

**NEWSLETTER DE ACOMPANHAMENTO DOS
MERCADOS DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS E
GÁS ENGARRAFADO**

IV Trimestre de 2006

Março de 2007

Sumário Executivo

- **Baixo crescimento da procura e oferta internacional de crude** em linha com o verificado em 2005. Em termos anuais o crescimento da procura foi de 1%. Durante o quarto trimestre de 2006 a procura internacional cresceu 1,9% e a oferta 0,8%.
- **Consumo nacional de combustíveis rodoviários durante os últimos 12 meses em queda de 2,8%**. No período de um ano o consumo de gasolina caiu 6,9% e o de gasóleo 1,4%. Ao nível da actividade de refinação esta redução do consumo foi atenuada pelo aumento das exportações de produtos refinados que está na base do aumento da procura de petróleo em Portugal durante o ano de 2006.
- **Preço médio anual em Euros do petróleo nos mercados internacionais sobe 18% de 2005 para 2006**, embora o preço médio do petróleo **no quarto trimestre tenha caído 13,8%** face ao preço médio do terceiro trimestre (registou-se também uma queda de 4% no preço médio do quarto trimestre de 2006 face ao período homólogo de 2005).
- **Preços internacionais médios da gasolina e do gasóleo aumentam 15% e 11% respectivamente de 2005 para 2006**, e esse aumento apenas não foi superior porque **do 3.º para o 4.º trimestre de 2006 os preços médios desceram 22% e 13%** respectivamente. Em **território nacional**, o **preço antes de impostos da gasolina sem chumbo 95 e o do gasóleo aumentaram de 2005 para 2006 17% e 12%** respectivamente, embora, tal como no mercado internacional os preços médios nacionais tenham **descido do 3.º para o 4.º trimestre 20% e 11%** respectivamente.
- **PMVP dos combustíveis semelhantes entre regiões** embora existam diferenças na amplitude de preços dentro de cada região. A região com maior amplitude de preços foi o Alentejo e a de menor amplitude foi o Algarve para ambos os combustíveis.
- **Preços mais elevados registados nas auto-estradas e mais reduzidos nas áreas de supermercados/hipermercados.**
- **Diferencial no PMVP antes de impostos de Portugal face à média dos países da UE a 15 manteve-se em níveis acima dos últimos 4 anos** embora abaixo dos registados no terceiro trimestre de 2006.
- Durante 2006, **Portugal perdeu posições no ranking europeu (UE15) de preços médios antes de impostos mais baixos para ambos os combustíveis**, passando do 8.º lugar para o 12.º na gasolina e do 7.º para o 11.º no gasóleo. Também ao nível do ranking dos preços médios com impostos mais baixos Portugal desceu no ranking, passando do 6.º lugar para o 8.º na gasolina e do 4.º para o 7.º no gasóleo. Em Dezembro o **PMVP da gasolina sem chumbo 95 era superior à média Europeia (+1,2%) enquanto o do gasóleo continuava abaixo da média (-5,4%)**.
- **Consumo de gás propano e butano de garrafa desceu respectivamente 4,3% e 3,9%** no ano de 2006 face a 2005. Note-se que, apesar da redução do consumo de gás engarrafado, o consumo global de GPL aumentou.
- **Aumento do preço do gás engarrafado no mercado nacional durante o ano apesar da estabilização dos preços no último trimestre.** Durante o ano de 2006 o preço do gás butano e propano engarrafados aumentaram respectivamente 5,4% e 7,6%. No último trimestre de 2006 os preços do gás propano e butano em garrafa não registaram alterações.

Índice

Sumário Executivo	1
1. Análise do mercado das matérias-primas	3
1.1. Procura e Oferta de petróleo	3
1.2. Preço internacional do petróleo	5
1.3. Preço dos transportes marítimos de petróleo	6
2. Análise dos mercados nacionais de combustíveis líquidos (gasolina e gasóleo rodoviário)	7
2.1. Oferta	7
2.2. Procura	8
2.3. Evolução dos preços de venda ao público de combustíveis	10
3. Breve análise dos mercados do Gás Propano e Butano de garrafa	17
3.1. Análise do preço internacional da matéria-prima	17
3.2. Análise da procura nacional de gás de garrafa	17
3.3. Análise da evolução dos preços a nível nacional	18
4. Análise Complementar – Evolução da posição relativa dos preços dos combustíveis em Portugal face à UE a 15	19
4.1. Preços dos combustíveis antes de impostos	19
4.2. Preço médio de Venda ao Público (PMVP)	24
Anexo Estatístico	26
Anexo I - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2005	26
Anexo II - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2006	26
Siglas e abreviaturas utilizadas	27
Fontes de Informação	28

1. Análise do mercado das matérias-primas

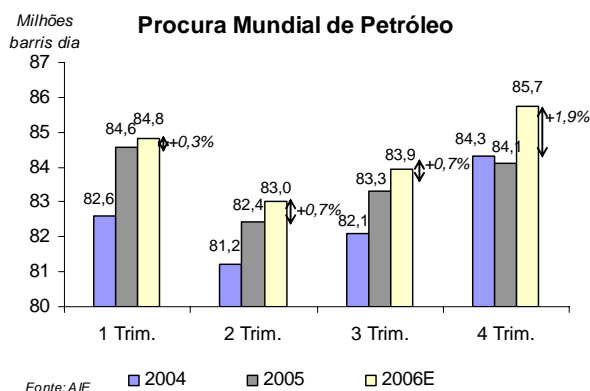
1.1. Procura e Oferta de petróleo

1.1.1. Internacional

Procura

No quarto trimestre de 2006 a procura global de petróleo cresceu 1,9% atingindo os 85,7 mb/d. Este valor compara com os 84,1 mb/d do trimestre homólogo de 2005.

O crescimento registado nesse trimestre encontra-se abaixo do esperado pelos principais analistas em parte pela revisão em baixa do crescimento da procura dos EUA e dos países da ex-URSS.



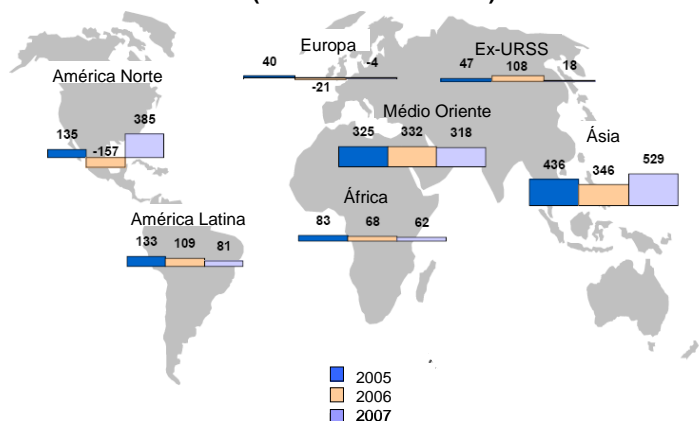
O aumento da procura de petróleo a nível internacional durante o último trimestre do ano resulta fundamentalmente dos seguintes factores:

- Forte procura por parte dos países pertencentes à OCDE impulsionada pela performance da economia Norte-Americana (mesmo considerando os valores mais baixos do ano anterior afectados pelos efeitos dos furacões).
- Crescimento da procura de petróleo por parte dos países Asiáticos (principalmente Índia) e da América Latina (principalmente Brasil) atenuado por uma ligeira diminuição de procura por parte da China largamente explicada pela diminuição de stocks.

Em termos anuais, em 2006 a procura de petróleo cresceu 1%. Para 2007 o crescimento previsto pela Agência Internacional da Energia (AIE) é de 1,6%. Estas previsões de crescimento são sustentadas fundamentalmente pelos seguintes fenómenos:

- Continuação da forte procura por parte da economia Norte-Americana, apesar do abrandamento económico previsto.
- Continuação do forte crescimento económico da China baseado em investimento, especialmente devido à necessidade de construção de consideráveis infra-estruturas para os Jogos Olímpicos de 2008.
- Previsão de um aumento do comércio e, por isso, do acréscimo do consumo de combustíveis com transportes dentro da Ásia e entre a Ásia e a Europa.

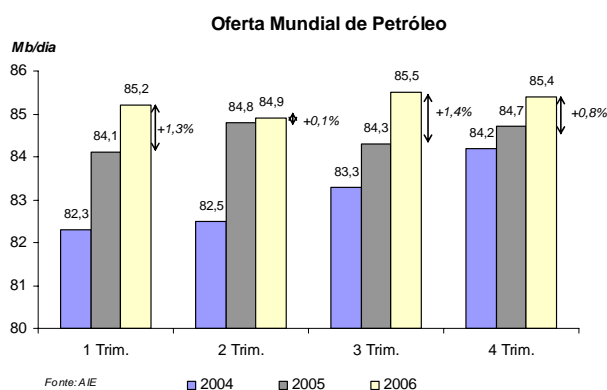
Estimativa de crescimento da Procura Mundial de Petróleo (milhares de barris/dia)



Oferta

No quarto trimestre do ano a oferta cresceu 0,8%, face a igual período do ano anterior. Foi atingido o nível de 85,4 milhões de barris diários. Este crescimento está relacionado com:

- Maior disponibilidade de petróleo na ex-URSS e nos países pertencentes à OPEP no início do mês de Outubro.
- Crescimento em Novembro da oferta dos países não pertencentes à OPEP.
- Bom desempenho da produção Norte-Americana e do Mar do Norte principalmente no mês de Dezembro.



Este crescimento da oferta ficou, contudo, abaixo do crescimento da procura designadamente devido a:

- Corte oficial da oferta dos países pertencentes à OPEP em 20 de Outubro.
- Fraca produção do Iraque, Arábia Saudita, Irão, Venezuela e Kuwait nos meses de Outubro e Novembro.
- Queda da produção generalizada nos países pertencentes à OPEP e da região do Mar Cáspio no mês de Dezembro.

1.1.2. Nacional – Importação de Petróleo

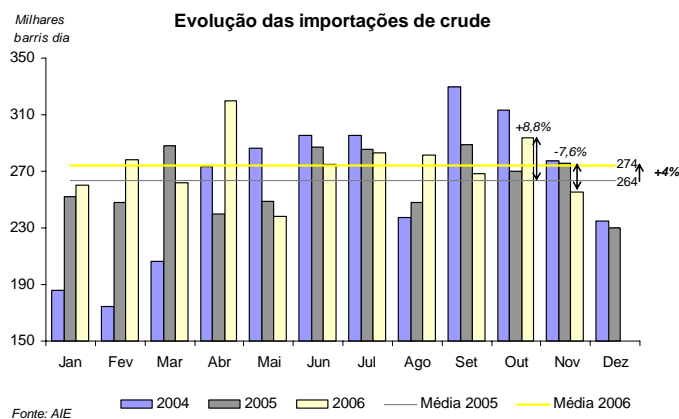
Uma vez que em território nacional não existe produção de petróleo (não existindo, por isso, oferta nacional) a procura nacional de petróleo satisfaz-se com importações de crude.

Até Novembro de 2006 as importações de crude registavam um acréscimo de 4% face a igual período de 2005.

Nos meses de Outubro e Novembro registaram-se¹ tendências diversas.

No mês de Outubro as importações situaram-se nos 294 milhares de barris diários, registando um aumento de 8,8% face a período homólogo de 2005.

