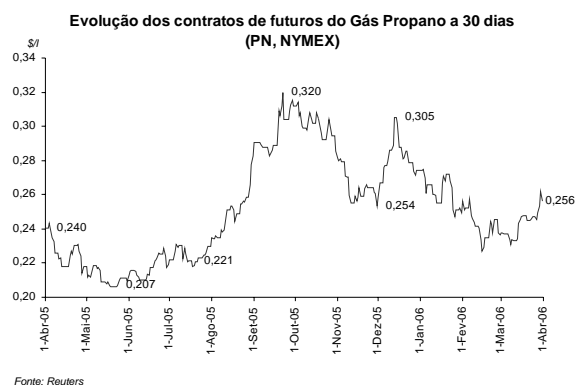
3.1. Análise do preço internacional da matéria-prima

Nos últimos 12 meses o preço dos futuros do gás propano tem apresentado uma tendência de subida nos mercados internacionais. Durante os meses de Setembro e Dezembro de 2005 foram atingidos picos com o preço a atingir valores acima dos 30 cêntimos por litro.

Nos primeiros meses do ano de 2006 os preços apresentaram uma tendência de decréscimo só esbatida pela subida verificada a partir de meados de Março. A 31 de Março de 2006 o preço dos futuros de gás propano foi de 25,6 cêntimos por litro.

No primeiro trimestre de 2006 o Gás Propano cotado em dólares desceu 6,5%. O efeito deste decréscimo foi acentuado pela desvalorização do dólar em 1,9% o que significou um decréscimo do preço em Euros do Gás propano de 8,3%.

De referir que nos últimos 12 meses, 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

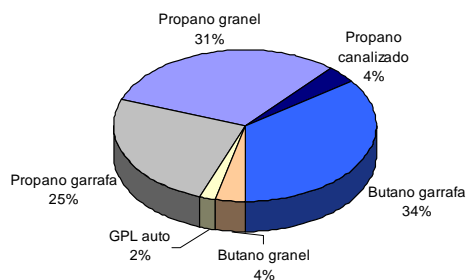
De Janeiro a Março de 2006 a procura nacional de GPL atingiu as 248 mil toneladas, 7,3% abaixo dos valores registados durante o período homólogo em 2005 (840 mil toneladas).

Do valor global de GPL vendido em Março de 2006, 59% corresponde a gás engarrafado (Butano – 34%; Propano - 25%).

A quebra na procura de GPL é particularmente acentuada ao nível do gás engarrafado.

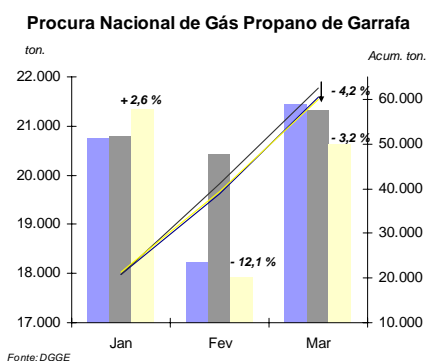
A procura acumulada até Março de 2006 de gás propano engarrafado foi de cerca de 60 mil toneladas (menos 4,2% do que em igual período do ano anterior). Esta quebra na procura foi particularmente visível nos meses de Fevereiro e Março.

Composição das vendas de GPL
Março 2006

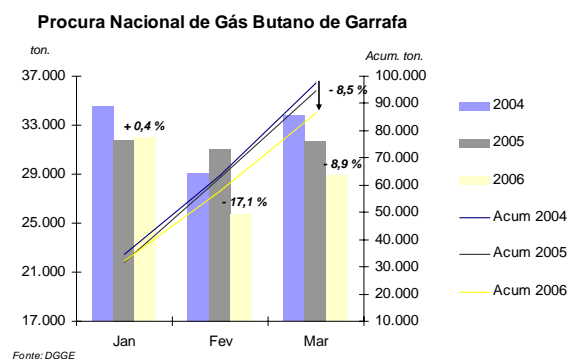


Fonte: DGGE

Relativamente ao gás butano engarrafado a quebra na procura foi mais acentuada, de cerca de 8,5% face a igual período do ano anterior. Esta quebra foi tal como no gás propano engarrafado particularmente visível nos meses de Fevereiro e Março. Assim em finais de Março de 2006 a procura de gás butano engarrafado atingiu os 86,6 milhares de toneladas (o que contrasta com as 94,6 milhares de toneladas vendidas em igual período do ano anterior).



