



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

II Trimestre de 2006

Setembro de 2006

Sumário Executivo

- **Procura e oferta internacional de crude com baixos crescimentos** - Durante o segundo trimestre de 2006 a procura internacional cresceu 1,1% e a oferta 0,5% o que representa um arrefecimento do crescimento face ao verificado em 2005.
- **O consumo nacional de combustíveis rodoviários acentuou a queda nos últimos 12 meses (- 3%)** – O consumo de gasolina caiu 6,5% e o de gasóleo 1,8%. **As importações de crude destinadas à refinação excedentária de gasolina para satisfação das exportações aumentaram.** Em termos homólogos em Abril as importações de crude cresceram 33% apesar das quebras no consumo nacional de produtos derivados.
- **Preço do petróleo nos mercados internacionais atingiu máximos históricos com valores acima dos \$73/bbl. O preço do gasóleo seguiu quase inalterado e o da gasolina em alta nos mercados internacionais** – No segundo trimestre do ano a cotação internacional do gasóleo e da gasolina cresceram, respectivamente, 2% e 14% no mercado *spot* em euros.
- **Os preços antes de impostos do gasóleo e da gasolina em Portugal evoluíram em linha com o verificado nos mercados internacionais** durante o segundo trimestre do ano. Em Junho o **PMVP da gasolina sem chumbo 95 foi superior à média Europeia (+2%)** enquanto o do gasóleo continuou abaixo da média (-5%).
- **Reduzida diferença no PMVP dos combustíveis entre distritos apesar da elevada diferença na amplitude de preços, a nível nacional** – As regiões com maiores diferenças de preços foram a região Norte para a gasolina (12%) e a região de Lisboa e Vale do Tejo para o gasóleo (10%). A menor amplitude de variação foi registada no Algarve para a gasolina (4%) e na Região Norte para o gasóleo (7%).
- **Reduzida diferença de preços nos postos localizados em auto-estradas** – A diferença de preços não ultrapassou os 3,4% para a gasolina e os 4,8% para o gasóleo. Numa análise por marca verifica-se que cerca de metade das principais marcas a operar em Portugal utilizam um sistema de preço uniforme em postos de auto-estradas. As restantes apresentam diferenças de preços de entre 2% e 3% nos seus postos localizados em auto-estradas.
- **As marcas “brancas” de combustíveis apresentam os preços mais baixos e uma reduzida variação de preços** – A diferença entre abastecer no posto de marca branca de preço mais baixo e no posto da marca que registou o preço mais elevado no final do segundo trimestre foi de **14,2 cêntimos/litro para a gasolina e 11 cêntimos/litro para o gasóleo.**
- **Quebra no consumo de GPL e ligeira baixa dos preços no mercado nacional** – O consumo de gás butano e propano de garrafa caiu mais de 4% desde o início do ano. Apesar das descidas recentes no preço do gás no mercado nacional, que reflectem com um desfazamento significativo de tempo as cotações nos mercados internacionais, nos últimos doze meses os preços do propano e butano registam **aumentos de 27,1% e 22,5%.**

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 – Comparação entre marcas principais, independentes e brancas</u>	<u>19</u>
4.1. Introdução	19
4.2. Caracterização geral do fenómeno	19
4.3. Marcas Principais	21
4.4. Marcas independentes	22
4.5. Marcas brancas	23
4.6. Conclusões	24
<u>Anexo Estatístico</u>	<u>25</u>
<u>Anexo I - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2005</u>	<u>25</u>
<u>Anexo II - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Junho de 2006</u>	<u>25</u>
<u>Siglas e abreviaturas utilizadas</u>	<u>26</u>
<u>Fontes de Informação</u>	<u>27</u>

1. Análise do mercado das matérias-primas

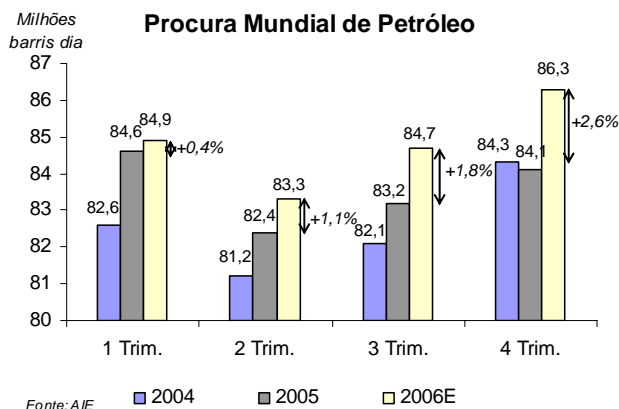
1.1. Procura e Oferta de petróleo

1.1.1. Internacional

Procura

No segundo trimestre de 2006 a procura global de petróleo cresceu 1,1% atingindo os 83,3 mb/d. Este valor compara com os 82,4 mb/d do segundo trimestre de 2005. O comportamento da taxa de crescimento resulta dos seguintes factores:

- Forte crescimento da procura em países não pertencentes à OCDE. Sendo que representam apenas 41% da procura, estes países são responsáveis por 85% do crescimento da mesma.
- Crescimento da economia global, levando a que o consumo só seja refreado pelos preços elevados.
- Aumento das margens de comercialização das refinarias chinesas pelo aumento do preço (administrativo) da gasolina e gasóleo que permitiu evitar situações de escassez, como pontualmente vinha acontecendo em resultado das baixas margens de refinação.



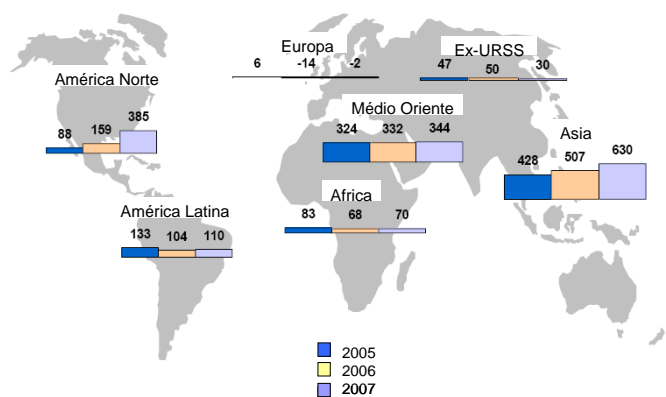
Apesar do crescimento da economia mundial, a subida dos preços tem refreado o impacto no crescimento da procura.

Há que notar que o impacto do aumento dos preços, na procura, poderia ter sido mais acentuado. Este efeito foi atenuado devido às alterações no câmbio. O dólar, moeda na qual está cotada o barril, perdeu valor face a várias outras moedas, nomeadamente o euro.

Durante 2006 estima-se que a procura de petróleo cresça 1,4%, enquanto para 2007 o crescimento previsto é de 1,8%, de acordo com os dados mais recentes da Agência Internacional da Energia (AIE). Estes crescimentos resultam fundamentalmente de 3 fenómenos:

- Aumento da procura aparente nos países asiáticos não OCDE, resultante dos fortes índices de crescimento previstos para em 2006 e 2007.
- Importante crescimento da procura na América do Norte resultante do crescimento económico.

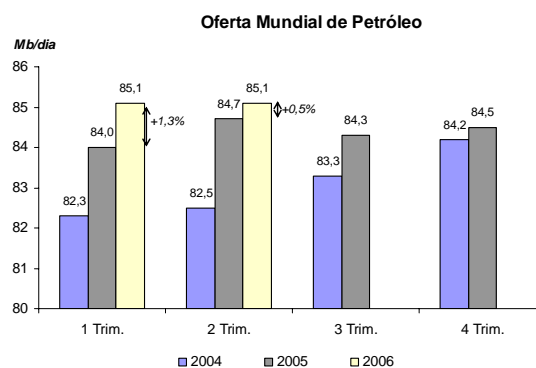
Estimativa de crescimento da Procura Mundial de Petróleo (milhares de barris/dia)



Oferta

No segundo trimestre do ano a oferta cresceu apenas 0,5%, face a igual período do ano anterior. Foi atingido o nível de 85,1 milhões de barris diários, o mesmo que no primeiro trimestre. Este fraco crescimento tem várias causas:

- Fraca prestação da oferta europeia. O Mar do Norte reduziu a oferta em 175kb/d;
- Mau desempenho de Angola e Canadá na produção, que suplantam as revisões feitas em alta pelos EUA, México e Reino Unido. A AIE reviu em baixa a oferta de petróleo de Angola em 25 kb/dia após as indicações de baixas produtividades em Maio e Junho relacionadas com períodos de manutenção alargados e com o atraso no início da exploração dos poços em Dalia de Setembro para Dezembro de 2006;



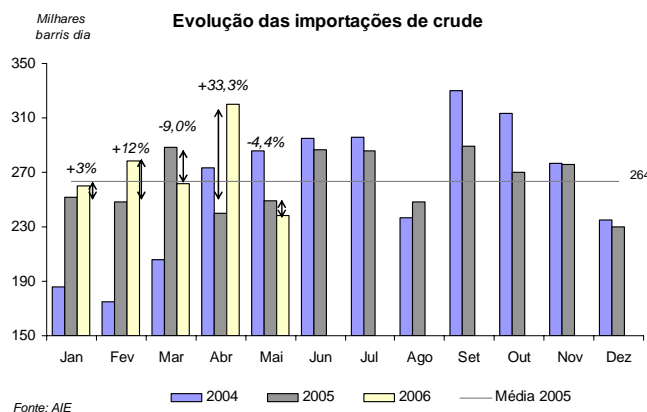
Como contributos positivos para a evolução da oferta estão os seguintes factos:

- Crescimento acentuado das exportações do Iraque, atingindo o valor mais alto, quer de produção quer de exportação, desde Outubro 2004. Este crescimento foi possível devido ao reforço da segurança no oleoduto do norte para Ceyhan;
- Recuperação da quantidade produzida, por parte de Nigéria, e Arábia Saudita, que acontece depois de algumas falhas na oferta de Abril.

