

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

I Trimestre de 2007

Junho de 2007

Sumário Executivo

- **Baixo crescimento da procura e oferta internacional de crude** em linha com o verificado em 2006. Durante o primeiro trimestre a procura internacional cresceu 0,5% e a oferta 0,2%.
- **Consumo nacional de combustíveis rodoviários em queda de 2,7%** nos últimos 12 meses. No período de um ano (de Março de 2006 a Março de 2007) o consumo de gasolina caiu 6,1% e o de gasóleo 1,5%.
- **Apesar da subida do preço do Brent** de Janeiro a Março de 2007, em termos de **preço médio**, o **Brent** caiu **5%** face ao quarto trimestre de 2006.
- **Preço médio antes de impostos da gasolina** no primeiro trimestre **umenta 3,6%** nos mercados **internacionais** e **decrece 1,6%** em território **nacional** face ao quarto trimestre de 2006. Esta diferença de evolução reflecte, em parte, o facto de o preço em território nacional ainda não reflectir o aumento das cotações internacionais verificadas nas últimas semanas de Março, uma vez que os preços dos combustíveis em Portugal ajustam com desfasamento face aos preços internacionais.
- **Preço médio antes de impostos do gasóleo** no primeiro trimestre em **queda de 4,8%** nos mercados **internacionais** e de **4,9%** em **Portugal** face ao quarto trimestre de 2006.
- **PMVP da gasolina aumenta 1,7% para a gasolina e diminui 0,1% no gasóleo** do quarto trimestre de 2006 para o primeiro trimestre de 2007, em território nacional.
- Portugal apresentava o **segundo preço antes de impostos mais elevado da UE a 15** para a **gasolina sem chumbo 95** e o **quinto preço antes de impostos mais elevado do gasóleo**, na última semana de Março de 2007.
- Manteve-se a tendência, iniciada no segundo trimestre de 2006, de o **preço da gasolina ser sistematicamente superior em Portugal, face à média da União Europeia**. Contudo, a média das diferenças registou um decréscimo no primeiro trimestre de 2007 em relação ao quarto trimestre de 2006. A **mesma tendência se verifica no preço do gasóleo** relativamente à média da União Europeia.
- A carga fiscal em Portugal foi superior à média comunitária para a gasolina e inferior para o gasóleo no primeiro trimestre de 2007. Assim, Portugal ocupou na última semana de Março o **terceiro lugar** no ranking dos países com PVP mais elevados da **gasolina** (4,4% acima da média da UE15) e ficou a **meio da tabela** no ranking dos países com PVP do **gasóleo** mais elevados (2,6% abaixo da média da UE a 15).
- A **carga fiscal** dos combustíveis representava, no final do primeiro trimestre de 2007, em Portugal, **63%** do PVP da **gasolina** (61,5% na UE) e **53%** do PVP do **gasóleo** (53% na UE). O peso dos impostos específicos (ISP), isto é, da componente fixa de impostos, faz com que uma redução/aumento do preço antes de impostos do revendedor de 10% provoque uma redução/aumento do PVP de apenas 4,4% para a gasolina e 5,7% para o gasóleo.
- Durante o primeiro trimestre de 2007, os preços **mais elevados** foram registados nas **auto-estradas** e os **mais reduzidos** nas **áreas de supermercados/hipermercados**.
- **Preço do gás engarrafado** no mercado nacional regista ligeira diminuição nos últimos 12 meses. O **preço do gás butano e propano engarrafados** desceu respectivamente **0,6%** e **1,5%** de finais de Março de 2006 para finais de Março de 2007.

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.....	18
3.1. Análise do preço internacional da matéria-prima.....	18
3.2. Análise da evolução dos preços a nível nacional	19
4. Análise Complementar – Evolução dos níveis de fiscalidade sobre os combustíveis	20
4.1. Peso dos impostos no PVP	20
4.2. Evolução (em valor absoluto) da carga fiscal	21
4.3. Comparação das Elasticidades dos PVP dos combustíveis aos preços antes de impostos	23
Anexo Estatístico	25
Anexo I - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2006	25
Anexo II - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Março de 2007	25
Siglas e abreviaturas utilizadas	26
Fontes de Informação	27

1. Análise do mercado das matérias-primas

1.1. Procura e Oferta de petróleo

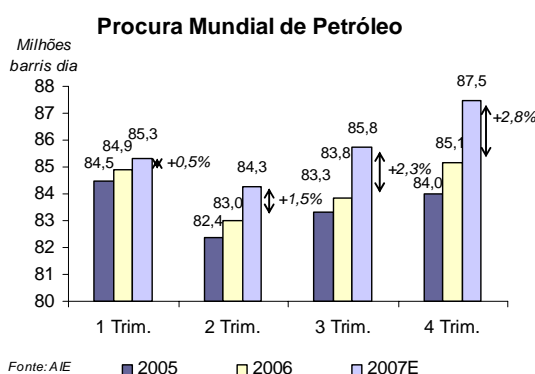
1.1.1. Internacional

Procura

No primeiro trimestre de 2007 a procura global de petróleo cresceu 0,5% atingindo os 85,3 mb/d. Este valor compara com os 84,9 mb/d do trimestre homólogo de 2006.