Fonte: DGGE



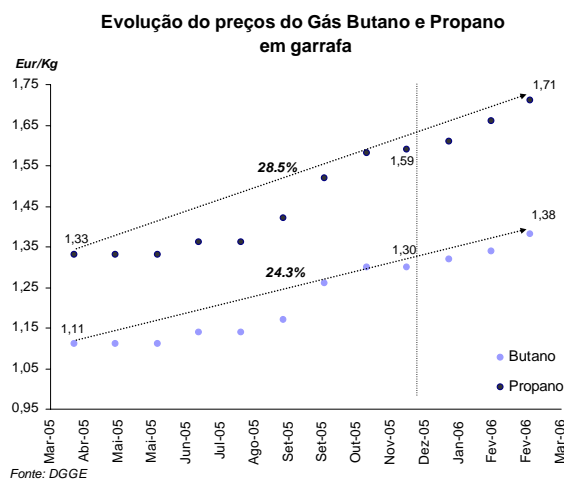
Fonte: DGGE

3.3. Análise da evolução dos preços

Os últimos doze meses foram caracterizados por uma subida relativamente constante do preço do GPL engarrafado.

O preço do gás propano e butano engarrafado subiu 28,5% e 24,3% respectivamente durante os últimos 12 meses.

No primeiro trimestre do ano de 2006 os preços subiram 7,5% e 6,1% para o gás propano e butano respectivamente. No final de Março o preço do gás propano engarrafado atingiu €1,71/Kg e o butano os €1,38/Kg.