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.

No mês de Abril¹ de 2006 as importações de crude aumentaram de forma substancial. Foram atingidos os 320 milhares de barris diários, valor que já não era ultrapassado desde Setembro 2004. Foi um crescimento de 33,3%, que partiu da base de 240 milhares de barris diários em 2005.



Uma vez que o consumo de combustíveis em Portugal não cresceu, este grande aumento de importação de crude serviu para alimentar o incremento verificado na exportação de produtos transformados, assim como nos stocks de crude.

Na realidade, apesar do forte crescimento da procura nacional de crude, o consumo de produtos derivados do petróleo decresceu neste trimestre, em Portugal. Contribuíram para esta redução o comportamento das vendas do Gasóleo e o Mercado das Bancas Marítimas, reforçado por uma redução das Naftas Químicas e do Coque de Petróleo.

¹ No momento da preparação da Newsletter não estavam disponíveis os dados referentes ao mês de Junho

1.2. Preço internacional do petróleo

No segundo trimestre de 2006 o preço do petróleo manteve a tendência de crescimento, que já dura há mais de um ano.

No último dia do mês de Junho foi atingido o preço de \$73,51 e \$73,85 para os contratos de futuros a 1 mês do Brent e WTI, respectivamente.

No segundo trimestre de 2006 verificou-se uma subida acentuada dos preços logo no início do mês de Abril, seguida de uma estabilização ao longo do resto do trimestre que só terminou com um crescimento mais acentuado no final do mês de Junho.

Mais recentemente, já durante o terceiro trimestre do ano, verificou-se uma descida com algum significado dos preços dos futuros de Brent e WTI.

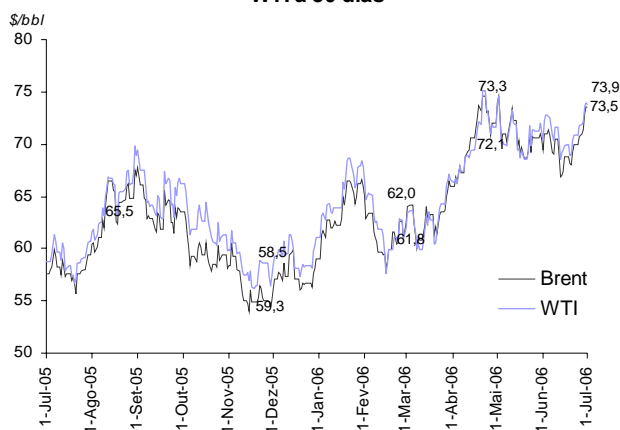
O grande crescimento verificado em Abril foi influenciado pelo escalar das tensões políticas no Irão, e pelas falhas involuntárias de produção por parte da Nigéria.

No segundo trimestre de 2006 a cotação do Brent, em dólares, registou uma subida de 11,5%. Este aumento foi contrabalançado com uma desvalorização do dólar em 3,2%, o que em termos de finais, e em euros, significou um agravamento do preço em 7,8%.

No segundo trimestre houve uma estabilização do preço a níveis elevados, tendo sido a média do preço do WTI superior a \$70. Estes preços elevados estão associados a vários factores, nomeadamente:

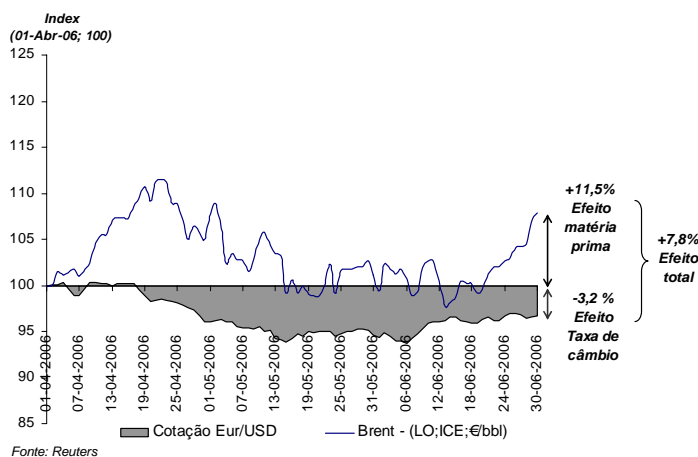
- Tensões políticas no Irão e incerteza quanto às medidas a tomar pelo governo iraniano dada a posição da comunidade internacional quanto ao plano nuclear.
- Aumento da procura na China e nos EUA.

Evolução dos contratos de futuros do Brent e WTI a 30 dias



Fonte: Reuters

Evolução dos Preços do Brent em Euros - 2Q2006



Fonte: Reuters

1.3. Preço dos transportes marítimos de petróleo

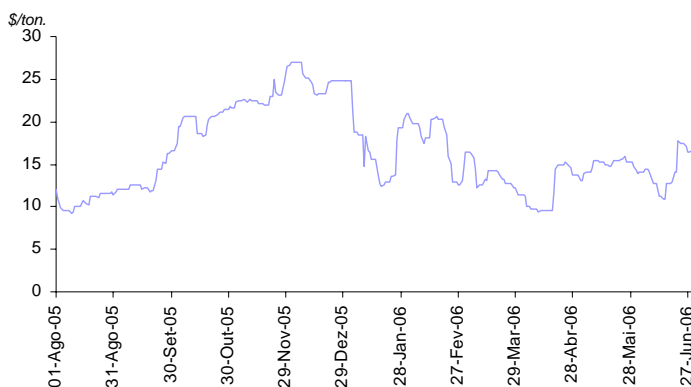
Os preços de transporte marítimo não apresentaram grandes alterações no segundo trimestre. Após os picos da segunda metade de 2005, causados pela grande necessidade americana de importação de combustíveis refinados devido ao furacão Katrina, os preços de transporte marítimo de petróleo na rota Europa Ocidental – Costa Atlântica dos EUA baixaram e mantiveram-se estáveis.

A redução do preço de transporte resulta de:

- Menores possibilidades de arbitragem entre Europa e EUA, devido à resolução das restrições criadas devido ao furacão.
- Manutenção dos *stocks* ao longo dos meses de Abril e Maio.

O ligeiro aumento verificado durante o mês de Maio resulta do aumento do esforço de acumulação de reservas para suprir o aumento da procura durante os meses de Verão.

Custo do transporte marítimo
Europa Ocidental - EUA



Fonte: Reuters (N-Sea-USAC-130kT - dirty - Spot)

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

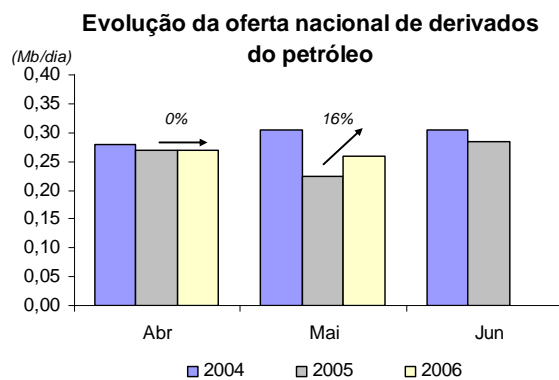
2.1. Oferta

2.1.1. Nacional

A oferta nacional de produtos derivados de petróleo manteve no segundo trimestre os sinais de recuperação em relação a 2005, tal como já havia acontecido no primeiro trimestre de 2006.

Em Abril o crescimento foi nulo. No entanto, para o mês de Maio o crescimento foi na ordem dos 16%².

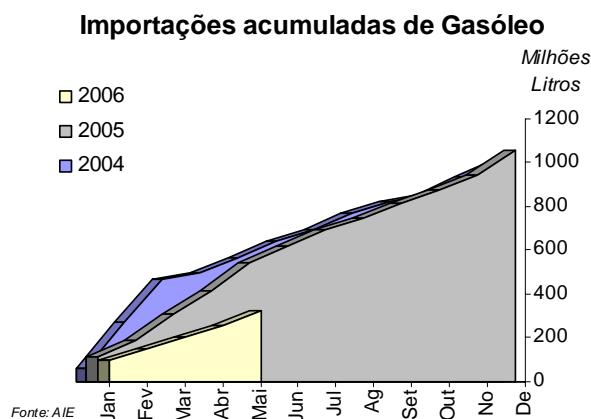
Este aumento da oferta é justificado pelo crescimento das exportações de produtos refinados uma vez que no mercado interno, conforme constatado anteriormente, existe uma certa estagnação do consumo. De acordo com dados do INE, em termos de valor as exportações de combustíveis tiveram um crescimento de 137,3% no primeiro semestre, sendo que o preço subiu cerca de 20%, quer para a gasolina, quer para o gasóleo.