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

- Condições atmosféricas adversas nos EUA devido a uma série de pressões frias em Fevereiro. No entanto, um Inverno temperado na Europa, Pacífico e ex-URSS diminuiu a procura destas regiões, atenuando o crescimento mundial.
- Aumento de vendas de automóveis, crescimento industrial robusto no sector petroquímico, início vigoroso da temporada agrícola e elevados índices de construção de infra-estruturas na China.

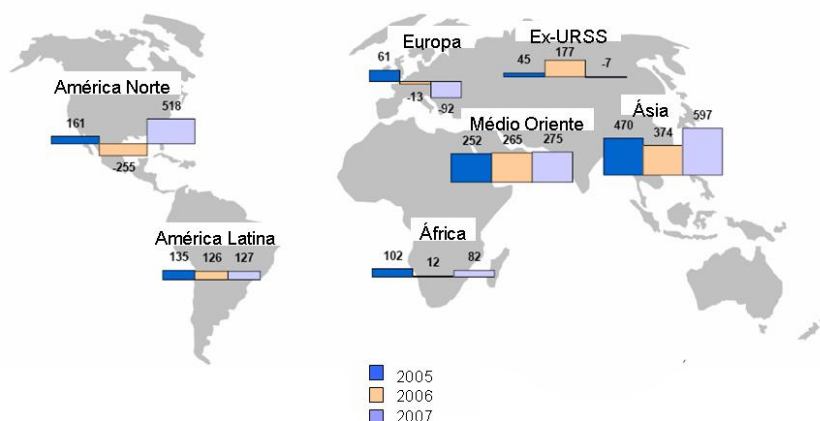


O crescimento da procura no primeiro trimestre encontra-se abaixo do esperado pelos principais analistas pela revisão em baixa do crescimento da procura dos países da ex-URSS, e dos países da OCDE, devido ao registo de condições atmosféricas melhores do que o esperado.

Em termos anuais, em 2006 a procura de petróleo cresceu 0,8%. Para 2007 o crescimento previsto pela Agência Internacional da Energia (AIE) é de 1,8%. 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 para 2007.
- 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.

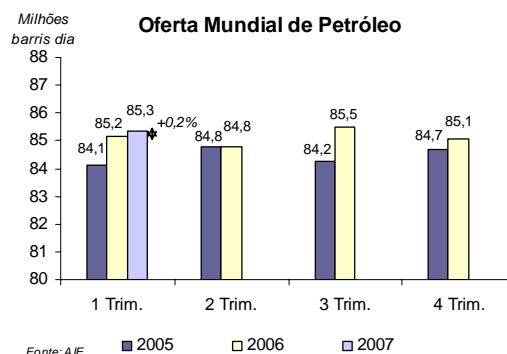
Estimativa de crescimento da Procura Mundial de Petróleo (milhares de barris/dia)



Oferta

No primeiro trimestre do ano a oferta cresceu 0,2%, face a igual período do ano anterior. Foi atingido o nível de 85,3 milhões de barris diários. Este crescimento está relacionado com:

- Maior disponibilidade de petróleo na ex-URSS em Fevereiro e Março.
- Crescimento da oferta dos países não pertencentes à OPEP (excluindo Angola).



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

- Fraca produção do Iraque, Arábia Saudita, Irão, Venezuela, Kuwait e da Nigéria no mês de Março.
- Queda da produção generalizada nos países pertencentes à OPEP no mês de Março, e da região do Golfo do México em Janeiro.

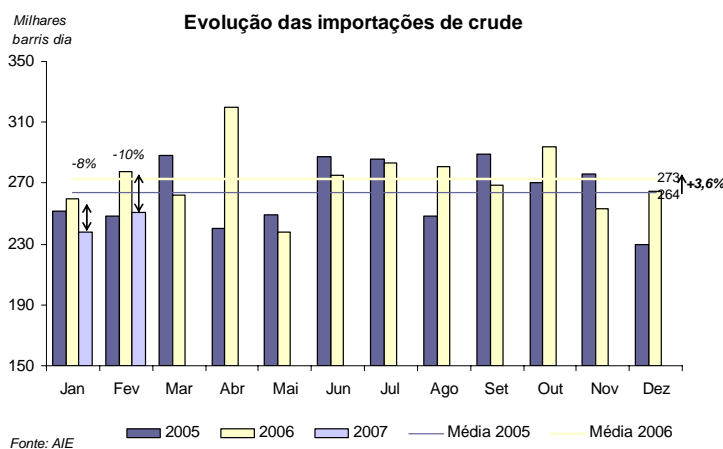
1.1.2. Nacional – Importação de Petróleo

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.