Em Novembro as importações de crude diminuíram para os cerca de 255 milhares de barris diários (-7,6%), atingindo dos valores mais reduzidos de 2006.



Uma vez que o consumo de combustíveis em Portugal decresceu, este aumento de importação de crude serviu para alimentar o incremento verificado na exportação de produtos transformados, assim como os *stocks*.

De acordo com a Galp Energia², as exportações de gasolina refinada em território nacional só para os EUA, atingiram um volume total de 16,2 milhões de toneladas, 2% acima do valor de 2005.

¹ No momento da preparação da Newsletter não estavam disponíveis os dados referentes ao mês de Dezembro de 2006.

² Resultados 12 meses – Galp Energia – Março de 2007.

1.2. Preço internacional do petróleo

O ano de 2006 foi caracterizado por uma grande volatilidade intra anual do preço do petróleo apesar de as cotações no final do ano não serem muito diferentes das do seu início. O preço do *Brent* em dólares de final de Dezembro representa um acréscimo de 6% face a 1 de Janeiro de 2006. Se considerada a depreciação do dólar durante o ano então a cotação do *Brent* em euros caiu cerca de 1% em 2006.

No primeiro trimestre de 2006 o preço do petróleo apresentou-se volátil mas terminando o trimestre com uma cotação idêntica à do início do ano. No segundo trimestre assistiu-se a uma forte subida atingindo-se um máximo de \$75,12 na cotação dos futuros do WTI no final do mês de Abril.

No terceiro trimestre o preço do petróleo desceu fortemente principalmente no mês de Agosto.

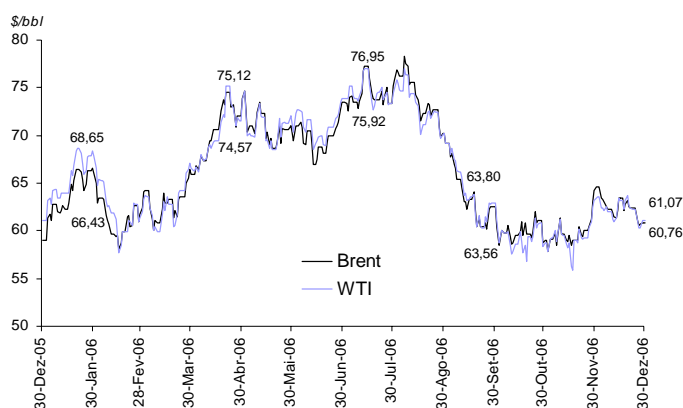
O quarto trimestre de 2006 caracterizou-se por uma quebra dos preços dos futuros nos primeiros dias de Outubro seguida por uma tendência de estabilidade até final de Novembro a que se seguiu um período de subida ligeira em Dezembro.

No último dia do mês de Dezembro foi atingido o preço de \$60,76 e \$61,07 para os contratos de futuros a 1 mês do *Brent* e *WTI*, respectivamente.

Em termos globais desde o início do quarto trimestre de 2006 a cotação do *Brent*, em dólares, registou uma descida de 2,6%. Esta descida foi acentuada com uma depreciação do dólar face ao euro em aproximadamente 3,9%, o que em termos finais, e em euros, significou uma redução do preço em 6,5%.

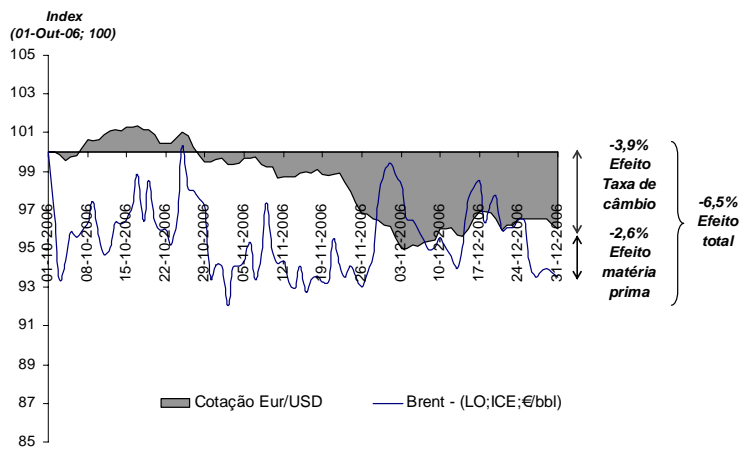
Refira-se que a principal descida na cotação dos futuros do *Brent* se registou nos primeiros dias de Outubro tendo-se posteriormente verificado um aumento do seu preço em dólares, que apenas foi atenuado pela depreciação da moeda americana a partir de meados de Novembro.

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



Fonte: Reuters

Evolução dos Preços do Brent em Euros - 4Q2006



Fonte: Reuters

Comparando o preço médio da cotação do *Brent* em euros do terceiro trimestre de 2006 com o do quarto trimestre verifica-se uma redução de 13,8%.

1.3. Preço dos transportes marítimos de petróleo

Após os picos de procura e preços dos transportes marítimos de petróleo no último trimestre 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 iniciaram uma trajetória descendente só interrompida em meados de Abril de 2006.

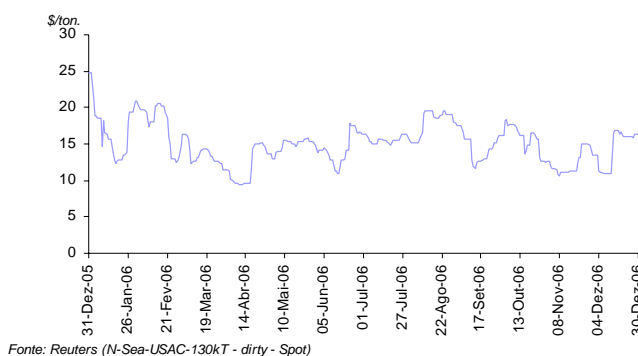
A partir desta data e até ao início do quarto trimestre a tendência foi sempre de crescimento moderado. Na primeira metade do quarto trimestre de 2006 a tendência foi invertida e os preços diminuíram, apesar das ligeiras oscilações. Na segunda metade do trimestre o preço do transporte marítimo foi mais volátil e descreveu uma trajetória maioritariamente ascendente estabilizando num valor próximo do verificado no início do trimestre (\$16/tonelada).

Comparando os preços médios do quarto trimestre com os do terceiro verifica-se uma diminuição de cerca de \$1,9/tonelada do preço do transporte marítimo de petróleo.

A evolução no quarto trimestre explica-se principalmente por dois factores:

- Fraco crescimento da oferta de petróleo em termos globais e ligeiro aumento da procura.
- Valores de stocks dos países pertencentes à OCDE historicamente elevados e, por isso, menores necessidades de transportes.

Custo do transporte marítimo
Europa Ocidental - EUA



2. Análise dos mercados nacionais de combustíveis líquidos (gasolina e gasóleo rodoviário)

2.1. Oferta

2.1.1. Nacional

De acordo com dados da AIE, a oferta nacional de derivados do petróleo cresceu cerca de 1% durante 2006.

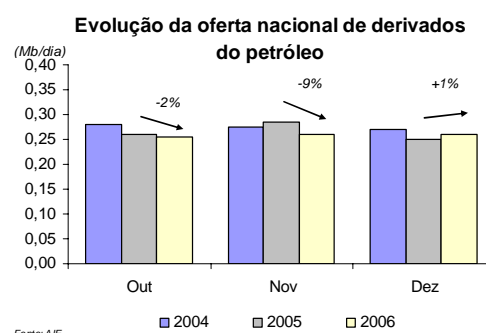
O ano foi caracterizado por duas fases distintas ao nível do comportamento da oferta nacional de produtos derivados. No primeiro semestre de 2006 verifica-se um crescimento e no restante período uma retracção.

Este crescimento da oferta foi sobretudo impulsionado pelas exportações de produtos derivados do petróleo e não tanto pela procura no mercado interno que, tal como analisado em capítulo posterior, se encontrou em quebra.

De acordo com dados do INE, no primeiro trimestre do ano as exportações de produtos derivados, em valor, aumentaram 75% e no segundo trimestre cerca de 145% face a igual período do ano anterior.

No quarto trimestre de 2006, verificou-se uma quebra na oferta nacional de derivados do petróleo. Em termos homólogos, em Outubro, Novembro e Dezembro, a oferta nacional decresceu 2%, 9% nos dois primeiros meses e cresceu 1% no último mês.

Esta diminuição durante o último trimestre é justificada pela retracção do consumo interno e pelo abrandamento no crescimento das exportações de produtos refinados. Na realidade, no quarto trimestre as exportações cresceram 10,6%, bastante abaixo do verificado no primeiro semestre do ano.

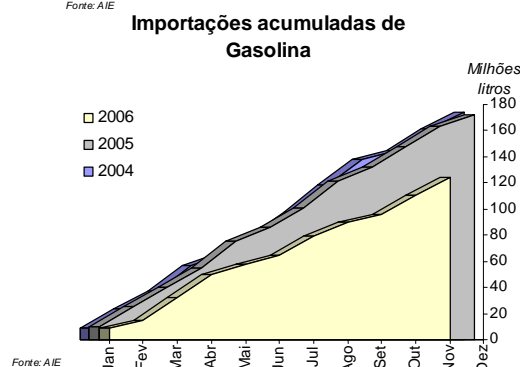
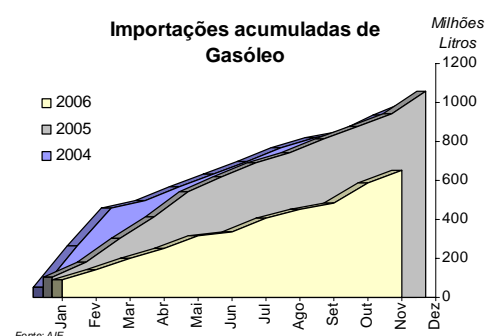


2.1.2. Importação

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 2006, até Novembro³, Portugal tinha importado cerca de 650 milhões de litros o que representa um decréscimo de 31% face a igual período de 2006 (em 2005, para o mesmo período, as importações eram de 943 milhões de litros).

Apesar da tendência de redução das importações ao longo do ano, no quarto trimestre registou-se uma ligeira inversão com um aumento de aproximadamente 23% das importações de gasóleo



³ Não se encontra ainda disponível informação relativa ao mês de Dezembro de 2006.

face ao período homólogo de 2005 (em Outubro as importações de gasóleo aumentaram 50% e em Novembro decresceram 3%).

Na base desta evolução positiva das importações de gasóleo no quarto trimestre está a atenuação da diminuição do consumo interno de gasóleo rodoviário (passando de -2,7% para -1,7%⁴ do terceiro para o quarto trimestre, respectivamente).

Apesar de Portugal ser um exportador líquido de gasolina, durante o ano de 2005 importou cerca de 172 milhões de litros. Até Novembro de 2006 os níveis de importação de gasolina não excederam os 125 milhões de litros o que representa um decréscimo de aproximadamente 24% face a igual período de 2006.

Os meses de Outubro e Novembro registaram quebras no volume de importações de 8,3% e 7,2% respectivamente. Na base desta evolução está o decréscimo do consumo interno de gasolina rodoviária (6,9%⁵).