2.1.2. Importação

Nos últimos anos a capacidade de produção de gasóleo em Portugal tem ficado aquém da procura nacional. Adicionalmente alguns operadores de venda a retalho de combustíveis preferem, em determinados momentos, recorrer à importação à alternativa de adquirir os combustíveis junto do fornecedor nacional. Em 2005 as importações de gasóleo atingiram os mil milhões de litros.

Durante os meses de Abril e Maio³ de 2006 as importações de gasóleo decresceram cerca de 40% face a igual período do ano anterior.



De acordo com a AIE até Maio o valor acumulado das importações de gasóleo, em Portugal era de 318 milhões de litros. Em 2005 tinha sido de 542 milhões de litros.

Na base desta evolução está o decréscimo do consumo interno de gasóleo rodoviário (-4,7% em Abril e Maio de 2006).

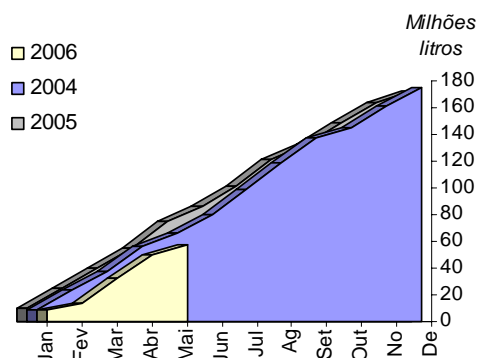
² Para o mês de Junho os dados ainda não encontram disponíveis.

³ Não se encontra ainda disponível informação relativa ao mês de Junho de 2006 pelo que a análise se restringe aos meses de Abril e Maio.

Apesar de Portugal ser um exportador líquido de gasolina, durante o ano de 2005 importou cerca de 172 milhões de litros. Até Maio de 2006 os níveis de importação de gasolina desceram cerca de 23%, sendo esta descida menor que no início do ano. Em Fevereiro a descida era de 43%.

Desta forma, até Maio de 2006 o volume de importações de gasolina não tinha excedido os 58 milhões de litros.

Importações acumuladas de Gasolina

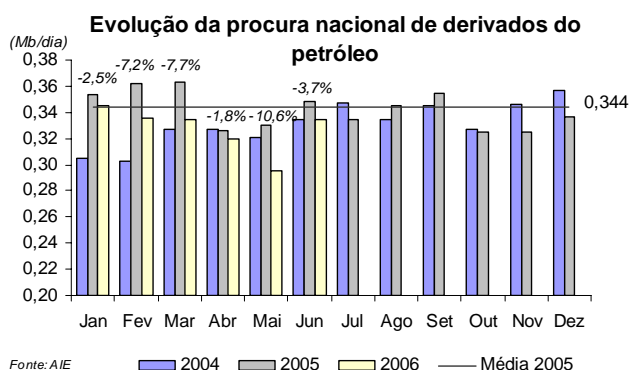


Fonte: AIE

2.2. Procura

A procura global de produtos derivados do petróleo atingiu em Portugal os 28,8 milhões de barris no segundo trimestre de 2006.

Até Junho de 2006 verificou-se uma significativa retracção da procura nacional de produtos derivados do petróleo (-5,4% face a idêntico período de 2005).



Fonte: AIE

No mês de Maio essa quebra foi mais acentuada com um decréscimo superior a 10%.

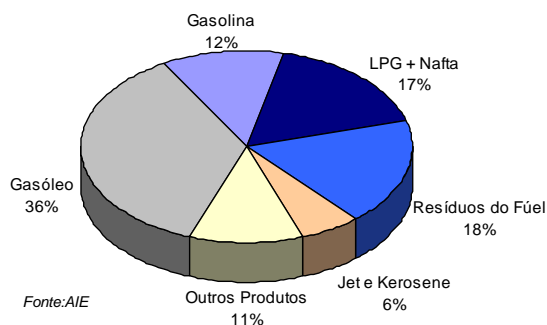
Este decréscimo deve-se fundamentalmente aos seguintes factores:

- **Quebra no consumo de fuelóleo para produção de energia** – Os melhores índices de hidraulicidade face ao segundo trimestre de 2005 permitiram uma maior utilização da energia hídrica em substituição do fuelóleo. Registou-se uma quebra de 73% no consumo de 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 (-28% 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). Mesmo registando este efeito verificou-se uma quebra de 1,7% no consumo de gasolina sem chumbo 95.
- **Quebra na Nafta Química** – O consumo de Nafta Química registou uma quebra no consumo na ordem dos 13%.

Cerca de metade da procura nacional (48%) de produtos derivados de petróleo é dirigida a gasóleo e gasolina. Este consumo está relacionado com o transporte terrestre, marítimo e aéreo.

O peso relativo destes produtos manteve-se praticamente constante em comparação com Junho de 2005, no entanto o peso da gasolina tem vindo a diminuir ao longo dos anos. Em Junho de 1996 representava 15% da procura enquanto actualmente não ultrapassa os 12%.

Composição da Procura de derivados do Petróleo em Junho de 2006

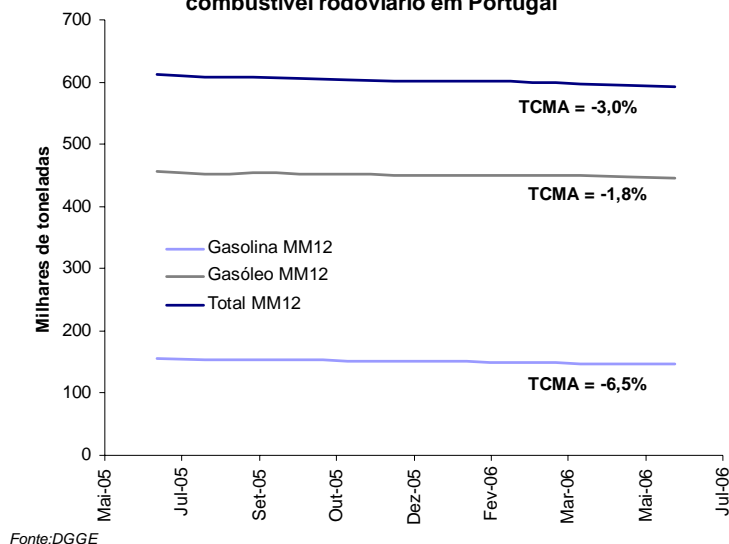


Apesar do peso relativo da procura dos diversos produtos derivados de petróleo se ter mantido constante não significa que não existiam alterações. Em termos de **quantidade consumida** verifica-se uma quebra no consumo rodoviário ainda mais acentuada do que no trimestre anterior.

Segundo dados da DGGE, o consumo de combustíveis rodoviários em Portugal registou um decréscimo de 3,0%. As principais quebras no consumo verificaram-se na gasolina (-6,5%). Igualmente com um comportamento negativo, mas numa amplitude menor esteve o gasóleo, que registou um declínio de 1,8%. Este derivado, tendo tido uma evolução estável, apesar de negativa, até Abril deste ano, registou uma quebra significativa em Maio.

O consumo de combustíveis rodoviários continua a decrescer devido ao aumento dos preços dos combustíveis no mercado nacional. O decréscimo mais acentuado da gasolina, quando comparado com o gasóleo, é o resultado do efeito de substituição que existe entre veículos movidos a gasolina e movidos a gasóleo.

Média Móvel (12 meses) da procura mensal de combustível rodoviário em Portugal



2.3. Evolução dos preços de venda ao público de combustíveis

2.3.1. Evolução e nível de preços

2.3.1.1. Internacionais

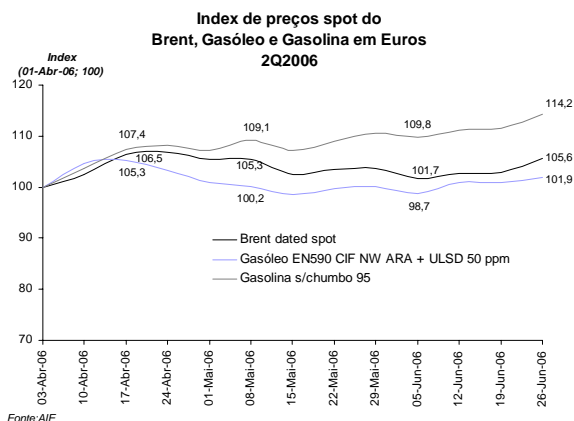
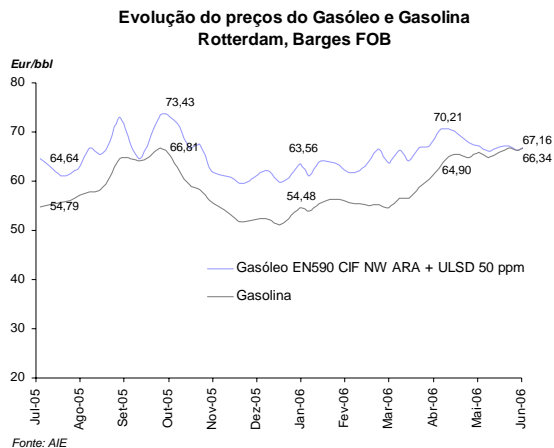
O segundo trimestre de 2006 foi marcado por uma subida do preço no início do mês de Abril corrigida durante os meses subsequentes. No final do mês de Junho a gasolina e o gasóleo atingiram os €66,34/bbl e €67,16/bbl, respectivamente.