Em 2006 as importações de crude registavam um acréscimo de 3,6% face a igual período de 2005.

Nos meses de Janeiro e Fevereiro de 2007 registaram-se¹ tendências de diminuição de importação de crude.

No mês de Janeiro as importações situaram-se nos 238 milhares de barris diários, registando uma descida de 8% face a período homólogo de 2006.



Em Fevereiro as importações de crude atingiram os 251 milhares de barris diários, um decréscimo de 10% face ao período homólogo de 2006.

A redução das importações nacionais de crude reflecte o decréscimo no consumo de combustíveis em território nacional e a redução nas exportações de produtos refinados.

De acordo com a Galp Energia², as exportações de gasolina caíram 10%, registando-se diminuições em todos os destinos, exceptuando-se os EUA, onde as exportações registaram uma subida de 32%.

¹ No momento da preparação da Newsletter não estavam disponíveis os dados referentes ao mês de Março de 2007.

² Resultados Primeiro Trimestre de 2007 – Galp Energia – Maio de 2007.

1.2. Preço internacional do petróleo

No primeiro trimestre de 2007 os preços dos futuros do petróleo apresentaram uma tendência crescente, registando uma forte subida em relação aos valores de 31 de Dezembro de 2006.

No último dia do mês de Março foi atingido o preço de \$68,10 e \$65,87 para os contratos de futuros a 1 mês do *Brent* e *WTI*, respectivamente.

O primeiro trimestre caracterizou-se por uma subida dos preços dos futuros a 1 mês do *Brent* até ao início do mês de Março, seguida de um período de estabilização que culminou, no final do mês, com uma nova subida dos preços até valores idênticos aos registados em Setembro de 2006.

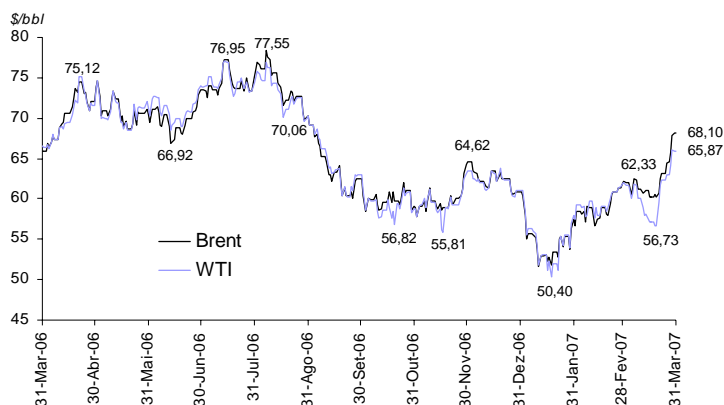
Em termos globais desde o início do primeiro trimestre de 2007, a cotação do *Brent*, em dólares, registou um aumento de 11,9%. Esta subida foi atenuada por uma depreciação do dólar face ao euro em aproximadamente 1%, o que em termos finais significou, em euros, um aumento do preço em 10,9%.

Refira-se que a cotação dos futuros do *Brent* registou uma descida acentuada até 11 de Janeiro de 2007, continuando a tendência registada nos meses anteriores. A cotação dos futuros inflectiu a sua trajectória a partir de meados de Janeiro, registando uma subida muito acentuada no final do trimestre, atenuada apenas pela ligeira depreciação do dólar no final do período.

Apesar das subidas registadas desde Janeiro de 2007, o preço médio da cotação do *Brent* em euros do primeiro trimestre de 2007 foi 4,9% inferior à do quarto trimestre de 2006 (€-2,32/bbl). Comparando com o período homólogo de 2006 (primeiro trimestre de 2006) registou-se uma descida de 14,1% (€-7,34/bbl) no preço médio dos futuros do *Brent* no primeiro trimestre de 2007.