2.2. Procura

No ano de 2006 a procura nacional de produtos derivados do petróleo atingiu os 116 milhões de barris. Este valor representa uma diminuição da procura nacional de produtos derivados do petróleo de 7,3% face a 2005.

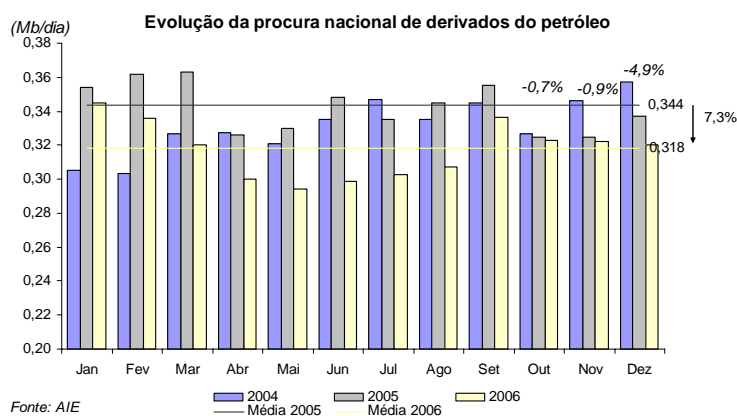
O quarto trimestre do ano foi também caracterizado por uma redução da procura mas a um ritmo inferior (-2,2%).

Os factores que têm vindo a influenciar o decréscimo da procura não se alteraram face a trimestres anteriores. Desses factores destacam-se a:

- **Quebra no consumo de fuelóleo para produção de energia** – Os melhores índices de hidraulicidade face ao quarto trimestre de 2005 permitiram uma maior utilização da energia hídrica em substituição do fuelóleo. Registou-se uma quebra de 83% no consumo de fuelóleo para produção de energia.
- **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 (-16% face ao quarto trimestre de 2005), com os consumidores deste combustível a procurarem atenuar o efeito da subida dos preços pela mudança para gasolinas mais baratas (gasolina sem chumbo 95).
- **Quebra na Nafta Química** – O consumo de Nafta Química, principalmente utilizada na indústria química, registou uma quebra no consumo na ordem dos 92%.

Em Dezembro de 2006 cerca de metade (49%) da procura nacional de produtos derivados de petróleo foi dirigida a gasóleo e gasolina. Este consumo está relacionado com o transporte terrestre, marítimo e aéreo.

Nos anos mais recentes o peso relativo dos vários produtos derivados do petróleo na procura não se tem alterado. O peso relativo destes produtos manteve-se praticamente constante entre Dezembro de 2005 e Dezembro de 2006.



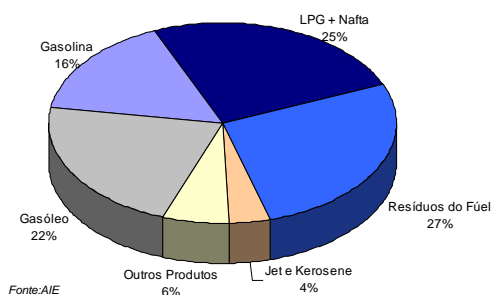
⁴ Taxas de crescimento médias anuais calculadas com base nas médias móveis a 12 meses

⁵ Taxa de crescimento média anual calculada com base na média móvel a 12 meses

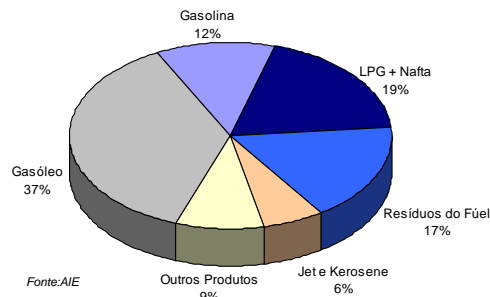
Contudo, se alterarmos o horizonte temporal de comparação verificamos que existem diferenças bastante significativas ao nível da importância dos diversos derivados do petróleo na procura. Assim, em Dezembro de 2006 face a Dezembro de 1995 regista-se um maior peso do gasóleo (cujo peso relativo passa de 22% para 37%) e um menor peso da gasolina (passa de 16% para 12%) e dos resíduos (passa de 27% para 17%).

Apesar do peso relativo da procura dos diversos produtos derivados de petróleo se ter mantido constante não significa que não existam alterações. Em termos de **quantidade consumida** verifica-se uma quebra no consumo para fins rodoviários no quarto trimestre, apesar de menos acentuada que nos outros trimestres do ano de 2006.

Composição da Procura de derivados do Petróleo em Dezembro de 1995



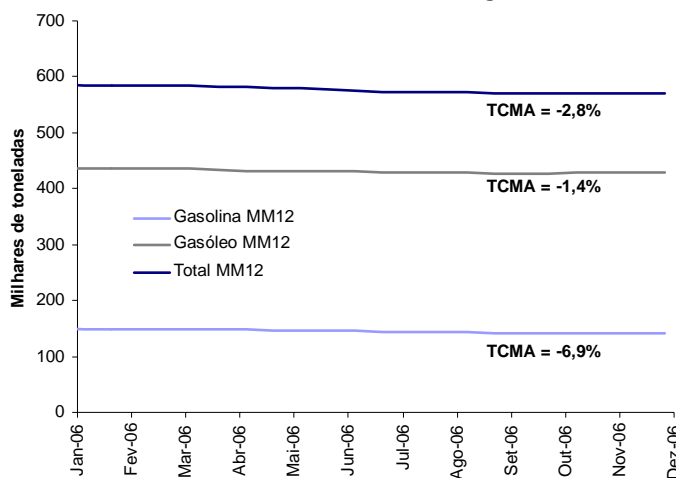
Composição da Procura de derivados do Petróleo em Dezembro de 2006



Segundo dados da DGGE, o consumo de combustíveis rodoviários em Portugal tem vindo a registar um decréscimo anual de 2,8%. As principais quebras no consumo verificaram-se na gasolina (-6,9%). Igualmente com um comportamento negativo, mas numa amplitude menor esteve o gasóleo, que registou um declínio de 1,4%. 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 gasóleo⁶.

O quarto trimestre de 2006 foi caracterizado por um atenuar da quebra do consumo de combustíveis rodoviários. No mês de Novembro, face ao mês homólogo de 2005, o consumo de gasolina caiu 4,8% e o de gasóleo 0,9% representando uma quebra global no consumo de combustíveis rodoviários de 1,9%.

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



⁶ Esta temática foi abordada com particular detalhe na *Newsletter* do quarto trimestre de 2005 disponível em www.autoridadedaconcorrenca.pt - Publicações.

2.3. Evolução dos preços de venda ao público de combustíveis

2.3.1. Evolução e nível de preços

2.3.1.1. Internacionais

Durante o primeiro semestre do ano os preços do gasóleo e da gasolina apresentaram uma tendência ascendente. No terceiro trimestre de 2006 os preços dos combustíveis nos mercados internacionais inverteram a tendência registando-se quebras acentuadas nos preços de ambos os combustíveis.

O quarto trimestre de 2006 foi caracterizado pela estabilidade do preço da gasolina e do gasóleo, mantendo-se próximos dos valores de €48/bbl e €59/bbl, respectivamente. No final do quarto trimestre de 2006 os preços internacionais da gasolina e do gasóleo atingiram os €47,9/bbl e €53,9/bbl respectivamente, em ligeira queda.

Depois de o diferencial de preços entre os dois combustíveis ter aumentado do terceiro trimestre, no quarto trimestre ele voltou a encurtar-se devido à diminuição do preço internacional do gasóleo e ao aumento do preço internacional da gasolina.

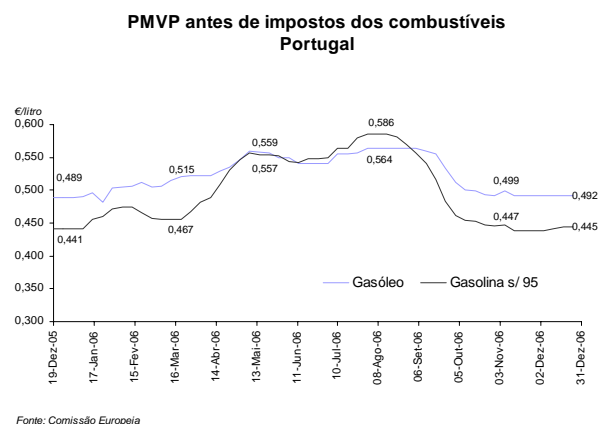
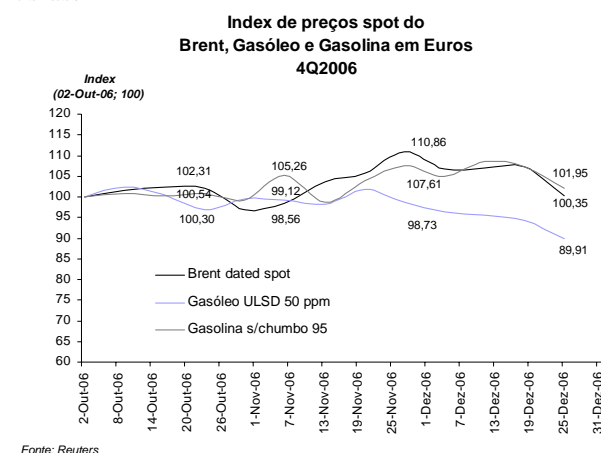
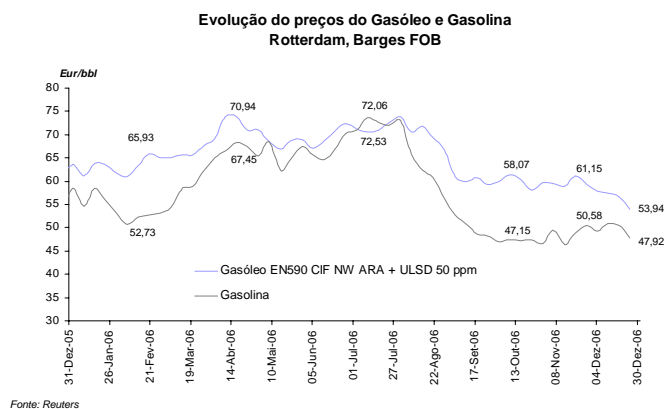
Durante o último trimestre, em termos globais, registou-se um acréscimo no preço cotado em euros de 2% para a gasolina e um decréscimo de 10% para o gasóleo (em termos de preços médios trimestrais verificou-se um decréscimo de 22% para a gasolina e 13% para o gasóleo do terceiro trimestre para o quarto trimestre).

2.3.1.2. Nacionais

Análise do PMVP antes de impostos

Em Portugal, os PMVP antes de impostos dos combustíveis registaram um aumento desde o início do ano de 2006 até meados de Agosto iniciando a partir desta data uma trajetória descendente. Durante 2006 o preço antes de impostos da gasolina subiu 0,9% e do gasóleo 0,6%.