Fonte: DGGE

4. Análises Complementares – Análise do PVP dos combustíveis rodoviários por distrito

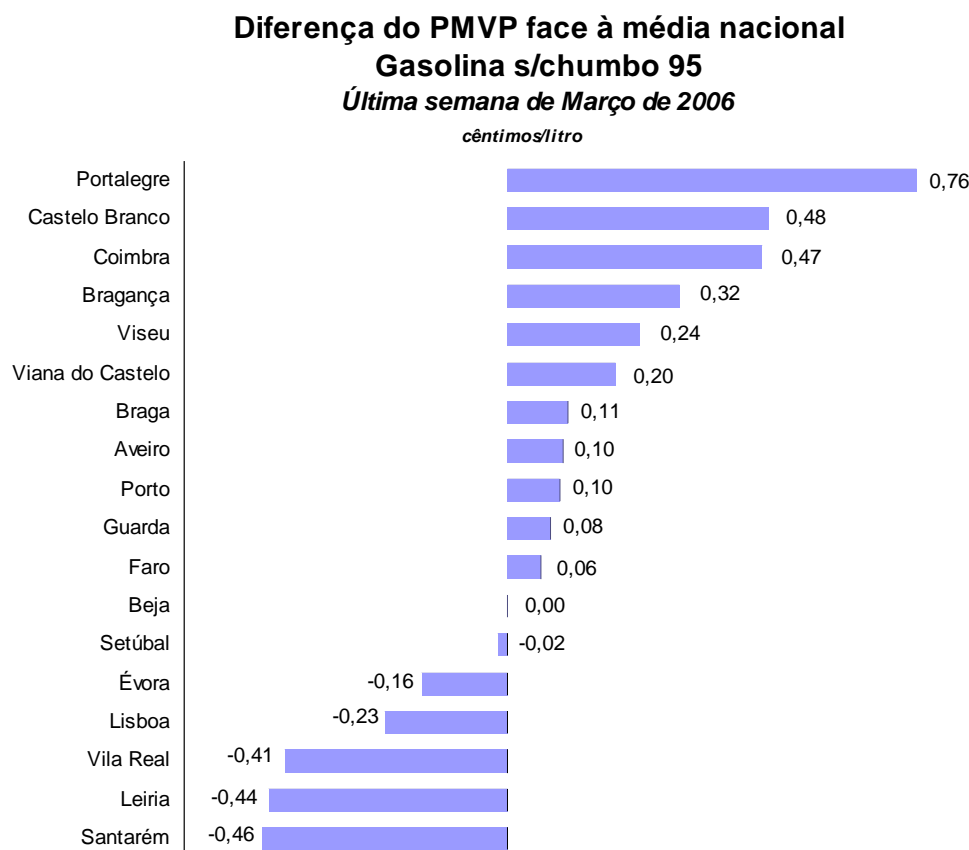
4.1. Gasolina sem chumbo 95

O PMVP, a nível nacional, da gasolina sem chumbo 95 na última semana de Março foi de €1,258/litro. O PMVP por distrito não diferiu significativamente da média nacional¹².

Portalegre, Castelo Branco e Coimbra foram os distritos onde o PMVP da gasolina sem chumbo foi mais elevado com diferenças face à média nacional de 0,76 centimos/litro, 0,48 centimos/litro e 0,47 centimos/litro respectivamente.

Santarém, Leiria e Vila Real foram os distritos onde o PMVP da gasolina sem chumbo esteve mais baixo com diferenças face à média nacional de 0,46 centimos/litro, 0,44 centimos/litro e 0,41 centimos/litro respectivamente.

No distrito de Lisboa o PMVP encontrava-se abaixo da média nacional em cerca de 0,23 centimos/litro enquanto no distrito do Porto o preço médio estava acima da média nacional com uma diferença pouco significativa de 0,10 centimos/litro.



Fonte: DGGE; Análise Autoridade da Concorrência

¹² Média simples.

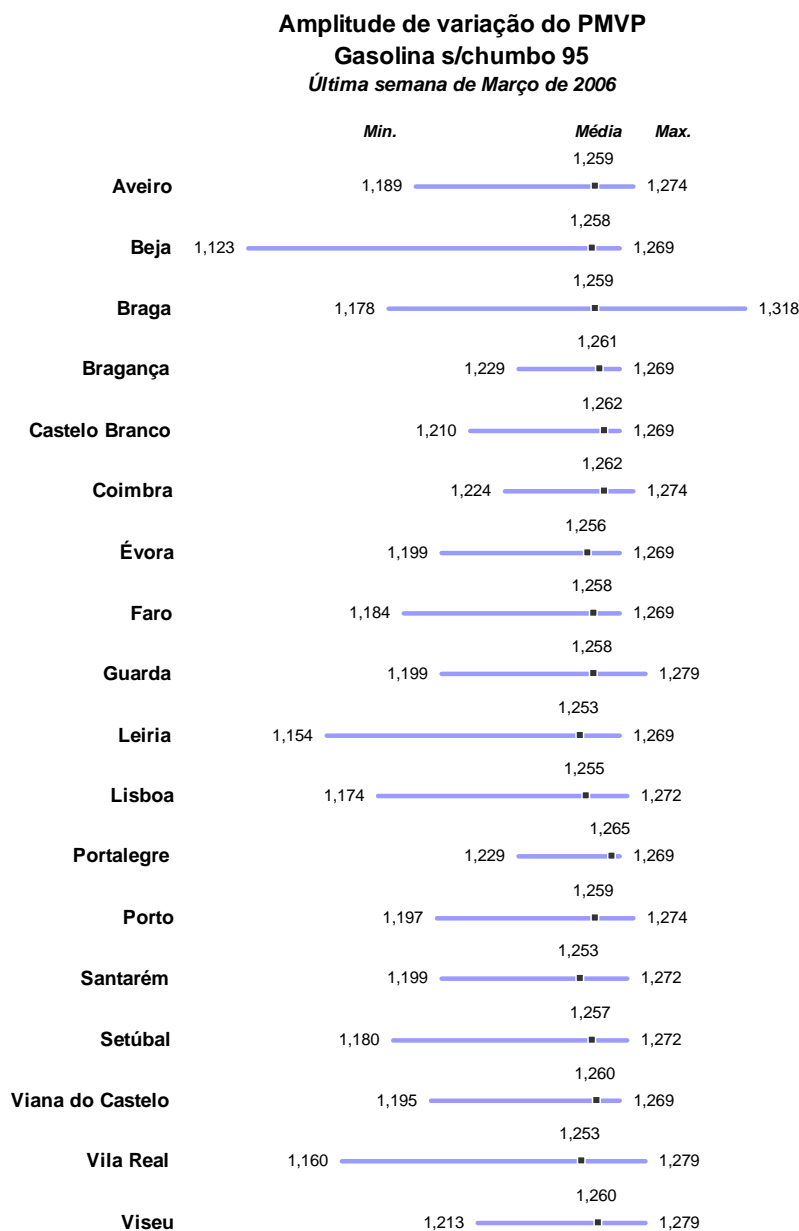
Apesar de os preços médios não diferirem significativamente entre distritos já os preços mínimos e máximos apresentam divergências com algum significado.