Durante o trimestre verifica-se também uma convergência nos mercados internacionais entre os preços dos dois combustíveis, particularmente intensa a partir de finais do mês de Abril.

De facto, em termos de crescimento, o segundo trimestre fica marcado por um aumento do preço da gasolina superior ao do gasóleo (14,2% vs 1,9% do gasóleo). Estes valores comparam com o crescimento de 5,6% do preço do crude (*brent*) no mercado *spot*.

O crescimento mais acentuado do preço da gasolina resulta de:

- Pressões colocadas no mercado pelo **aumento do consumo deste combustível nos EUA**. Os dados semanais revelam um incremento da actividade de refinação deste combustível nos EUA em paralelo com um aumento das importações;
- **Redução dos stocks** de gasolina para os níveis mais baixos dos últimos cinco anos nos meses de Abril e Maio em resultado da manutenção das refinarias pesadas de base atlântica.



2.3.1.2. Nacionais

Análise do PMVP antes de impostos⁴

O PMVP antes de impostos da gasolina sem chumbo 95 atingiu o seu pico no início de Maio, cotando nos 55,7 cêntimos por litro. O mesmo sucedeu com o gasóleo cujo preço chegou aos 54,2 cêntimos por litro.

No fim do segundo trimestre, em território nacional, a gasolina custava, antes de impostos, 54,2 cêntimos/litro e o gasóleo 54,1 cêntimos/litro.

Durante o trimestre esbateu-se a diferença entre o PMVP antes de impostos dos dois combustíveis em linha com o verificado nos mercados internacionais. O diferencial que habitualmente rondará os 7 cêntimos por litro terminou o trimestre próximo de zero.

Este trimestre confirmou também a tendência de subida do PMVP antes de impostos. O trimestre acaba com uma subida de 13,8% para a gasolina sem chumbo 95 e de 3,5% para o gasóleo, (o que compara com as subidas de 14,2% e 1,9% nos mercados internacionais).

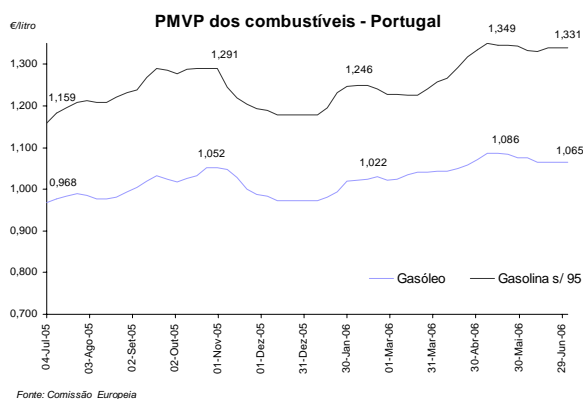
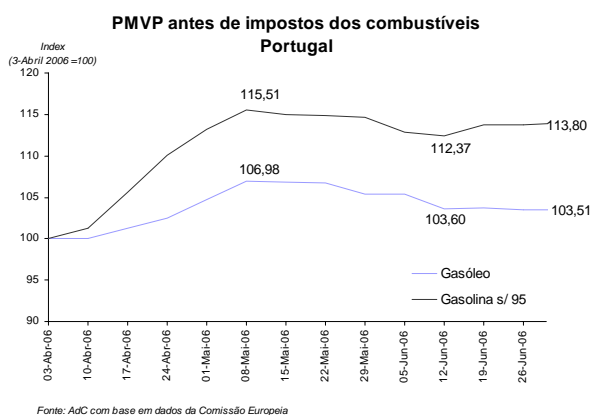
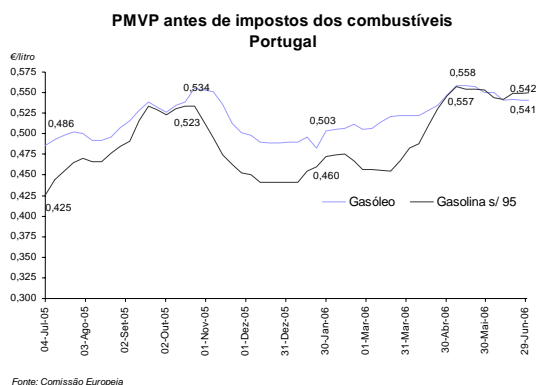
Este crescimento foi particularmente acentuado até à semana de 8 de Maio, seguido de um período de ligeira diminuição.

Análise do PMVP depois de impostos

O segundo trimestre terminou com os PMVP de €1,331/litro para a gasolina sem chumbo 95 e de €1,065/litro para o gasóleo.

Em meados de Maio o PMVP da gasolina sem chumbo 95 atingiu, em Portugal, os €1,349/litro, enquanto o gasóleo chegou ao valor de €1,086/litro. Estes foram os valores mais altos dos últimos 12 meses, estando, inclusivé, acima dos preços do pico de Outubro de 2005.

A diferença entre os dois PMVP manteve-se relativamente estável ao longo do trimestre, tendo havido um ligeiro aumento no fim do trimestre em linha com a divergência de preços antes de impostos entre gasolina e gasóleo verificada nas últimas semanas do trimestre em análise.



⁴ Não foram disponibilizados os dados referentes à semana de 17 de Abril, por parte da Comissão Europeia, pelo que foi utilizada a média da semana anterior e posterior.

2.3.2. Comparações regionais

Quanto à gasolina sem chumbo 95 verifica-se que o **preço médio** não tem grandes variações entre regiões. A diferença máxima registada é de 2 cêntimos/litro. De facto houve apenas uma região que apresentou uma média de preços diferente das outras. O Algarve com uma média de €1,342/litro face às outras regiões com uma média de €1,340/litro.

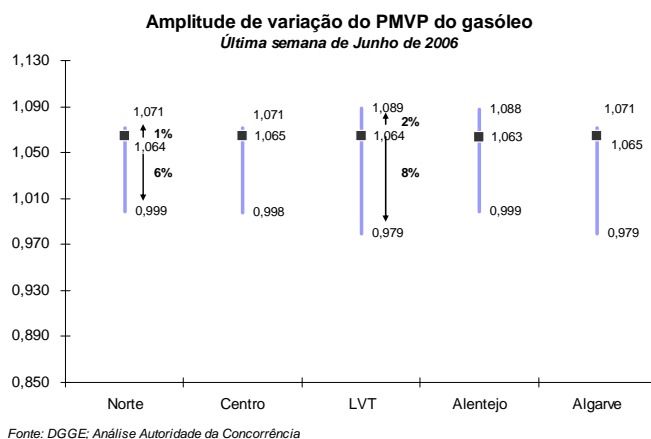
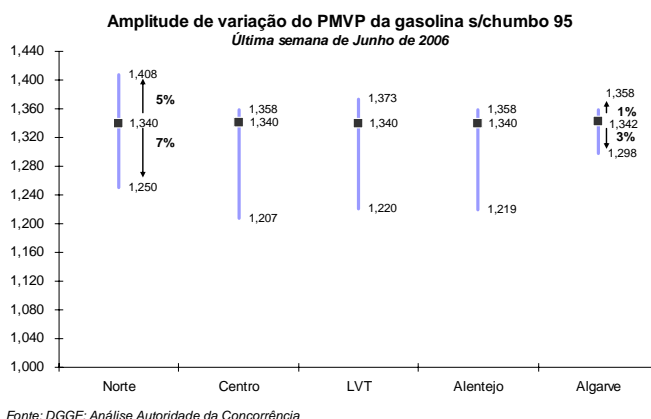
As amplitudes de variação (diferença entre o preço mais baixo e o preço mais alto praticados na venda ao público) foram diferentes entre regiões durante a última semana de Junho. Para a gasolina sem chumbo 95, manteve-se o observado no passado, a **maior amplitude de variação** de preços foi registada na região Norte (cerca de 12%) e a região com menor amplitude de variação foi o Algarve (4%).

O preço de gasolina sem chumbo 95 **mais elevado** foi registado na Região Norte (€1,408/litro) e o **mais baixo** na Região Centro (€1,207/litro).

Relativamente ao gasóleo os **preços médios** entre regiões também não diferem significativamente (cerca de 2 cêntimos por litro). Os preços **mais baixos** foram registados em Lisboa e Vale do Tejo e no Algarve.

As **amplitudes de variação dos preços** do gasóleo são mais homogêneas entre as diferentes regiões. A região LVT apresenta a maior amplitude de variação (10%), e o Norte apresenta a menor (7%). O **preço mais baixo** foi encontrado no Algarve e LVT (cerca de €0,979/litro).

O **preço mais alto** para o gasóleo foi registado na região de LVT (€1,089/litro) e o mais baixo nas regiões de LVT e Algarve (€0,979/litro).