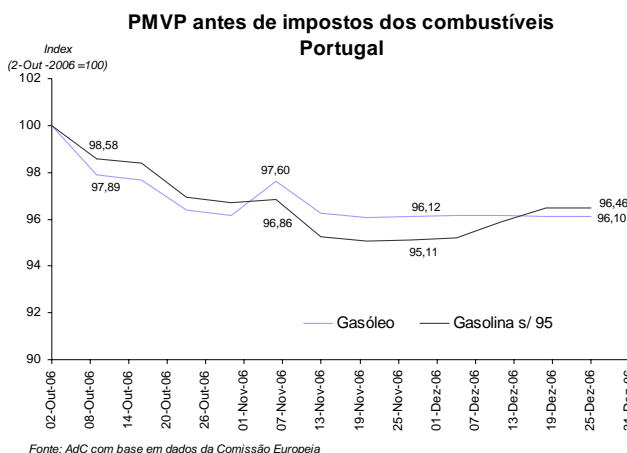
O PMVP antes de impostos da gasolina sem chumbo 95 atingiu o seu pico anual na segunda semana de Agosto, cotando acima dos 58 cêntimos por litro. Já o gasóleo atingiu o seu máximo na última semana de Agosto, cotando acima dos 56 cêntimos.



O quarto trimestre ficou marcado, em território nacional, pela estabilidade dos preços de ambos os combustíveis. No final, deste trimestre a gasolina custava, antes de impostos, 44,5 cêntimos/litro e o gasóleo 49,2 cêntimos/litro.

O aumento da diferença entre os PMVP antes de impostos dos dois combustíveis verificado no final do terceiro trimestre terminou no início do quarto trimestre. O diferencial não sofreu alterações significativas ao longo do trimestre estando sempre próximo dos 5 cêntimos por litro, à semelhança do verificado no início do ano.

Apesar da estabilidade verificada nos últimos meses do ano, no global o quarto trimestre foi caracterizado pela descida do PMVP antes de impostos da gasolina e do gasóleo em 3,5% e 3,9% respectivamente (em termos de preços médios trimestrais verificou-se um decréscimo de 20% para a gasolina e 11% para o gasóleo do terceiro trimestre para o quarto trimestre). Esta diminuição fez-se sentir particularmente no início do trimestre.



O preço da gasolina que no mercado internacional verificou uma subida de 2%, desceu cerca de 3,5% no mercado nacional. No mercado internacional o preço do gasóleo caiu cerca de 10% e no mercado nacional a quebra foi de 3,9%.

No passado tem-se verificado que os preços no mercado nacional reagem com cerca de duas semanas de atraso em média face aos preços noutros países europeus e com quatro semanas de atraso face ao preço *spot* do *Brent* nos mercados internacionais.

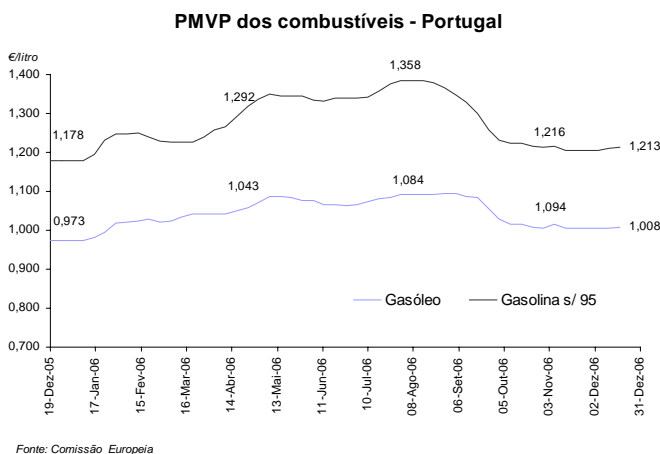
O facto de a queda dos preços internacionais ter sido particularmente intensa nas últimas quatro semanas de Setembro e a menor velocidade de ajustamento do preço no mercado nacional são factores relevantes na explicação do diferencial de evolução de preços no trimestre anterior (descidas mais elevadas no mercado internacional do que no nacional).

Análise do PMVP depois de impostos

Os PMVP dos combustíveis em Portugal registaram um aumento desde o início do ano de 2006 até meados de Agosto iniciando a partir desta data uma trajectória descendente. Durante 2006 o PMVP da gasolina subiu 0,8% e do gasóleo 0,4%.

O quarto trimestre terminou com os PMVP de €1,213 por litro para a gasolina sem chumbo 95 e de €1,005 por litro para o gasóleo. Estes preços representam um decréscimo de 1,6% na gasolina sem chumbo 95 e de 2,3% no gasóleo durante o trimestre.

No início do mês de Outubro o PMVP da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo atingiram valores abaixo dos verificados em finais de Março, data em que se começou a verificar a subida de ambos os combustíveis que só terminaria no mês de Agosto. Durante todo o quarto trimestre a tendência foi decrescente.



Após a diminuição significativa do diferencial entre os PMVP dos dois combustíveis nos meses de Agosto e Setembro devido à queda do preço da gasolina, esta diferença manteve-se estável ao longo de todo o quarto trimestre próxima do valor de 20 cêntimos por litro.

2.3.2. Comparações regionais

Na última semana de Dezembro, o **preço médio** da gasolina sem chumbo 95 não apresentou diferenças relevantes entre regiões. A diferença máxima registada foi de 0,1 cêntimos/litro. O Alentejo registou o preço médio mais elevado (€1,224/litro) enquanto que todas as outras regiões registaram o mesmo preço médio (€1,223/litro).

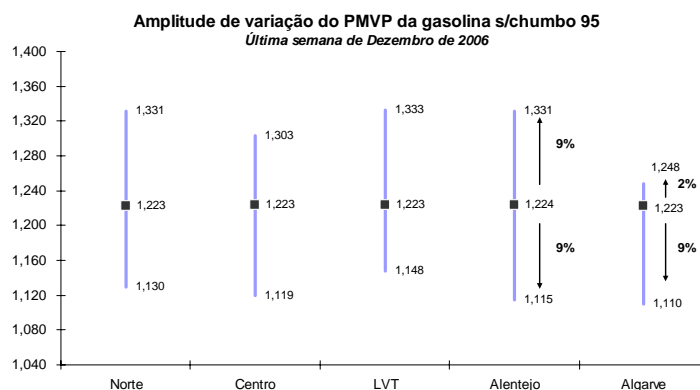
As amplitudes de variação (diferença entre o preço mais baixo e o preço mais alto praticados na venda ao público) foram diferentes entre regiões durante a última semana de Dezembro. Para a gasolina sem chumbo 95, a **maior amplitude de variação** de preços foi registada na região do Alentejo (cerca de 18%) e a região com menor amplitude de variação foi o Algarve (com cerca de 11%).

O preço da gasolina sem chumbo 95 **mais elevado** foi registado na região de Lisboa e Vale do Tejo e o **preço mais baixo** na região do Algarve, €1,333/litro e €1,110/litro respectivamente.

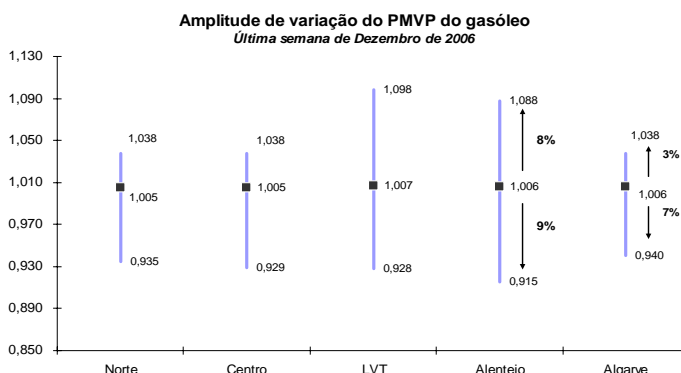
Relativamente ao gasóleo os **preços médios** entre regiões também não diferiram significativamente (cerca de 0,2 cêntimos por litro). O **preço médio mais baixo** foi registado nas regiões Norte e Centro (€1,005/litro) e o mais elevado na região de Lisboa e Vale do Tejo (€1,007/litro).

As **amplitudes de variação dos preços** do gasóleo são em média menores entre as diferentes regiões. A região do Alentejo apresentava a maior amplitude de variação (17%), e o Algarve a menor (10%).

Para o gasóleo, o **preço mais baixo** foi encontrado no Alentejo (cerca de €0,915/litro), enquanto que o **preço mais alto** foi registado na região de Lisboa e Vale do Tejo (€1,098/litro).



Fonte: DGGE; Análise Autoridade da Concorrência



Fonte: DGGE; Análise Autoridade da Concorrência

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

2.3.3. Comparações por localização do retalhista

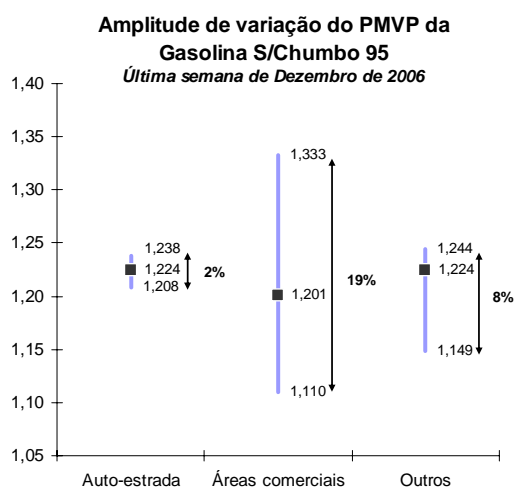
No final de Dezembro de 2006, os **preços médios mais baixos** da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo registaram-se em postos de combustíveis junto a áreas comerciais, nomeadamente hipermercados. Nesses postos os preços médios atingiram os €1,201/litro e €0,982/litro para a gasolina s/chumbo 95 e para o gasóleo respectivamente.

Os preços médios registados nos **hipermercados** foram 1,9% mais baixos do que os preços médios praticados nas auto-estradas para a gasolina sem chumbo 95 e 2,8% mais baixos do que os preços médios do gasóleo em postos de auto-estrada.

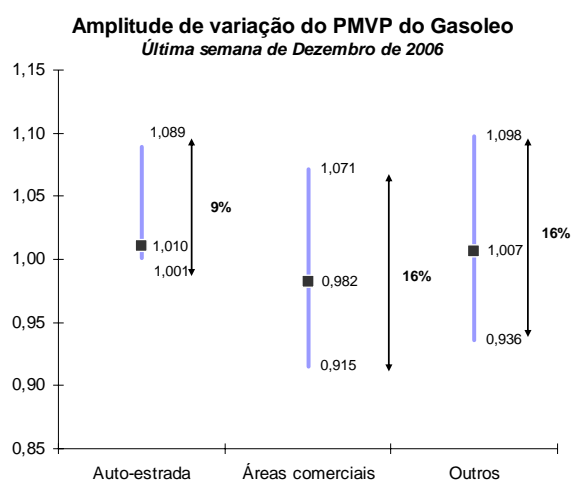
Efectivamente, os **preços médios mais elevados** verificaram-se nos postos de auto-estradas quer para a gasolina sem chumbo 95 quer para o gasóleo (€1,224/litro e €1,010/litro, respectivamente).

A **amplitude de preços** foi particularmente elevada em postos localizados nos hipermercados (19% para a gasolina sem chumbo 95 e 16% para o gasóleo) quando comparada com o trimestre anterior. No terceiro trimestre as amplitudes foram de 10% e 7%, respectivamente para a gasolina e o gasóleo. Esta alteração significativa de amplitudes deve-se à diminuição dos preços mínimos uma vez que os preços máximos se mantiveram estáveis do terceiro para o quarto trimestres.