Beja, Braga, Vila Real e Leiria são os distritos que registaram um maior diferencial entre o preço mínimo e o preço máximo. Nestes distritos a diferença de preço entre o posto de combustíveis que vende a preço mais baixo e o que vende a preço mais alto ultrapassa os 10%, ou seja cerca de 13 cêntimos por litro.

Os preços mínimos da gasolina sem chumbo de 95 foram registados nos distritos de Beja e Leiria, com preços de €1,123/litro e €1,154/litro respectivamente.

Os preços máximos da gasolina sem chumbo 95 foram registados nos distritos da Braga, Guarda, Vila Real e Viseu com preços de €1,318/litro, €1,279/litro, €1,279/litro e €1,279/litro respectivamente.

Portalegre, Bragança e Coimbra foram os distritos com menor amplitude de diferença nos preços da gasolina sem chumbo 95, aliás em Portalegre e Bragança a diferença de preços foi mínima (cerca de 3,3%).



Fonte: DGGE; Análise Autoridade da Concorrência

4.2. Gasóleo

Se para a gasolina sem chumbo 95 as diferenças dos preços médios distritais face à média nacional eram já relativamente reduzidas, no caso do gasóleo essa diferença é ainda menos relevante.

A generalidade dos distritos, designadamente Viseu, Lisboa, Aveiro, Faro, Leiria, Setúbal, Porto, Santarém e Braga apresentavam preços médios praticamente idênticos à média nacional.

O PMVP nacional na última semana de Março foi de €1,042/litro. A média mais baixa foi registada em Vila Real (€1,037/litro) e a mais elevada em Bragança (€1,045/litro).

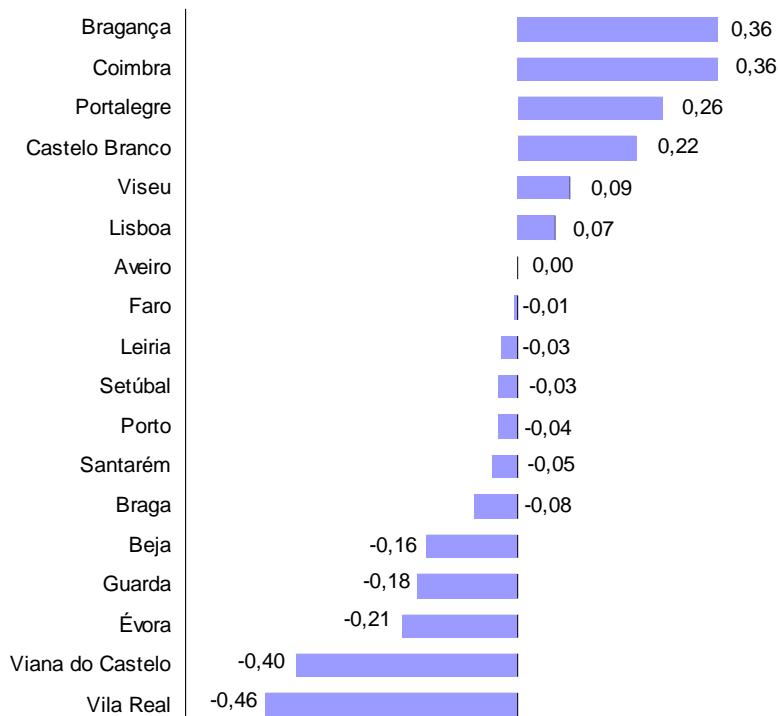
Vila Real, Viana do Castelo e Évora foram os distritos onde o PMVP do gasóleo esteve mais baixo com diferenças face à média nacional de 0,46 cêntimos/litro, 0,44 cêntimos/litro e 0,41 cêntimos/litro respectivamente.