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

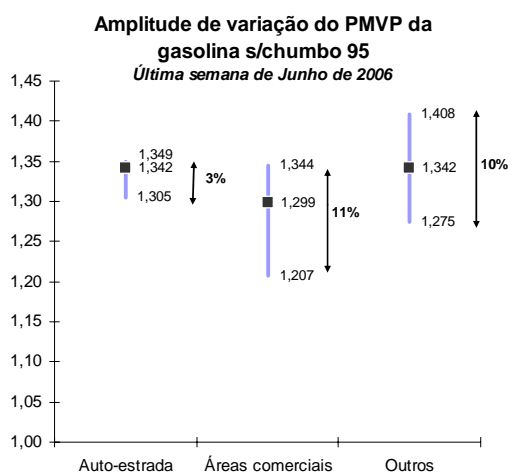
2.3.3. Comparações por localização do retalhista

No final de Junho de 2006, os **preços médios mais baixos** da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo registaram-se em postos de combustíveis junto a áreas comerciais, nomeadamente hipermercados. Nesses postos os preços médios atingiram os €1,299/litro e €1,029/litro para a gasolina s/chumbo 95 e para o gasóleo.

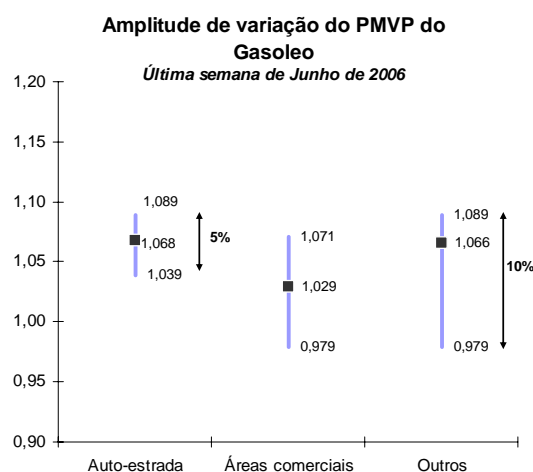
Os preços médios verificados em postos de auto-estradas encontravam-se em linha com a média das outras localizações, excluindo as áreas comerciais, para a gasolina. Para o **gasóleo a média de preços em auto-estrada** é mais elevada do que noutras localizações.

A amplitude de preços da gasolina sem chumbo 95 foi particularmente elevada nas áreas comerciais e em outros postos não localizados em auto-estrada. Atingiu os 11% e 10% respectivamente. Esta grande amplitude é reflexo da grande 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 continuam a ter uma amplitude de variação de preço reduzida (3%).

Tal como para a gasolina, a amplitude de preços do gasóleo foi bastante elevada fora das grandes superfícies e auto-estradas, atingindo diferenças de 10%. Também para o gasóleo as amplitudes de preços são menores nos postos localizados em auto-estradas (6%).



Fonte: DGGE; Análise Autoridade da Concorrência



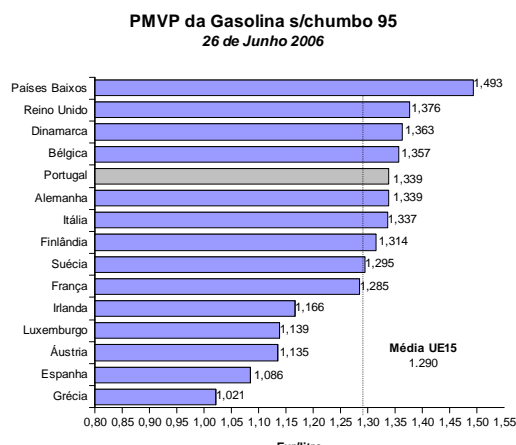
Fonte: DGGE; Análise Autoridade da Concorrência

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

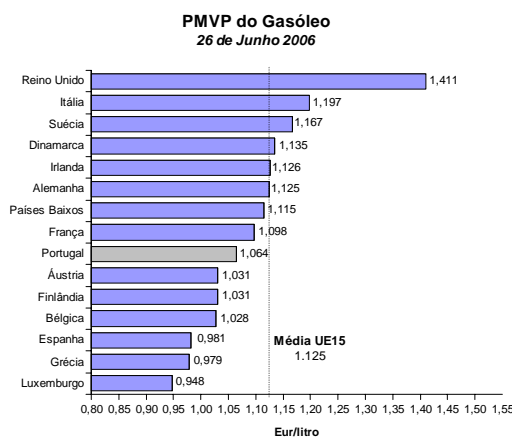
2.3.4. Comparações internacionais

No final do mês de Junho o PMVP da gasolina sem chumbo 95 em Portugal era superior à média da União Europeia⁵, enquanto o do gasóleo se mantinha abaixo da média.

A gasolina sem chumbo 95 registava um PMVP de €1,339/litro (2,19% acima da média da UE) e o gasóleo de €1,064/litro (5,39% abaixo da média da UE). Em relação ao trimestre anterior a gasolina afasta-se mais da média da UE. Quanto ao gasóleo aproximou-se da média, estando agora com uma diferença menor para a média da UE.



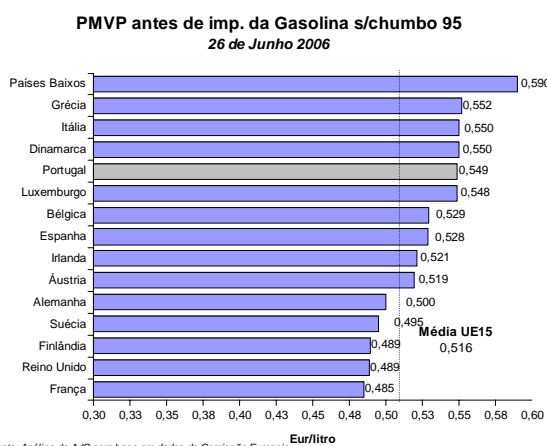
Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia



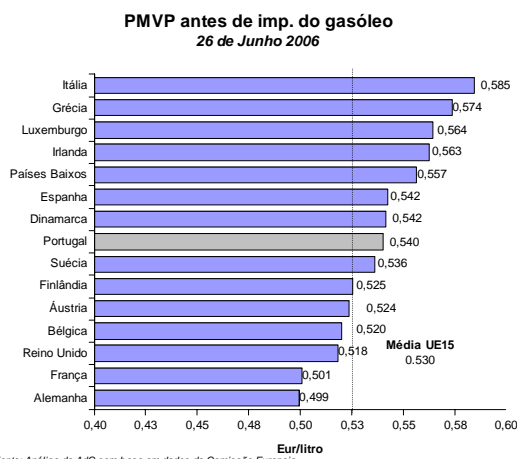
Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia

Apesar de no gasóleo o PMVP ser inferior ao da média da UE o preço antes de impostos era superior à média comunitária. Portugal apresenta, portanto, uma menor carga fiscal média sobre os combustíveis. No caso da gasolina sem chumbo 95 apesar de o PMVP estar acima da média da UE nos dois casos (antes e depois de impostos), de facto a média comunitária, antes de imposto, está 6,0% abaixo da média portuguesa, enquanto depois de imposto já só se encontra a 2,1% abaixo da mesma.

A gasolina sem chumbo 95 apresentava um PMVP líquido de impostos de €0,549/litro e o gasóleo de €0,540/litro.



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



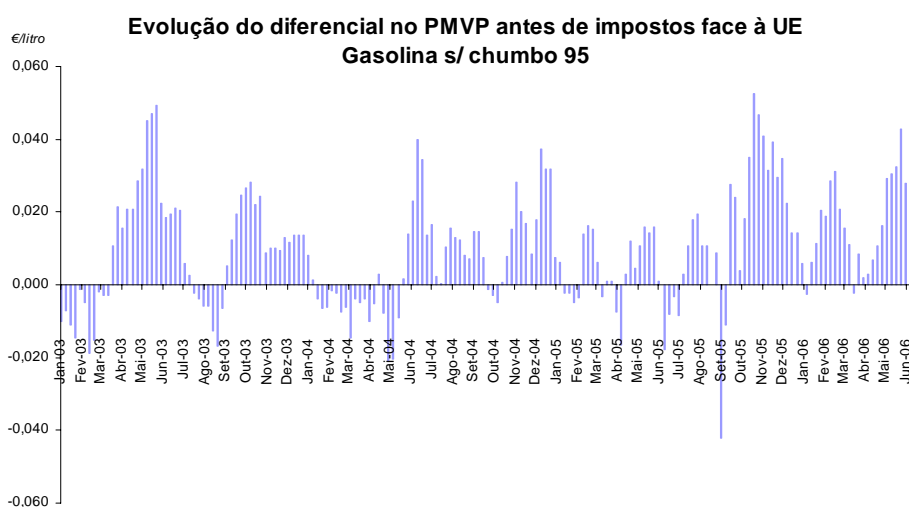
Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia

⁵ Média ponderada pelo volume vendido. União Europeia dos 15.