Os postos localizados em auto-estradas continuam a ter a amplitude de variação de preço mais reduzida (2% para a gasolina sem chumbo 95 e 9% para o gasóleo). Registe-se que neste trimestre se inverteu a tendência de aumento da amplitude de preços nas auto-estradas registada no trimestre anterior. No final do terceiro trimestre de 2006 a amplitude de preços nas auto-estradas era de 13% para a gasolina sem chumbo 95 e de 11% para o gasóleo.



Fonte: DGGE; Análise Autoridade da Concorrência



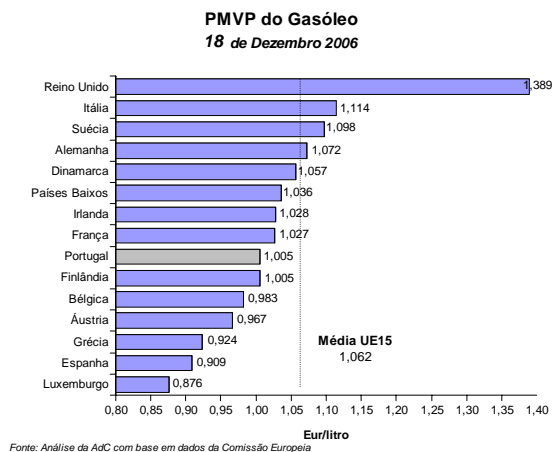
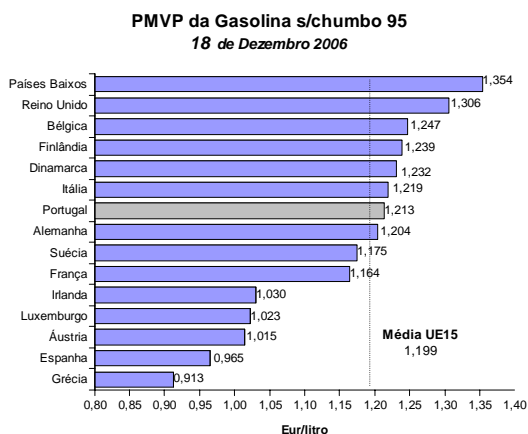
Fonte: DGGE; Análise Autoridade da Concorrência

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

2.3.4. Comparações internacionais

Na semana de 18 de Dezembro de 2006⁷ o PMVP da gasolina sem chumbo 95 em Portugal era superior à média da União Europeia⁸, enquanto o do gasóleo se mantinha abaixo da média.

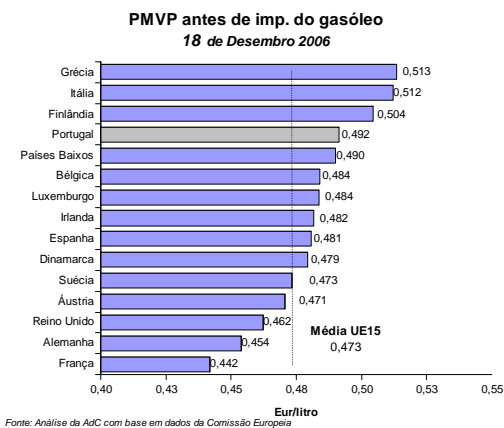
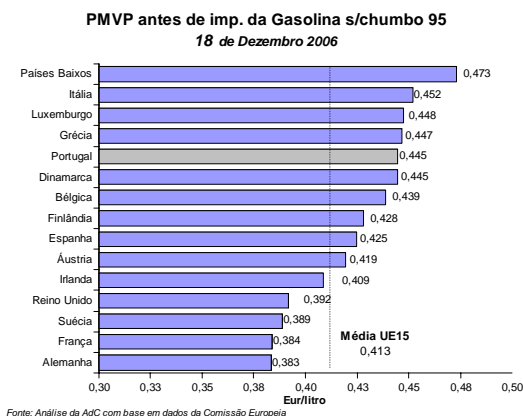
A gasolina sem chumbo 95 registava um PMVP de €1,213/litro (1,2% acima da média da UE) e o gasóleo de €1,005/litro (5,4% abaixo da média da UE). Em relação ao trimestre anterior a gasolina aproxima-se mais da média da UE enquanto que o gasóleo se afastou da média, estando agora com uma diferença maior para a UE.



Apesar de no gasóleo o PMVP ser inferior ao da média da UE o preço antes de impostos é superior à média comunitária. 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 impostos, está 4% abaixo da média nacional, enquanto depois de imposto se encontra 1,2% abaixo da mesma. Portugal apresenta, portanto, uma menor carga fiscal média sobre os combustíveis.

No final de Dezembro, a gasolina sem chumbo 95 apresentava um PMVP líquido de impostos de €0,445/litro e o gasóleo de €0,492/litro em Portugal o que compara respectivamente com os preços de €0.413/litro e €0.473/litro registados em média na União Europeia.

No trimestre anterior, Portugal apresentou dos preços antes de impostos mais elevados da Europa. Esta situação esteve, em parte, relacionada com o lag de ajustamento dos preços dos combustíveis aos preços das matérias-primas, que é superior em Portugal. Neste trimestre Portugal melhorou ligeiramente a posição competitiva com o ajustamento dos preços ainda não reflectido no trimestre anterior.



⁷ Última semana do ano disponível para efeitos de comparações internacionais. Refira-se que esta semana difere da utilizadas nos capítulos 2.3.2 e 2.3.3. pelo facto de para Portugal já estarem disponíveis dados mais recentes.

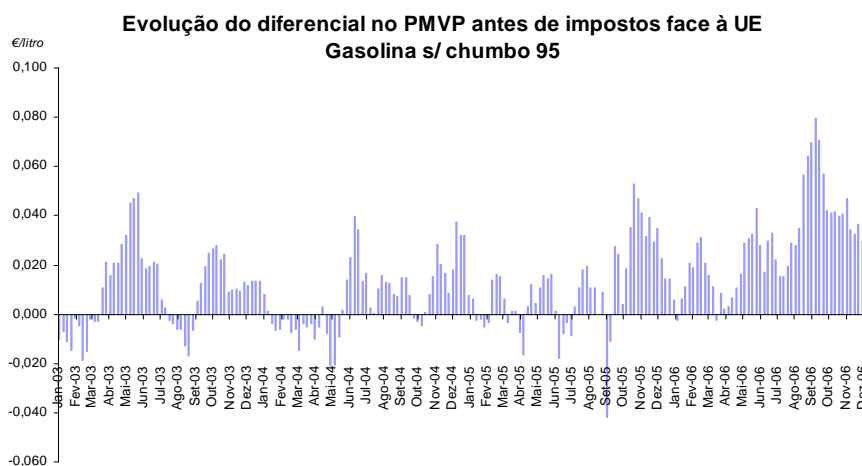
⁸ Média ponderada pelo volume vendido. União Europeia a 15.

Na semana de 18 de Dezembro de 2006 a amplitude de preços da gasolina entre os vários países era superior à do gasóleo. A diferença entre o preço mais baixo e o mais elevado era de cerca 23% para a gasolina e de 16% para o gasóleo.

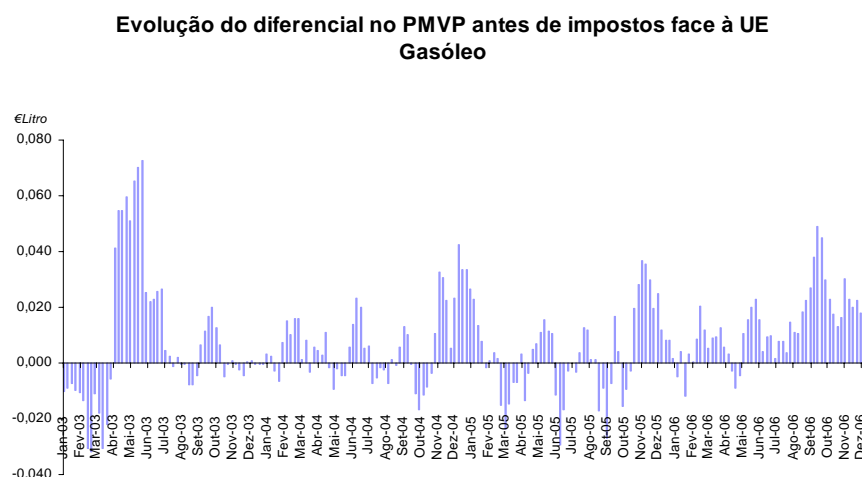
As bandas de variação de diferenças nos PMVP antes de impostos em Portugal e na UE têm sido de cerca de 8 cêntimos/litro nos últimos três anos para ambos os combustíveis. Devem ser feitas excepções ao segundo trimestre de 2003. No terceiro trimestre de 2006, o diferencial atingiu níveis historicamente elevados, particularmente no caso da gasolina.

No gasóleo, o diferencial confirmou a tendência do trimestre anterior, manteve-se uma situação de diferenças claramente positivas em oposição à oscilação entre o positivo e o negativo habitualmente verificadas. A média das diferenças registou um valor superior em 6% relativamente ao trimestre anterior.

Na gasolina o preço tem sido sistematicamente superior em Portugal, face à União Europeia. Esta tendência está bem patente no quarto trimestre de 2006, que conta com todos os valores positivos no diferencial e com uma média inferior ao trimestre passado (-13%) mas significativamente mais elevada que no primeiro e segundo trimestres.



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 ineficiência⁹

Mantendo os critérios de *Newsletters* anteriores¹⁰ denomina-se por “**margem de ineficiência**” do mercado nacional de um combustível à diferença entre o preço com impostos efectivamente praticado em Portugal e o preço com impostos que Portugal praticaria se, dada a sua carga fiscal, que é exógena ao mercado, o seu preço líquido de impostos fosse o mais baixo da UE (denominado por “PVP teórico”). Quanto menor esta margem de ineficiência, maior o grau de eficiência do mercado nacional deste combustível relativamente ao da UE.

No quarto trimestre de 2006 os países Europeus com os preços líquidos de impostos mais baixos eram a Alemanha para a gasolina sem chumbo 95 e a França para o gasóleo rodoviário. Considerando os preços médios trimestrais antes de impostos destes países e aplicando-lhes uma carga fiscal idêntica à nacional verifica-se que, no quarto trimestre de 2006, a diferença entre os preços efectivamente praticados em território nacional e os “PVP teóricos” para a gasolina sem chumbo 95 existe uma diferença de 8,4 cêntimos/litro, e para o gasóleo de 5,9 cêntimos/litro.

Durante o trimestre a diferença entre o “PVP teórico” e o PVP efectivo em Portugal diminuiu para a gasolina e manteve-se estável para o gasóleo. Assim, em Outubro, se considerados os preços antes de impostos dos países com menores preços na gasolina e lhes fosse aplicada a carga fiscal que incide sobre os combustíveis em Portugal verificaríamos que este preço seria cerca de 9,5 cêntimos inferior ao preço praticado em território nacional. Já em Dezembro esse diferencial diminuiu para os 7 cêntimos. Para o gasóleo, em Outubro obteve-se um diferencial de 5,8 cêntimos/litro e em Dezembro de 5,9 cêntimos/litro.

Durante o quarto trimestre do ano ainda que Portugal tivesse o preço mensal médio mais baixo dos países da União Europeia após considerada a carga fiscal os PMVP dos combustíveis em Portugal estariam acima dos praticados em Espanha, o que reflecte a menor carga fiscal relativa em Espanha.