Bragança, Coimbra e Portalegre foram os distritos onde o PMVP do gasóleo foi mais elevado com diferenças face à média nacional de 0,36 cêntimos/litro, 0,36 cêntimos/litro e 0,26 cêntimos por litro respectivamente.

Diferença do PMVP face à média nacional Gasóleo

Última semana de Março de 2006

cêntimos/litro



Fonte: DGGE; Análise Autoridade da Concorrência

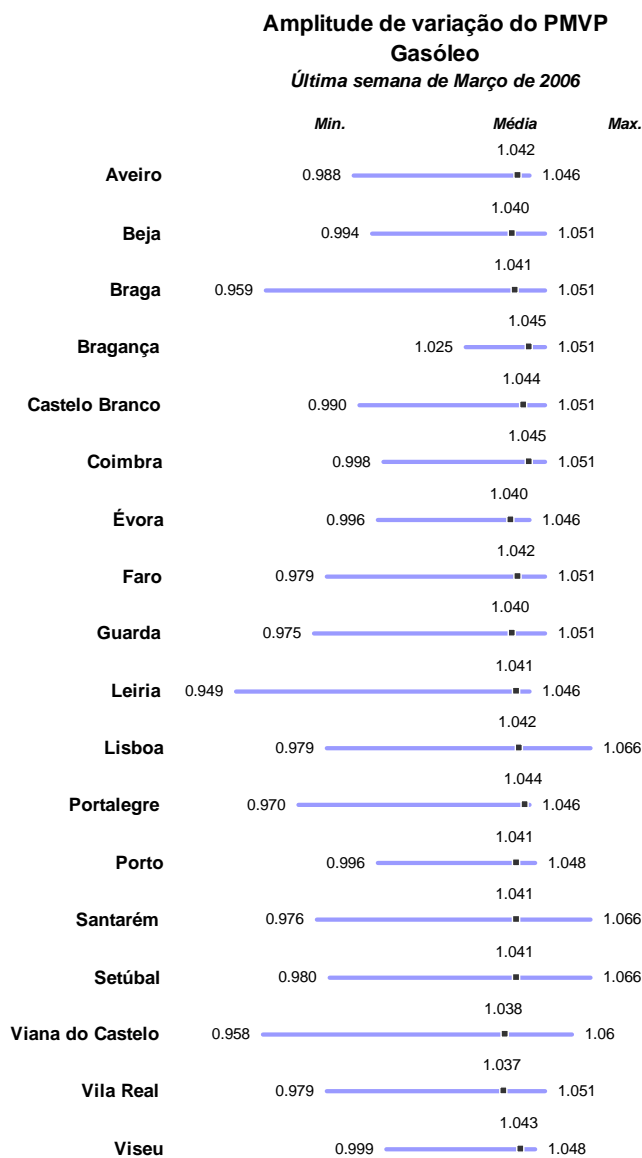
Apesar de os preços médios não diferirem significativamente entre distritos, tal como para a gasolina os preços mínimos e máximos apresentam divergências com algum significado.

Viana do Castelo e Leiria são os distritos que registaram um maior diferencial entre o preço mínimo e o preço máximo. Nestes distritos a diferença de preço entre o posto de combustíveis que vende a preço mais baixo e o que vende a preço mais alto ultrapassa os 10%.

Os preços mínimos do gasóleo foram registados nos distritos de Leiria, Viana do Castelo e Braga, com preços de €0,949/litro, €0,958/litro e €0,959/litro respectivamente. Destes distritos apenas Leiria tem as amplitudes de variação mais elevadas para ambos os combustíveis e apresenta preços ao nível dos mais baixos para ambos os combustíveis (gasolina sem chumbo 95 e gasóleo).

Os preços máximos do gasóleo foram registados nos distritos de Lisboa, Santarém e Setúbal com preços de €1,066/litro.

Também relativamente ao gasóleo Bragança foi o distrito com menor amplitude de preços com as diferenças entre o preço mais baixo e o preço mais elevado a não ultrapassar 2,5%.