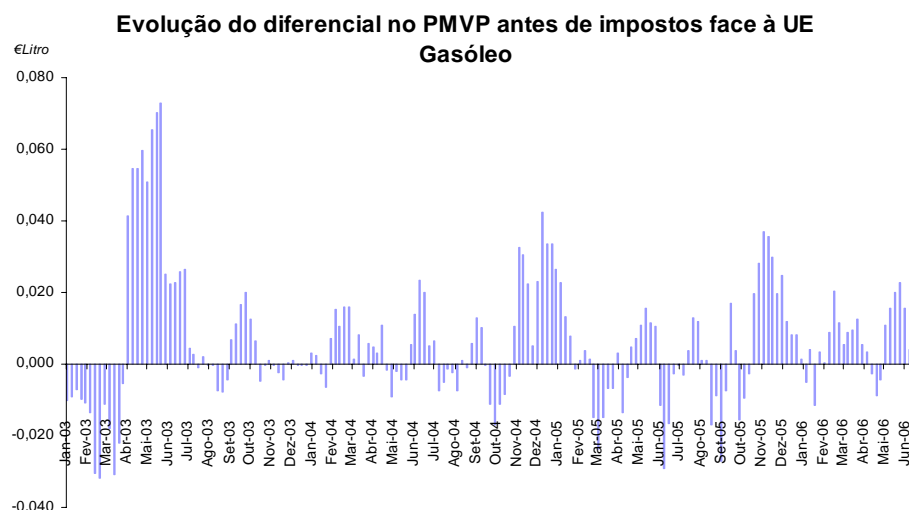
Em Junho de 2006 a amplitude de preços da gasolina entre os vários países era ligeiramente superior à do gasóleo. A diferença entre o preço mais baixo e o mais elevado era de cerca 22% para a gasolina e de 17% para o gasóleo.

As bandas de variação de diferenças nos PMVP antes de impostos em Portugal e na UE têm sido de cerca de 8 cêntimos/litro nos últimos três anos para ambos os combustíveis. Devem ser feitas exceções ao segundo trimestre de 2003 e também ao último de 2005. É de realçar o regresso do diferencial da gasolina sem chumbo 95 à referida banda de 8 cêntimos/litro mas muito próximo dos limites máximos.

No gasóleo a diferença continua a oscilar entre o positivo e o negativo, mas com predominância para o primeiro. Na gasolina o preço tem sido superior em Portugal, face à União Europeia. Esta tendência está bem patente no segundo trimestre de 2006, que conta com todos os valores positivos no diferencial.



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 ineficiência⁶

Mantendo os critérios de *Newsletters* anteriores⁷ 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 de impostos 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.

No fim de Junho de 2006 os preços líquidos de impostos da gasolina sem chumbo 95 eram mais baixos em França (48,5 cêntimos/litro) e os do gasóleo rodoviário mais baixos na Alemanha (49,9 cêntimos/litro). Face a Portugal estes países representavam preços inferiores em cerca de 6,4 cêntimos/litro para a gasolina e 4,1 cêntimos/litro para o gasóleo.

Considerando os PMVP antes de impostos médio 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 13,1 cêntimos/litro, e para o gasóleo de 7,5 cêntimos/litro.

De uma forma geral, durante o segundo trimestre do ano ainda que Portugal tivesse o preço mensal médio mais baixo dos países da União Europeia após considerada a carga fiscal o PMVP dos combustíveis em Portugal estariam acima dos praticados em Espanha, o que reflecte a menor carga fiscal relativa da Espanha.

Existiram contudo excepções durante o trimestre a esta realidade relacionadas com o diferente período de ajustamento dos preços entre países. No caso português o ajustamento aos preços internacionais é tradicionalmente mais lento do que no caso espanhol conforme análise realizada pela AdC em *Newsletters* anteriores. Deste facto resulta que apesar das diferenças nas cargas fiscais entre Portugal e Espanha favoráveis aos consumidores do país vizinho, em Maio de 2006, e apenas nesse mês, se Portugal tivesse o preço mensal médio do gasóleo mais baixo dos países da União Europeia após considerada a carga fiscal o PMVP do gasóleo em Portugal estariam abaixo do praticado em Espanha (menos de 2 cêntimos/litro).

Gasolina sem Chumbo 95

	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*
<i>Abr-06</i>	1,281	1,158	0,123	0,123
<i>Mai-06</i>	1,344	1,212	0,132	0,114
<i>Jun-06</i>	1,336	1,198	0,137	0,131

Por referência

p Esp
1,057
1,094
1,088

Gasóleo rodoviário

	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*
<i>Abr-06</i>	1,048	0,996	0,052	0,065
<i>Mai-06</i>	1,070	0,978	0,092	0,072
<i>Jun-06</i>	1,068	0,986	0,082	0,075

Por referência

p Esp
0,975
0,995
0,981

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

⁶ Refira-se, porém, que além da eficiência e intensidade da concorrência no mercado existem outros factores que podem contribuir para as diferenças de preços existentes entre mercados, nomeadamente factores relacionados 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.

⁷ 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

O preço dos futuros do gás propano atingiu valores superiores a 30 cêntimos por litro no mercado de Nova Iorque.

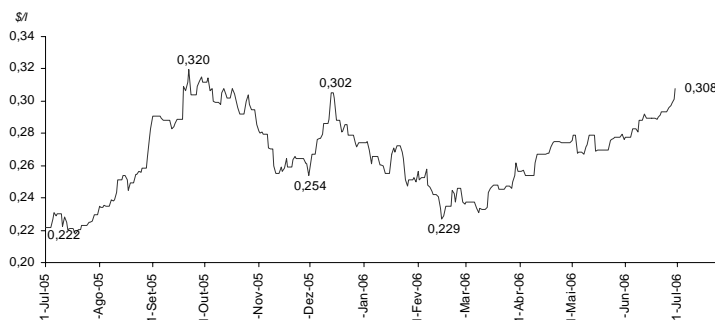
Nos últimos doze meses o preço dos futuros do gás propano tem apresentado uma tendência de subida. No fim do segundo trimestre de 2006 foram de novo atingidos os picos de Setembro e Dezembro de 2005.

No segundo trimestre de 2006 a tendência foi única e só de subida acentuada. A 30 de Junho de 2006 o preço dos futuros do gás propano era de 30,8 cêntimos/litro.

Ainda no segundo trimestre de 2006 o gás propano cotado em dólares subiu 20,1%. O efeito deste grande crescimento foi um pouco atenuado pela desvalorização do dólar em 3,2%, o que significou um aumento do preço, em euros, do gás propano de 16,1%.

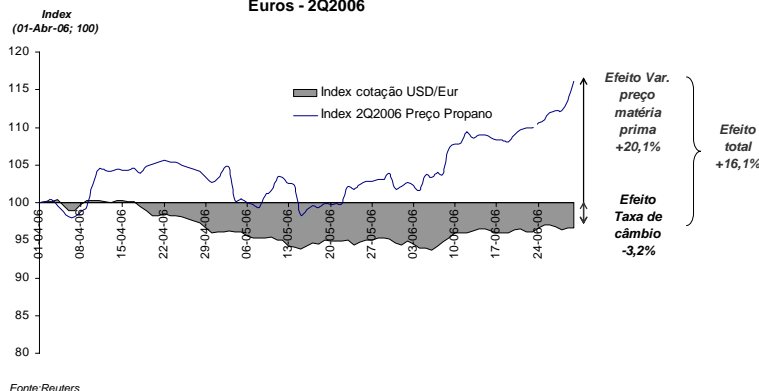
Este incremento significativo é ainda mais relevante se considerarmos que nos últimos 12 meses, nos mercados internacionais, os futuros do gás propano subiram 43,8%. Se considerarmos o efeito cambial então, neste mesmo período, a cotação em euros do gás propano cresceu 64%.

Evolução dos contratos de futuros do Gás Propano a 30 dias (PN, NYMEX)



Fonte: Reuters

Evolução dos Preços dos Futuros do Gás Propano Euros - 2Q2006



Fonte: Reuters

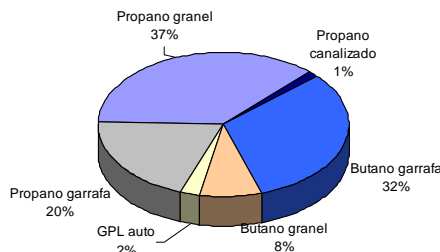
3.2. Análise da procura nacional de gás de garrafa

De Abril a Junho de 2006, a procura nacional de GPL atingiu as 450 mil toneladas, 1,03% abaixo dos valores registados durante o período homólogo em 2005, 455 mil toneladas.

Do valor total de GPL vendido em Junho, 52% corresponde a gás engarrafado (Propano – 20%; Butano – 32%).

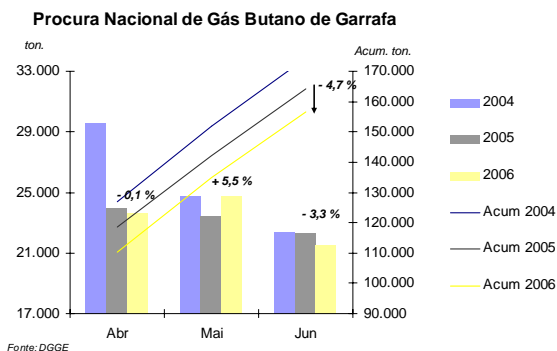
A procura acumulada até Junho de 2006 de gás propano engarrafado foi de cerca de 105 mil toneladas (menos 4,4% do que em igual período do ano anterior). Esta quebra na procura é particularmente acentuada nos meses de Abril e Junho.