O quarto trimestre de 2006 caracteriza-se por uma diminuição do nível de ineficiência do mercado nacional, após um aumento considerável no trimestre anterior. Esta diminuição poderá estar associada à correcção verificada nos preços durante este trimestre. Conforme análise realizada pela AdC em *Newsletters* anteriores o ajustamento aos preços internacionais é tradicionalmente mais lento em Portugal.

Gasolina sem Chumbo 95					Por referência
	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*	p Esp
Out-06	1,222	1,127	0,095	0,118	0,967
Nov-06	1,208	1,122	0,086	0,110	0,955
Dez-06	1,210	1,139	0,070	0,084	0,963

Gasóleo Rodoviário					Por referência
	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*	p Esp
Out-06	1,015	0,957	0,058	0,065	0,922
Nov-06	1,008	0,948	0,060	0,067	0,907
Dez-06	1,007	0,948	0,059	0,059	0,910

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

⁹ Refira-se 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.

¹⁰ Disponíveis para consulta em www.autoridadedaconcorrenca.pt

3. Breve análise dos mercados do Gás Propano e Butano de garrafa

3.1. Análise do preço internacional da matéria-prima

O preço dos futuros do gás propano nos mercados internacionais tem revelado tendências distintas ao longo do ano.

No primeiro trimestre assistiu-se a uma descida generalizada dos preços com as cotações a atingirem mínimos próximos dos 23 centimos por litro.

O segundo trimestre de 2006 foi caracterizado por uma tendência continuada de subida dos preços que só terminou em inícios do terceiro trimestre.

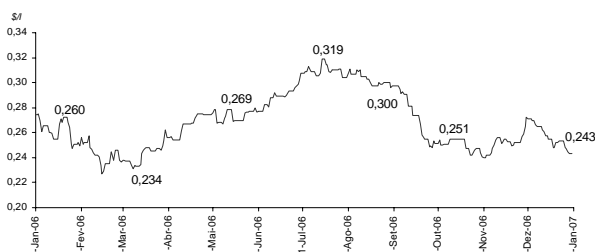
No mês de Julho foram atingidos máximos no preço dos futuros do gás propano acima dos 30 centimos por litro no mercado de Nova Iorque e a partir de Agosto a tendência inverteu-se.

A partir do início do quarto trimestre e até ao final do ano de 2006 o preço dos futuros do gás propano estabilizou em redor dos 25 centimos após ter atingido os 27,1 centimos no início do mês de Dezembro e encerrou o ano com um valor de 24,3 centimos.

Comparando os valores finais do ano de 2006 com os do início do ano, observa-se que o preço desceu 11,3%. Se considerarmos o efeito cambial então, neste período, a cotação em euros do gás propano desceu 20,5%.

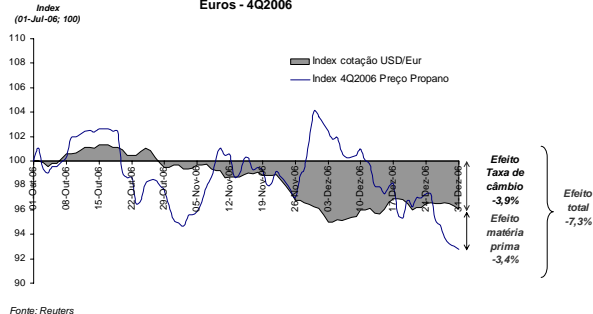
De uma forma geral, no quarto trimestre de 2006 o preço dos futuros do gás propano cotado em dólares desceu 3,4%. O efeito desta descida foi acentuado pela depreciação do dólar em 3,9%, o que significou uma descida do preço do gás propano, em euros, de 7,3%.

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



Fonte: Reuters

Evolução dos Preços dos Futuros do Gás Propano Euros - 4Q2006



Fonte: Reuters

3.2. Análise da procura nacional de gás de garrafa

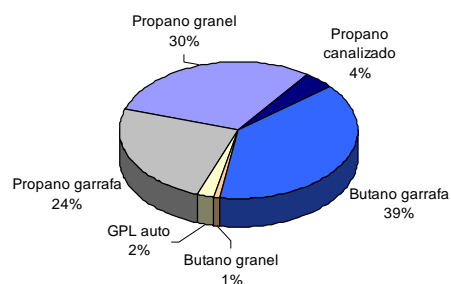
Até final de 2006, a procura nacional de GPL atingiu as 849 mil toneladas, 2,7% acima dos valores registados durante o ano de 2005 (aproximadamente 827 mil toneladas).

Do valor total de GPL vendido em Dezembro, 63% corresponde a gás engarrafado (Propano 24%; Butano 39%).

O aumento da procura resulta fundamentalmente do aumento do consumo do gás vendido a granel uma vez que o consumo de gás engarrafado caiu durante o trimestre.

Na realidade, a procura acumulada durante o ano de 2006 de gás propano engarrafado foi de cerca de 193 mil toneladas, 4,3% menor do que a verificada em 2005.

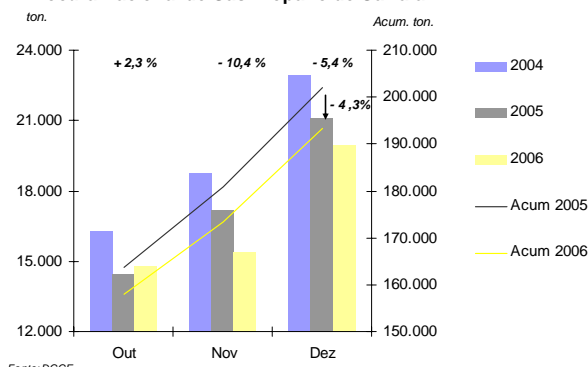
Composição das vendas de GPL Dezembro 2006



Fonte: DGGE

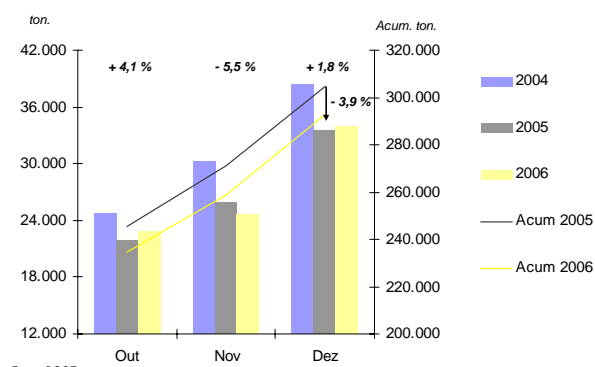
Relativamente ao gás butano engarrafado, este registou também uma quebra na procura de 3,9% durante o ano de 2006. Assim, em finais de 2006 a procura de gás butano engarrafado atingiu as 293 mil toneladas, contrastando com as 305 mil vendidas em 2005.

Procura Nacional de Gás Propano de Garrafa



Fonte: DGGE

Procura Nacional de Gás Butano de Garrafa



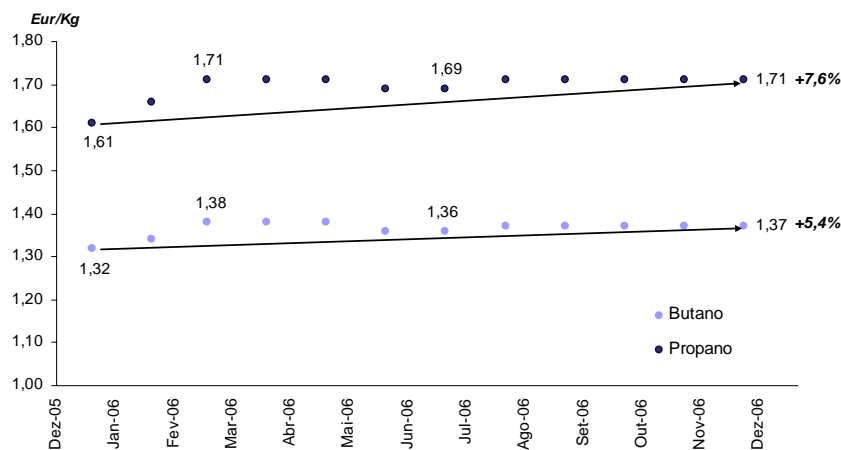
Fonte: DGGE

3.3. Análise da evolução dos preços a nível nacional

Os últimos doze meses foram caracterizados por uma subida do preço do GPL engarrafado no mercado nacional. O preço do gás propano e butano engarrafado subiu 7,6% e 5,4% respectivamente durante os últimos 12 meses.

No quarto trimestre, os preços mantiveram-se inalterados. No final do ano de 2006 os preços do propano e butano engarrafados eram de €1,71/kg e €1,37/kg, respectivamente

Evolução do preços do Gás Butano e Propano em garrafa



Fonte: DGGE

4. Análise Complementar – Evolução da posição relativa dos preços dos combustíveis em Portugal face à UE a 15

4.1. Preços dos combustíveis antes de impostos

De uma forma geral é possível distinguir dentro dos países da UE evoluções distintas ao longo do tempo em termos do preço relativo antes de impostos dos combustíveis rodoviários.

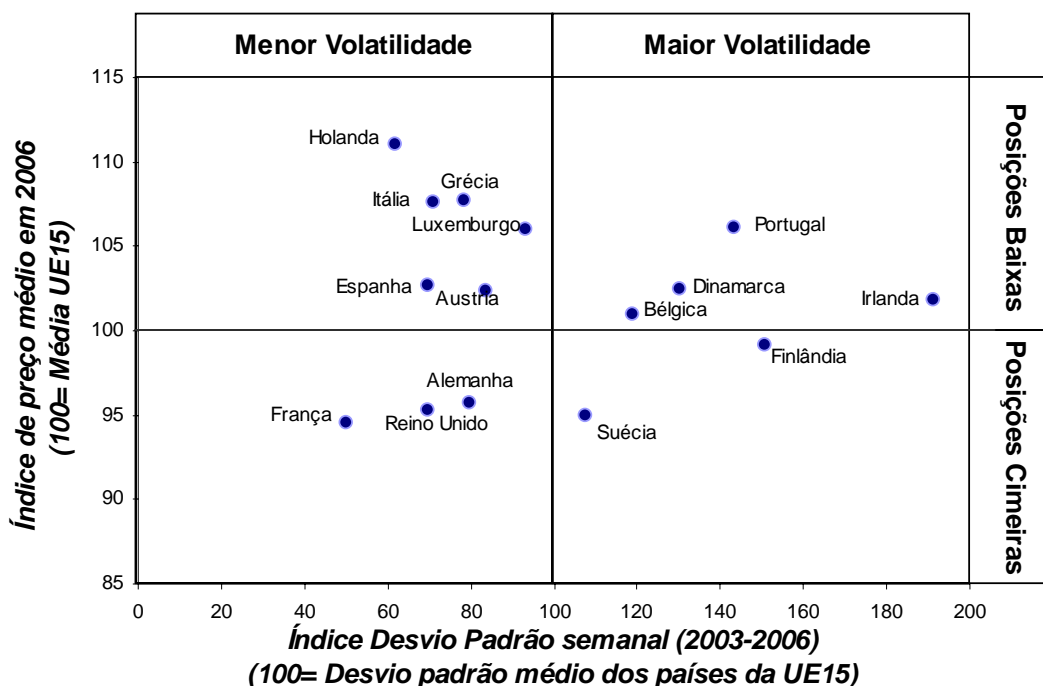
Se analisarmos o ranking dos países europeus ordenados por nível de preço antes de impostos¹¹ verificamos que existem países que tendem a ser mais estáveis em termos de ranking e outros com uma volatilidade¹² claramente superior.