Fonte: DGGE; Análise Autoridade da Concorrência

Anexo Estatístico

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

Unidade: Euro/litro

		Combustíveis				
		Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina aditivada	Gasolina s/chumbo 98	Gasóleo colorido
Auto-estrada	Mínimo	1.150	0.940	1.247	1.247	0.644
	Máximo	1.187	0.976	1.247	1.302	0.644
	Média*	1.180	0.974	1.247	1.254	0.644
Outros	Mínimo	1.097	0.879	1.167	1.212	0.594
	Máximo	1.285	1.059	1.280	1.302	0.685
	Média*	1.180	0.974	1.245	1.257	0.643
Áreas Comerciais	Mínimo	1.069	0.899	1.120	1.134	
	Máximo	1.259	0.999	1.229	1.324	
	Média*	1.142	0.939	1.181	1.210	
Norte	Mínimo	1.097	0.909	1.120	1.155	0.614
	Máximo	1.285	1.059	1.259	1.302	0.651
	Média*	1.179	0.972	1.238	1.254	0.643
Centro	Mínimo	1.109	0.909	1.167	1.189	0.614
	Máximo	1.259	0.999	1.259	1.324	0.650
	Média*	1.181	0.974	1.250	1.255	0.644
Lisboa e Vale do Tejo	Mínimo	1.069	0.899	1.212	1.150	0.624
	Máximo	1.205	0.997	1.280	1.302	0.685
	Média*	1.178	0.973	1.242	1.255	0.642
Alentejo	Mínimo	1.069	0.879	1.227	1.134	0.594
	Máximo	1.195	0.985	1.259	1.302	0.650
	Média*	1.178	0.971	1.243	1.250	0.642
Algarve	Mínimo	1.140	0.920	1.167	1.170	0.639
	Máximo	1.184	0.978	1.249	1.302	0.644
	Média*	1.179	0.973	1.225	1.268	0.643

Fonte: DGGE

* Média Aritmética

Anexo II - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Março de 2006

Unidade: Euro/litro

		Combustíveis				
		Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina aditivada	Gasolina s/chumbo 98	Gasóleo colorido
Auto-estrada	Mínimo	1.199	1.000		1.300	0.674
	Máximo	1.269	1.050		1.381	0.674
	Média*	1.258	1.044		1.355	0.674
Outros	Mínimo	1.123	0.949	1.222	1.252	0.624
	Máximo	1.318	1.066	1.339	1.381	0.691
	Média*	1.259	1.043	1.317	1.337	0.675
Áreas Comerciais	Mínimo	1.160	0.958	1.180	1.220	
	Máximo	1.249	1.027	1.290	1.320	
	Média*	1.216	0.999	1.253	1.278	
Norte	Mínimo	1.160	0.958	1.180	1.220	0.646
	Máximo	1.318	1.060	1.339	1.381	0.680
	Média*	1.258	1.041	1.314	1.335	0.675
Centro	Mínimo	1.154	0.949	1.222	1.257	0.644
	Máximo	1.279	1.052	1.339	1.381	0.680
	Média*	1.258	1.042	1.323	1.334	0.675
Lisboa e Vale do Tejo	Mínimo	1.174	0.960	1.244	1.220	0.654
	Máximo	1.272	1.066	1.339	1.381	0.691
	Média*	1.256	1.042	1.305	1.328	0.675
Alentejo	Mínimo	1.123	0.970	1.247	1.259	0.624
	Máximo	1.269	1.051	1.339	1.381	0.680
	Média*	1.258	1.041	1.310	1.331	0.672
Algarve	Mínimo	1.184	0.979	1.252	1.252	0.674
	Máximo	1.269	1.051	1.322	1.381	0.680
	Média*	1.258	1.042	1.301	1.348	0.675

Fonte: DGGE

* Média Aritmética

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.

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

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

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 - 04 de Abril de 2006 Combustíveis Gasosos - 27 de Abril de 2006 Estatísticas Rápidas – Março de 2006
AIE - Agência Internacional da Energia	12 de Abril de 2006
Comissão Europeia	22 de Junho de 2006
Reuters	06 a 20 de Junho de 2006

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.