Composição das vendas de GPL Junho 2006

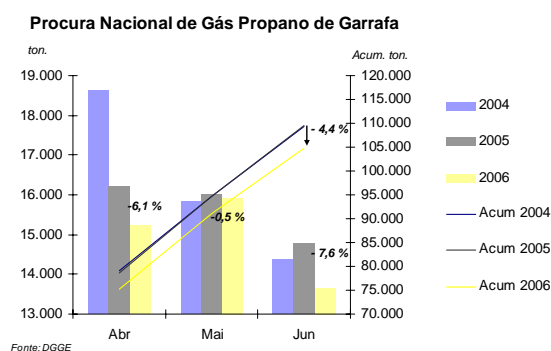


Fonte: DGGE

Relativamente ao gás butano engarrafado, este teve uma quebra na procura de 4,7% desde Janeiro de 2006. Esta quebra foi mais sentida em Junho, tal como para o gás propano engarrafado. Assim em finais de Junho de 2006 a procura de gás butano engarrafado atingiu as 156 mil toneladas, contrastando com as 164 mil vendidas em igual período do ano passado.



Fonte: DGGE



Fonte: DGGE

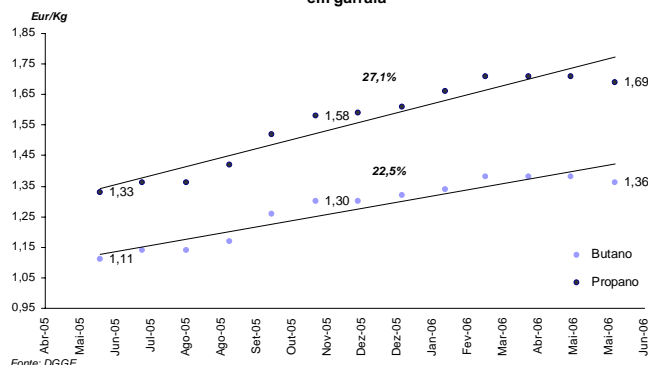
3.3. Análise da evolução dos preços

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 27,1% e 22,5% respectivamente durante os últimos 12 meses.

No final do segundo trimestre do ano de 2006 os preços do propano e butano engarrafados eram de €1,69/kg e €1,36/kg, respectivamente. No mês de Junho verificou-se uma ligeira descida de preços, que reflecte, com algum desfaseamento, a descida dos preços internacionais, verificada no trimestre anterior.

Evolução do preços do Gás Butano e Propano em garrafa



Fonte: DGGE

4. Análises Complementares – Comparação entre marcas principais, independentes e brancas

4.1. Introdução

Em *Newsletters* anteriores a AdC tem reportado importantes diferenças de preços de venda ao público de combustíveis entre os postos integrados em áreas comerciais (designadamente supermercados e hipermercados) e os restantes postos de abastecimento.

Tem também demonstrado que a amplitude de preços nos postos de combustíveis situados em auto-estradas é inferior à registada fora destas vias.

Na presente *Newsletter* a AdC detalha o fenómeno explicando as diferenças nas estratégias de preços adoptadas pelos diversos agentes a actuar na venda a retalho de combustíveis líquidos.

A análise realizada reporta aos preços registados na última semana de Junho de 2006.

4.2. Caracterização geral do fenómeno

Na actividade de venda de combustíveis rodoviários a retalho operam empresas com características distintas. É possível distinguir três tipologias de empresas a actuar: as “Marcas Principais”, as “Marcas Independentes” e as “Marcas Brancas”.

O grupo das “**Marcas Principais**” compreende empresas nacionais e multinacionais que actuam em todo o território nacional, com um nível de notoriedade de marca elevado e cuja actividade principal consiste na refinação e/ou comercialização a retalho de combustíveis líquidos (Galp, Cepsa, Repsol, BP,...).

As “**Marcas Independentes**” são representadas por um conjunto de empresas com uma marca de nível de notoriedade inferior ao das marcas principais, com uma abrangência territorial mais limitada e normalmente não desenvolvem a actividade de refinação (Cipol, Alves Bandeira,...).

O grupo das “**Marcas brancas**” compreende empresas cuja actividade principal não é refinação e/ou comercialização a retalho de combustíveis líquidos mas que utilizam as marcas de grande notoriedade noutras actividades (designadamente na distribuição a retalho de produtos alimentares) na comercialização de combustíveis líquidos em postos normalmente situados nas proximidades dos locais onde desenvolvem a sua actividade principal (Carrefour, Leclerc, ...).

O posicionamento dos diferentes tipos de “marcas” é distinto com influências quer sobre os preços praticados quer sobre a localização dos postos de venda de combustíveis.

As **marcas principais** têm uma presença particularmente forte nas auto-estradas e também nas principais redes rodoviárias nacionais não estando normalmente presentes no perímetro de supermercados e hipermercados⁸.

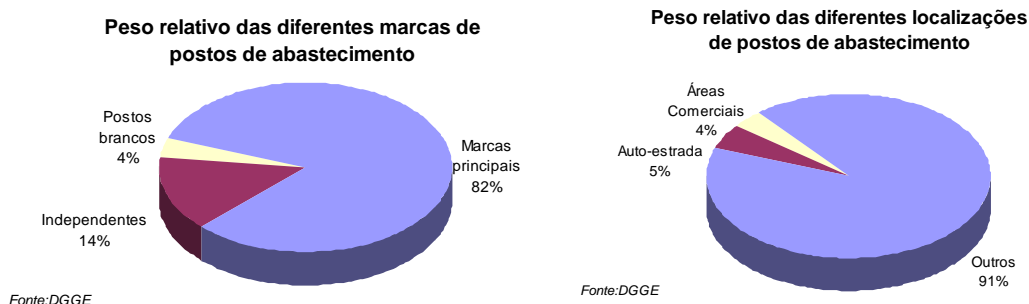
Os postos de **marcas independentes** encontram-se particularmente dispersos na rede viária nacional não tendo expressão nas auto-estradas nem no perímetro de supermercados e hipermercados.

Os postos de **marca branca** por sua vez estão, sem excepção, localizados no perímetro dos supermercados e hipermercados da marca que representam.

⁸ Apesar disso existem excepções. Pela vasta abrangência territorial destas marcas por vezes existem postos de abastecimento perto de áreas comerciais ainda que fora do perímetro destas mas nestes casos e por vezes a política da marca principal nestes postos diverge da política fixada a nível nacional.

Os postos das **marcas principais** representam cerca de 82% do total de postos de combustíveis em Portugal Continental, os de **marcas brancas** não excedem os 4% e os **independentes** representam cerca de 14% do número total de postos.

Em termos de localização os postos de auto-estradas representam cerca de 5% do total das localizações e os localizados em hipermercados/supermercados cerca de 4% do total do número de postos.



Na última semana do segundo trimestre de 2006 verificou-se que, de uma forma geral, os preços mínimos e máximos mais elevados foram praticados nas **auto-estradas pelas marcas principais**. É também nas auto-estradas que se registam nas amplitudes de variação de preços mais reduzidas (inferiores a 5% para ambos os combustíveis).

Junto às áreas comerciais, onde estão presentes as **marcas brancas**, verificam-se os preços mínimos e máximos mais reduzidos e a amplitude de variação dos preços é também das mais reduzidas (inferior a 5% para ambos os combustíveis).

A dispersão de preços das **marcas independentes** tende a não ser significativamente diferente da das marcas principais em localizações fora de auto-estradas. É nestas localizações que se verifica uma maior amplitude de preços. Nas marcas principais os preços oscilam cerca de 9.1% enquanto para as marcas independentes variam cerca de 6.5% para o gasóleo. Relativamente à gasolina essa oscilação é de cerca de 6.1% para as marcas principais e 7.6% para as marcas independentes.

PVP Gasóleo - Última semana de Junho

	Marcas Principais				Marcas Independentes				Marcas Brancas			
	Min	Max	Diferença (€/lt)	Diferença (%)	Min	Max	Diferença (€/lt)	Diferença (%)	Min	Max	Diferença (€/lt)	Diferença (%)
Auto-estrada	1,039	1,089	0,050	4,8%								
Áreas Comerciais									0,998	1,039	0,041	4,1%
Outros	0,998	1,089	0,091	9,1%	1,018	1,084	0,066	6,5%				

Fonte: Análise AdC com base em dados da DGGE

PVP Gasolina s/ chumbo 95 - Última semana de Junho

	Marcas Principais				Marcas Independentes				Marcas Brancas			
	Min	Max	Diferença (€/lt)	Diferença (%)	Min	Max	Diferença (€/lt)	Diferença (%)	Min	Max	Diferença (€/lt)	Diferença (%)
Auto-estrada	1,305	1,349	0,044	3,4%								
Áreas Comerciais									1,250	1,310	0,06	4,8%
Outros	1,275	1,353	0,078	6,1%	1,308	1,408	0,100	7,6%				

Fonte: Análise AdC com base em dados da DGGE

Apesar das tendências gerais apresentadas acima, mesmo dentro de cada categoria de marca existem concorrentes com estratégias de preços diferenciadas que importa analisar com maior detalhe.

4.3. Marcas Principais

4.2.1. Auto-estrada

Apesar de numa análise agregada se verificar uma amplitude de preços nas marcas principais localizadas em auto-estradas de 4.8% para o gasóleo e 3.4% para a gasolina, se fizermos uma análise marca a marca verificamos que:

- Para cada marca a amplitude de preços é ainda menor (a amplitude máxima registada foi de 2.8%);
- Algumas marcas utilizam uma política de preços uniforme em todos os postos de combustível localizados em auto-estradas (verificou-se em duas das quatro marcas analisadas).
- Não existem diferenças na amplitude de preços entre os dois combustíveis para cada marca.