Refira-se que a análise de volatilidade em apreciação não se refere à volatilidade dos preços antes de impostos mas sim à volatilidade da posição relativa dos vários países em termos de preço antes de impostos. Isto é, podem existir momentos de grande volatilidade dos preços antes de impostos dos combustíveis mas que não se traduzam necessariamente em alterações das posições relativas dos diversos países se a volatilidade de preço assumir padrões idênticos entre países.

4.1.1. Gasolina sem chumbo 95

Relativamente à gasolina sem chumbo, os países Europeus poderiam ser agrupados da seguinte forma tendo em consideração a sua posição no ranking de preços médios anuais de 2006 e volatilidade nesse ranking:

Ilustração 1 – Posição relativa dos diversos países Europeus em termos de ranking de preços e volatilidade no ranking para a gasolina sem chumbo 95



Relativamente ao preço da gasolina sem chumbo 95 verifica-se que a França, Alemanha, Reino Unido, Itália, Espanha, Holanda, Grécia, Luxemburgo e Áustria nos últimos anos têm flutuado menos no ranking Europeu de preços da gasolina. Dentro deste grupo importa, contudo, distinguir

¹¹ O número um do ranking corresponde ao país com o preço médio anual (calculado com base na média aritmética dos preços semanais) mais baixo.

¹² Medida pelo desvio padrão no ranking calculado com base em dados semanais.

os países que para além de serem menos voláteis detêm normalmente os preços antes de impostos mais reduzidos¹³ da UE (França, Alemanha e Reino Unido) dos restantes (Itália, Espanha, Holanda, Grécia, Luxemburgo e Áustria).

A posição em termos de ranking dos restantes países apresenta-se muito volátil. Apesar da volatilidade, em alguns casos é possível verificar tendências de evolução. A Suécia no ano de 2006 melhorou de forma significativa a sua posição relativa enquanto Portugal perdeu posições. Finlândia¹⁴, Dinamarca, Bélgica e Irlanda apresentam elevada volatilidade e também uma maior indefinição relativamente à sua evolução em termos de ranking.

Relativamente a Portugal, e no que aos preços médios antes de impostos da gasolina sem chumbo 95 diz respeito, verifica-se que tradicionalmente ocupou lugares intermédios no ranking Europeu (variando entre o 8.º e o 9.º lugar num total de 15 países), tendo em 2006 caído de posição para o 12.º lugar do ranking abaixo de países como a Espanha, Luxemburgo, Dinamarca e Áustria sobre os quais tradicionalmente tinha uma melhor posição em termos de preço antes de impostos.

Na última semana de 2006, conforme referido no capítulo 2.3.4, Portugal ocupava o 11.º lugar acima da Holanda, Itália, Luxemburgo e Grécia, isto é uma posição ligeiramente superior à verificada em média durante o ano de 2006.

Em 2006, Portugal viu o seu desvio padrão em termos de ranking também cair pelo que tendeu a flutuar menos em termos do ranking Europeu, mantendo-se com maior frequência em posições menos cimeiras de ranking.

Maior detalhe relativamente à posição relativa no ranking e ao desvio padrão dentro desse ranking pode ser encontrada na tabela abaixo apresentada¹⁵:

Tabela I – Ranking dos preços médios anuais antes de impostos da gasolina sem chumbo 95 dos países da UE 15

	2003	2004	2005	2006	Desvio Padrão ¹⁶
França	1	1	1	1	1,1
Suécia	5	6	5	2	2,4
Reino Unido	2	2	2	3	1,6
Alemanha	3	3	3	4	1,8
Finlândia	4	4	4	5	3,4
Bélgica	6	5	7	6	2,7
Irlanda	9	8	6	7	4,3
Áustria	10	11	11	8	1,9
Dinamarca	12	7	10	9	2,9
Espanha	7	10	9	10	1,6
Luxemburgo	11	12	13	11	2,1
Portugal	8	9	8	12	3,2
Itália	15	14	14	13	1,6
Grécia	13	13	12	14	1,8
Holanda	14	15	15	15	1,4

Fonte: AdC com base em dados da Comissão Europeia

¹³ Denominados na ilustração anterior como os países com posições cimeiras.

¹⁴ A Finlândia apesar de numa análise baseada nas médias de preços anuais apresentar posições no ranking semelhantes, em termos de rankings calculados numa base semanal uma grande amplitude de variação.

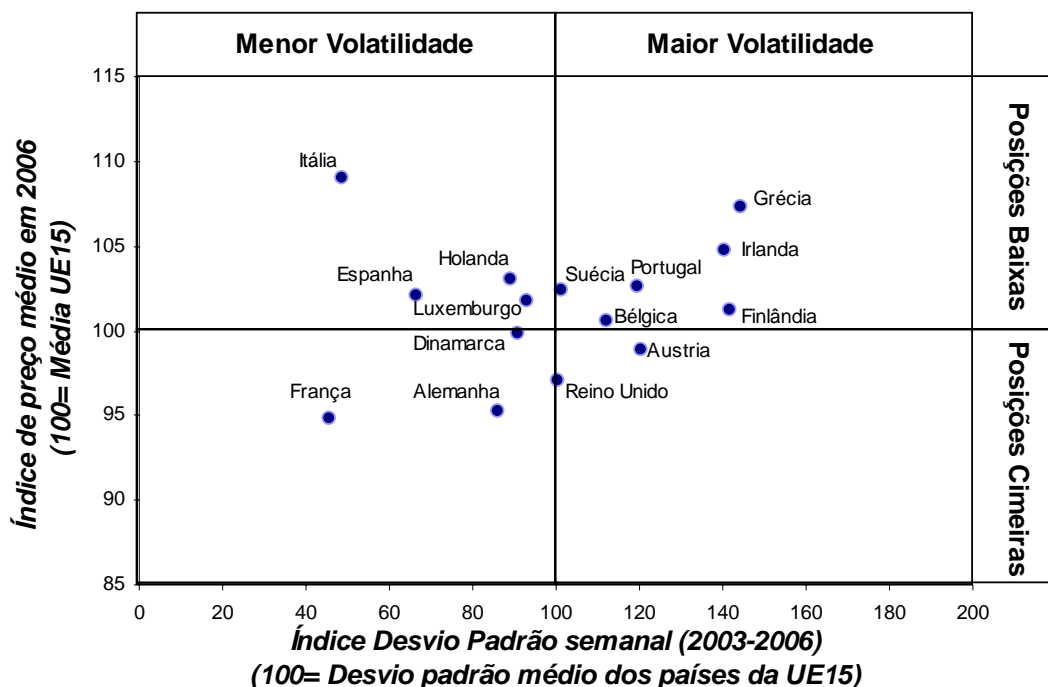
¹⁵ A posição dos países no ranking para cada ano é calculada com base no preço médio anual e pode por isso diferir do ranking constante no capítulo 2.3.4, que apenas considera o preço da última semana do trimestre em análise para efeitos de construção do ranking.

¹⁶ Calculado com base em dados semanais.

4.1.2. Gasóleo

A média da volatilidade no ranking do gasóleo é superior ao da gasolina, contudo a divergência de volatilidade entre países é inferior. Também a diferença entre os preços antes de impostos no gasóleo é inferior pelo que existe uma muito maior proximidade entre os países (vide ilustração infra).

Ilustração 2 – Posição relativa dos diversos países Europeus em termos de ranking de preços e volatilidade no ranking para o gasóleo



A generalidade dos países Europeus apresenta preços médios anuais que não diferem mais de 5% da média da UE e a variabilidade em termos de rankings é também relativamente semelhante. Os países mais dissonantes são a Itália, França, Espanha, Grécia, Irlanda e Finlândia.

Para o gasóleo a França, Espanha e Itália têm sido os países que têm mantido a sua posição relativa com menor volatilidade, embora ocupem posições distintas ao nível do ranking. A França apresenta sistematicamente os preços antes de impostos do gasóleo mais baixos. A Espanha apresenta preços intermédios e a Itália os preços mais elevados.

Grécia, Irlanda e Finlândia apresentam uma volatilidade elevada no ranking e em particular a Grécia e a Irlanda encontram-se nos últimos lugares do ranking.

Portugal, relativamente aos preços antes de impostos do gasóleo, apresentava em 2006 um preço acima da média Europeia e uma volatilidade no ranking superior à média. Em 2004 e 2005, Portugal ocupou o 7.º lugar no ranking europeu de preços médios anuais tendo em 2006 caído para o 11.º posto.

Em 2006, e em termos de preço médio, Portugal foi ultrapassado pela Suécia, Espanha, Bélgica e Áustria.

Na última semana de 2006 considerada para efeitos de análise¹⁷, Portugal ocupava o 12.º posto em termos de preços antes de impostos para o gasóleo no seio da UE a 15, ligeiramente abaixo da posição de ranking obtida em média durante o ano de 2006 (11.º posto).

Maior detalhe relativamente à posição relativa no ranking e ao desvio padrão dentro desse ranking pode ser encontrada na tabela abaixo apresentada¹⁸:

¹⁷ Semana de 18 de Dezembro.

Tabela II – Ranking dos preços médios anuais antes de impostos do gasóleo dos países da UE 15

	2003	2004	2005	2006	Desvio Padrão ¹⁹
França	1	1	1	1	1,3
Alemanha	3	5	3	2	2,4
Reino Unido	4	2	2	3	2,9
Áustria	12	13	10	4	3,4
Dinamarca	2	3	4	5	2,6
Bélgica	6	8	9	6	3,2
Finlândia	11	4	5	7	4,0
Luxemburgo	7	6	6	8	2,6
Espanha	8	9	11	9	1,9
Suécia	13	10	8	10	2,9
Portugal	9	7	7	11	3,4
Holanda	10	14	12	12	2,5
Irlanda	15	11	13	13	4,0
Grécia	5	12	14	14	4,1
Itália	14	15	15	15	1,4

Fonte: AdC com base em dados da Comissão Europeia

4.1.3. O impacto das diferenças no tempo de ajustamento dos preços dos diversos países da UE a 15 nos rankings

A análise dos rankings de países e da volatilidade das suas posições relativas deve ser complementada com a análise dos tempos de reacção dos diversos países às variações das cotações internacionais.

Na realidade países que ajustem os preços nos mercados internos mais rapidamente (Alemanha, Holanda, Finlândia e Suécia) são prejudicados, em termos relativos face a países que ajustam os seus preços mais lentamente, em fases de aumento das cotações internacionais do preço do crude. O inverso ocorre em períodos de baixa nas cotações internacionais do crude.

Os países que ajustam os preços nos mercados internos mais lentamente (Portugal e Irlanda) são beneficiados em termos de ranking em fases de aumento das cotações internacionais do preço do crude e prejudicados, em termos relativos face aos restantes países. O inverso ocorre em períodos de baixa nas cotações internacionais do crude.