	PVP Gasóleo			
	Min	Max	Diferença (€/lt)	Diferença (%)
Marca 1	1,067	1,067	0,000	0,0%
Marca 2	1,039	1,068	0,029	2,8%
Marca 3	1,068	1,089	0,021	2,0%
Marca 4	1,068	1,068	0,000	0,0%
Desvio padrão	0,014	0,011	0,015	1,4%

Fonte: Análise AdC com base em dados da DGGE

	PVP Gasolina			
	Min	Max	Diferença (€/lt)	Diferença (%)
Marca 1	1,343	1,343	0,000	0,0%
Marca 2	1,305	1,348	0,029	2,8%
Marca 3	1,343	1,349	0,021	2,0%
Marca 4	1,345	1,345	0,000	0,0%
Desvio padrão	0,019	0,003	0,015	1,4%

Fonte: Análise AdC com base em dados da DGGE

4.2.2. Restantes localizações

A política de preços das marcas principais para as localizações fora de auto-estradas é distinta da verificada nos postos de auto-estradas em diversos aspectos:

- Todas as marcas sem exceções praticam uma política de preços diferenciada embora existam marcas com amplitudes de preços mínimas (1.1% para o gasóleo e 0.8% para a gasolina sem chumbo 95);
- A amplitude de preços por marca atinge em certos casos valores relativamente elevados (7% para o gasóleo e 5.5% para a gasolina sem chumbo 95 no caso de uma das marcas analisadas);
- Nas marcas principais que apresentam um preço único nas auto-estradas verifica-se que em alguns casos são as que apresentam amplitudes de preço mais elevadas nas outras localizações.

- As amplitudes de preços na gasolina e no gasóleo divergem por marca sendo que a amplitude de preços relativa (em %) tende a ser superior no gasóleo (de entre todas as marcas analisadas só se verificou uma exceção).

	PVP Gasóleo			
	Min	Max	Diferença (€/lt)	Diferença (%)
Marca 1	1,047	1,072	0,025	2,4%
Marca 2	1,047	1,058	0,011	1,1%
Marca 3	1,038	1,089	0,051	4,9%
Marca 4	0,998	1,068	0,070	7,0%
Desvio padrão	0,023	0,013	0,026	2,7%

Fonte: Análise AdC com base em dados da DGGE

	PVP Gasolina			
	Min	Max	Diferença (€/lt)	Diferença (%)
Marca 1	1,308	1,353	0,045	3,4%
Marca 2	1,323	1,333	0,010	0,8%
Marca 3	1,303	1,349	0,046	3,5%
Marca 4	1,275	1,345	0,070	5,5%
Desvio padrão	0,020	0,009	0,025	1,9%

Fonte: Análise AdC com base em dados da DGGE

4.4. Marcas independentes

Relativamente às marcas independentes verifica-se numa análise marca a marca que a amplitude de preços varia entre 2.2% e 5% para o gasóleo e entre 1.5% e 3.4% para a gasolina abaixo das variações nas marcas principais (entre 1.1% e 7% para o gasóleo e entre 0.8% e 5.5% para a gasolina). Esta situação poderá estar relacionada com a menor abrangência territorial das marcas independentes e consequente menor diferenciação por via do preço.

Nas marcas independentes a amplitude de preços medida em termos relativos (isto é, em percentagem) é superior no gasóleo para todas as marcas analisadas.

	PVP Gasóleo			
	Min	Max	Diferença (€/lt)	Diferença (%)
Marca 1	1,048	1,071	0,023	2,2%
Marca 2	1,039	1,084	0,045	4,3%
Marca 3	1,018	1,069	0,051	5,0%
Marca 4	1,033	1,068	0,035	3,4%
Desvio padrão	0,013	0,007	0,012	1,2%

Fonte: Análise AdC com base em dados da DGGE

	PVP Gasolina			
	Min	Max	Diferença (€/lt)	Diferença (%)
Marca 1	1,323	1,343	0,020	1,5%
Marca 2	1,328	1,373	0,045	3,4%
Marca 3	1,308	1,343	0,035	2,7%
Marca 4	1,308	1,343	0,035	2,7%
Desvio padrão	0,010	0,015	0,010	0,8%

Fonte: Análise AdC com base em dados da DGGE

4.5. Marcas brancas

Relativamente às marcas brancas e numa análise marca a marca verifica-se que:

- As marcas brancas apresentam das amplitudes de preços mais baixas do mercado, entre os 2% e os 4.1% para o gasóleo e os 1.6% e 4.8% para a gasolina;
- Apesar das mais baixas amplitudes de preços deve registar-se ainda assim que para a mesma marca o preço não é uniforme tendo-se registado na última semana de Junho diferenças de preço de 6 cêntimos por litro numa das marcas analisadas para a gasolina sem chumbo 95;
- A diferença entre os preços mínimos e os preços máximos entre marcas, para as marcas analisadas não diferiu mais de 2 cêntimos por litro independentemente do combustível.

	PVP Gasóleo			
	Min	Max	Diferença (€/lt)	Diferença (%)
Marca 1	1,000	1,020	0,020	2,0%
Marca 2	0,998	1,039	0,041	4,1%

Fonte: Análise AdC com base em dados da DGGE

	PVP Gasolina			
	Min	Max	Diferença (€/lt)	Diferença (%)
Marca 1	1,270	1,290	0,020	1,6%
Marca 2	1,250	1,310	0,060	4,8%

Fonte: Análise AdC com base em dados da DGGE

4.6. Conclusões

Da análise realizada pode concluir-se que:

- **As marcas principais não praticam os preços mais elevados apenas nas auto-estradas**, salvo raras exceções. É possível para a generalidade das marcas principais encontrar preços mais elevados ou ao mesmo nível dos praticados nas auto-estradas noutras localizações onde também estão presentes.
- **As marcas “brancas” apresentam os preços mais baixos e uma reduzida variação de preços** – Em média a diferença de preços entre os combustíveis comercializados em postos de auto-estradas e em marcas de supermercados/hipermercados foi de 3,3% para a gasolina e 3,8% para o gasóleo.
- Apesar de as **marcas brancas** apresentarem os preços mais baixos o seu **nível de cobertura do território nacional é relativamente reduzido** (representam apenas cerca de 4% do total de postos em território nacional).
- **A diferença de preços entre os postos localizados em auto-estradas é reduzida** – A diferença de preços neste postos não ultrapassou os 3,4% para a gasolina e os 4,8% para o gasóleo. Numa análise por marca verifica-se que cerca de metade das principais marcas a operar em Portugal utilizam um sistema de preço uniforme em postos de auto-estradas. As restantes apresentam diferenças de preços de entre 2% e 3% nos seus postos localizados em auto-estradas.

Note-se, finalmente, que esta análise considera os preços tabelados e não os preços efectivos dos combustíveis. Na realidade e para as principais marcas é possível identificar diversas tipologias de campanhas de descontos e fidelização que proporcionam aos consumidores preços efectivos mais reduzidos do que os tabelados. Alguns desses descontos resultam da utilização de cartões de frota, cartões de fidelidade ou de cupões de desconto oferecidos por compras realizadas. Estes mecanismos de fidelização e de promoção podem reduzir parte da diferença de preços das marcas principais para as restantes marcas.

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 Junho de 2006

Unidade: Euro/litro

		Combustíveis				
		Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina aditivada	Gasolina s/chumbo 98	Gasóleo colorido
Auto-estrada	Mínimo	1,305	1,039		1,395	0,704
	Máximo	1,349	1,089		1,479	0,704
	Média*	1,342	1,068		1,441	0,704
Outros	Mínimo	1,275	0,979	1,369	1,373	0,654
	Máximo	1,408	1,089	1,438	1,479	0,719
	Média*	1,342	1,066	1,408	1,417	0,703
Áreas Comerciais	Mínimo	1,207	0,979	1,340	1,279	0,715
	Máximo	1,344	1,071	1,380	1,480	0,715
	Média*	1,299	1,029	1,362	1,361	0,715
Norte	Mínimo	1,250	0,999	1,350	1,325	0,674
	Máximo	1,408	1,071	1,413	1,479	0,715
	Média*	1,340	1,064	1,405	1,415	0,704
Centro	Mínimo	1,207	0,998	1,383	1,349	0,674
	Máximo	1,358	1,071	1,423	1,479	0,715
	Média*	1,340	1,065	1,410	1,412	0,703
Lisboa e Vale do Tejo	Mínimo	1,220	0,979	1,340	1,290	0,684
	Máximo	1,373	1,089	1,438	1,479	0,705
	Média*	1,340	1,064	1,406	1,412	0,703
Alentejo	Mínimo	1,219	0,999	1,378	1,279	0,654
	Máximo	1,358	1,088	1,413	1,480	0,719
	Média*	1,339	1,063	1,402	1,411	0,702
Algarve	Mínimo	1,298	0,979	1,360	1,360	0,704
	Máximo	1,358	1,071	1,413	1,479	0,705
	Média*	1,342	1,065	1,405	1,433	0,704

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 - 30 de Agosto de 2006 Combustíveis Gasosos - 28 de Julho de 2006
AIE - Agência Internacional da Energia	11 de Agosto de 2006
Comissão Europeia	31 de Agosto de 2006
Reuters	30 de Agosto 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.