O mercado nacional é tradicionalmente mais lento a reagir aos preços nos mercados internacionais. Em média Portugal reage com um atraso de cerca de 4 semanas a variações na cotação do preço *spot* do *Brent*. A generalidade dos países europeus (12 em 15 no caso do gasóleo e 11 em 15 no caso da gasolina) ajusta com uma velocidade de entre 1 e 2 semanas²⁰ - vide tabela abaixo.

¹⁸ A posição dos países no ranking para cada ano é calculada com base no preço médio anual e pode por isso diferir do ranking constante no capítulo 2.3.4, que apenas considera o preço da última semana do trimestre em análise para efeitos de construção do ranking.

¹⁹ Calculado com base em dados semanais.

²⁰ Análise mais detalhada deste fenómeno poderá ser encontrada na Newsletter n.º 9 – 3.º trimestre de 2005 (disponível em www.autoridadedaconcorrenca.pt).

Tabela III – Tempo de ajustamentos dos preços de venda ao público em relação às cotações internacionais

Tipo de combustível	Número de semanas necessárias para o ajustamento					
	1	2	3	4	5	6
Gasóleo	Dinamarca Alemanha P. Baixos Finlândia Suécia	Bélgica Grécia Espanha França Itália Luxemburgo Áustria	Reino Unido	Portugal		Irlanda
Gasolina s/ chumbo 95	Bélgica Dinamarca Alemanha França Luxemburgo P. Baixos Finlândia Suécia	Grécia Espanha Áustria	Itália	Reino Unido Portugal		Irlanda
N.º de Países Gasóleo	5	7	1	1	0	1
N.º de Países Gasolina s/	8	3	1	2	0	1

Fonte: Análise AdC

Em consequência, em períodos em que o preço de referência internacional evolui de forma abrupta em alta, o preço nacional dos combustíveis tende a subir mas mais tardiamente e, nos momentos em que as cotações internacionais estão em quebra o preço nacional demora mais tempo a baixar.

Decorre daí que no segundo semestre de 2006, caracterizado pela queda significativa dos preços internacionais dos combustíveis, o diferencial entre os preços nacionais e internacionais se tenha acentuado pelo menos temporariamente.

Se tomarmos em consideração o efeito das diferenças do *timing* de ajustamento dos mercados verificamos, por um lado, que o diferencial em relação às cotações internacionais vem reduzido (diferencial de 2,8 cêntimos/litro para a gasolina sem chumbo 95 e de 1,3 cêntimos/litro para o gasóleo em 2006), e por outro lado, que apesar de em 2006 se ter verificado um aumento do diferencial de preços em Portugal face à média da UE este aumento está, nos períodos analisados, dentro dos limites de variabilidade verificados noutros países Europeus (vide tabelas abaixo).

Tabela IV - Diferencial médio²¹ dos PMVP antes de impostos da Gasolina sem chumbo 95 em relação à Média Europeia corrigido pela diferença dos *timings* de ajustamento (cêntimos/litro)

	2004	2005	2006
França	-4,3	-3,6	-2,5
Suécia	0,2	-0,8	-2,3
Reino Unido	-2,5	-2,1	-2,3
Alemanha	-1,4	-2,0	-1,9
Finlândia	-0,8	-1,5	-0,4
Bélgica	0,1	0,6	0,5
Irlanda	0,8	1,5	0,7
Áustria	2,4	2,0	1,1
Dinamarca	0,2	0,9	1,2
Espanha	1,3	1,1	1,3
Portugal	0,8	1,4	2,8
Luxemburgo	2,3	2,9	2,9
Itália	4,0	4,0	3,6
Grécia	3,7	3,2	3,7
Holanda	4,5	5,3	5,2

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

²¹ Calculado com base nas médias semanais.

Tabela V- Evolução do Diferencial Médio dos PMVP antes de impostos do Gasóleo em relação à Média Europeia corrigido pela diferença dos *timings* de ajustamento (cêntimos/litro)

	2004	2005	2006
França	-2,6	-2,6	-2,7
Alemanha	-0,9	-1,9	-2,4
Inglaterra	-1,3	-2,2	-1,5
Áustria	1,6	0,9	-0,6
Dinamarca	-1,2	-1,3	-0,1
Bélgica	0,7	0,7	0,3
Finlândia	-0,9	-0,1	0,6
Luxemburgo	0,6	0,3	0,9
Espanha	0,9	1,1	1,1
Portugal	1,0	0,7	1,3
Suécia	0,9	0,4	1,3
Holanda	1,6	1,3	1,6
Irlanda	2,0	2,6	2,4
Grécia	1,4	3,0	3,7
Itália	3,2	4,7	4,6

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

Corrigindo a posição relativa pelos tempos de ajustamento verificamos que Portugal apesar de manter a posição relativamente à gasolina sem chumbo 95 (11.º lugar) sobe no ranking para o gasóleo (de 12.º para 10.º lugar).

4.2. Preço médio de Venda ao Público (PMVP)

A importância do peso da carga fiscal no preço final dos combustíveis e o facto de a posição relativa dos diversos países em termos de carga fiscal não se ter alterado com significado, faz com que, apesar das flutuações relativas dos diversos países em termos de ranking com base no preço de venda ao público dos combustíveis antes de impostos, a volatilidade do ranking baseado nos PMVP venha reduzida.

4.2.1. Gasolina sem chumbo 95

Relativamente à Gasolina sem chumbo 95, Grécia, Espanha, Luxemburgo, Áustria e Irlanda apresentaram durante os anos em análise os preços médios anuais de venda ao público mais baixos da União Europeia e o Reino Unido e a Holanda os preços mais elevados.

Aliás nos últimos três anos todos estes países mantiveram inalteráveis as suas posições no ranking.

Os restantes países, à excepção da França, apresentaram uma mais significativa, ainda que baixa, volatilidade das posições relativas com a Bélgica e a Finlândia a liderarem em termos de instabilidade no ranking. A Bélgica foi perdendo lugares ao passo que a Finlândia apesar de deter no final de 2006 um ranking idêntico ao de 2003 apresenta uma variação intra anual significativa.

Portugal, de 2003 para 2005 ocupou o 6.º lugar do ranking, tendo em 2006 descido para o oitavo lugar. Portugal é também o terceiro país com maior instabilidade ao nível do ranking se analisada a sua situação relativa numa base semanal. Maior detalhe pode ser encontrado na tabela abaixo apresentada.

Tabela VI – Ranking do PMVP anual da gasolina sem chumbo 95 dos Países da UE a 15

	2003	2004	2005	2006	Desvio Padrão
Grécia	1	1	1	1	0,0
Espanha	3	2	2	2	0,5
Luxemburgo	2	3	3	3	0,9
Áustria	5	4	4	4	0,6
Irlanda	4	5	5	5	0,9
Suécia	9	9	8	6	1,4
França	8	7	7	7	0,9
Portugal	6	6	6	8	1,9
Dinamarca	13	10	9	9	1,5
Alemanha	11	13	12	10	1,4
Itália	10	11	11	11	1,2
Finlândia	12	12	10	12	2,1
Bélgica	7	8	13	13	2,4
Reino Unido	14	14	14	14	0,9
Holanda	15	15	15	15	0,1

Fonte: AdC com base em dados da Comissão Europeia

4.2.2. Gasóleo

Relativamente ao gasóleo verifica-se uma maior instabilidade nos rankings ainda que esta continue a ser relativamente reduzida.

Nos últimos 3 anos as três posições cimeiras do ranking foram ocupadas por Luxemburgo, Espanha e Grécia. A Áustria tem vindo a ganhar posições tendo atingido o quarto lugar do ranking em 2006.

Reino Unido e Itália têm apresentado numa base sistemática os preços de venda ao público mais elevados no gasóleo e pouca volatilidade em termos de ranking.

Os países mais voláteis em termos de ranking são a Finlândia e a Irlanda, no caso da Finlândia com uma tendência ascendente no ranking e no caso da Irlanda com uma tendência descendente.

Portugal até 2005 ocupou o quarto lugar do ranking, mas durante o ano de 2006 afastou-se dos lugares cimeiros ocupando então o meio da tabela (7.º lugar). – vide tabela abaixo.

Tabela VII – Ranking do PMVP anual do gasóleo dos países da UE a 15

	2003	2004	2005	2006	Desvio Padrão
Luxemburgo	1	1	1	1	0,3
Espanha	3	3	3	2	0,5
Grécia	2	2	2	3	0,5
Áustria	6	5	5	4	0,7
Bélgica	5	6	7	5	1,2
Finlândia	10	7	6	6	2,0
Portugal	4	4	4	7	1,4
França	7	9	9	8	1,1
Holanda	8	11	8	9	1,2
Irlanda	9	8	11	10	2,0
Dinamarca	11	10	10	11	1,3
Alemanha	14	14	12	12	1,1
Suécia	12	12	13	13	1,0
Itália	13	13	14	14	0,6
Reino Unido	15	15	15	15	0,0

Fonte: AdC com base em dados da Comissão Europeia

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 Dezembro de 2006

Unidade: Euro/litro

Combustíveis						
		Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina aditivada	Gasolina s/chumbo 98	Gasóleo colorido
Auto-estrada	Mínimo	1,208	1,001	1,247	1,210	0,634
	Máximo	1,238	1,089	1,247	1,413	0,634
	Média*	1,224	1,010	1,247	1,326	0,634
Outros	Mínimo	1,149	0,936	1,243	1,213	0,590
	Máximo	1,244	1,098	1,298	1,408	0,649
	Média*	1,224	1,007	1,287	1,300	0,634
Áreas Comerciais	Mínimo	1,110	0,915	1,226	1,180	0,640
	Máximo	1,333	1,071	1,229	1,398	0,640
	Média*	1,201	0,982	1,227	1,278	0,640
Norte	Mínimo	1,130	0,935	1,226	1,180	0,608
	Máximo	1,331	1,038	1,298	1,388	0,644
	Média*	1,223	1,005	1,286	1,299	0,635
Centro	Mínimo	1,119	0,929	1,247	1,198	0,590
	Máximo	1,303	1,038	1,298	1,368	0,644
	Média*	1,223	1,005	1,289	1,298	0,632
Lisboa e Vale do Tejo	Mínimo	1,148	0,928	1,247	1,210	0,614
	Máximo	1,333	1,098	1,298	1,413	0,644
	Média*	1,223	1,007	1,281	1,301	0,635
Alentejo	Mínimo	1,115	0,915	1,247	1,223	0,593
	Máximo	1,331	1,088	1,298	1,357	0,649
	Média*	1,224	1,006	1,285	1,299	0,634
Algarve	Mínimo	1,110	0,940	1,289	1,253	0,634
	Máximo	1,248	1,038	1,298	1,353	0,644
	Média*	1,223	1,006	1,295	1,317	0,635

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.

AIE – Agência Internacional da Energia

DGGE – Direcção Geral de Geologia e Energia

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)

TCMA – Taxa de crescimento média anual

mb/d – milhões de barris por dia

bbl – Barril – medida de volume do petróleo e produtos derivados do petróleo. Um barril de petróleo corresponde a 42 galões americanos (o equivalente a 159 litros). Em média uma tonelada corresponde a 7.33 bbl de crude, embora uma conversão precisa dependa das características específicas do petróleo.

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 Janeiro de 2007 Combustíveis Gasosos - 02 de Março de 2007
AIE - Agência Internacional da Energia	01 de Março de 2007
Comissão Europeia	20 de Fevereiro de 2007
Reuters	17 de Janeiro de 2007

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.