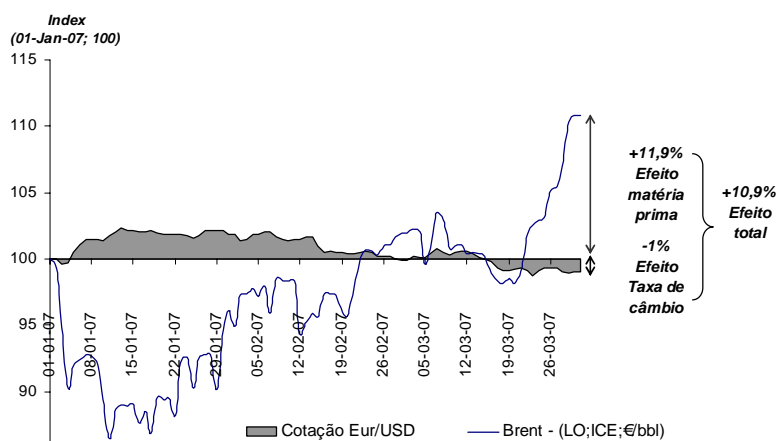
No caso do *WTI* verificou-se uma redução de aproximadamente 5% (€-2,33/bbl) entre o quarto trimestre de 2006 e o primeiro de 2007, e uma redução de 15,8% (€-8,32/bbl) entre o primeiro trimestre de 2006 e o primeiro trimestre de 2007.

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



Fonte: Reuters

Evolução dos Preços do Brent em Euros - 1Q2007



Fonte: Reuters

Preço Médio do Brent e do WTI

	1T2007	4T2006	1T2006	Variação 1T2007-4T2006	Variação 1T2007-1T2006
<i>Brent</i> (€/bbl)	44,8	47,1	52,1	-4,9%	-14,1%
<i>WTI</i> (€/bbl)	44,4	46,8	52,8	-5,0%	-15,8%

Fonte: Reuters

1.3. Preço dos transportes marítimos de petróleo

Em meados de Abril de 2006, a trajetória descendente registada nos preços dos transportes marítimos de petróleo (iniciada em finais de 2005) foi interrompida, verificando-se a partir de então um crescimento moderado dos preços até ao início do quarto trimestre de 2006. Depois da diminuição verificada nos preços no início do quarto trimestre de 2006, estes inverteram a tendência a partir de meados do primeiro trimestre de 2007.

O primeiro trimestre de 2007 caracterizou-se por uma descida do preço do transporte marítimo até meados de Janeiro, subindo posteriormente até finais de Fevereiro, com algumas oscilações.

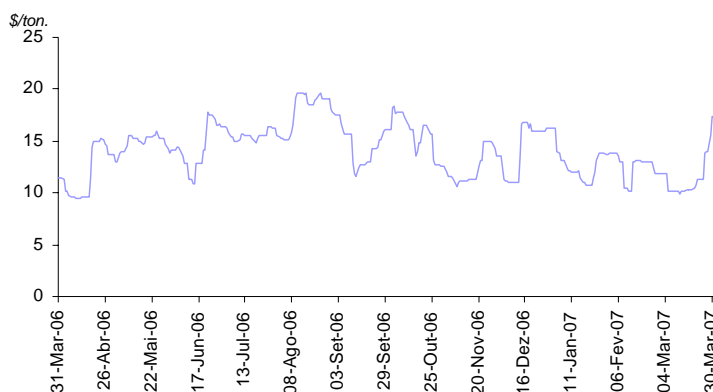
No início de Março registou-se uma descida do preço do transporte marítimo, contrariada a partir de meados do mesmo mês por uma subida. No dia 31 de Março de 2007 o preço do transporte marítimo atingiu os \$17,4/tonelada, o valor mais alto desde Outubro de 2006.

Comparando os preços médios do primeiro trimestre de 2007, com os do quarto trimestre de 2006, verificou-se uma diminuição de cerca de \$1,9/tonelada do preço do transporte marítimo de petróleo.

A evolução no primeiro trimestre de 2007 explica-se principalmente por dois factores:

- Fraco crescimento da oferta de petróleo em termos globais, em especial no mês de Março e ligeiro aumento da procura.
- Queda dos stocks dos países pertencentes à OCDE em Fevereiro.

Custo do transporte marítimo
Europa Ocidental - EUA



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

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

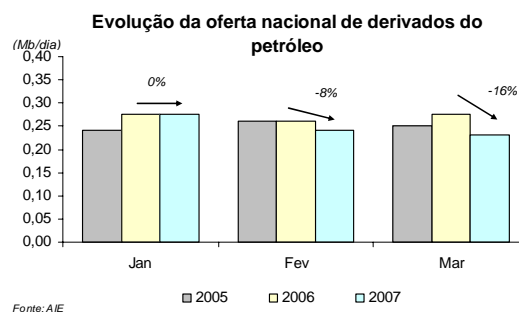
2.1. Oferta

2.1.1. Nacional

Em termos homólogos, em Fevereiro e Março, a oferta nacional decresceu 8% e 16% respectivamente, não variando em Janeiro.

Esta diminuição é justificada pela retracção do consumo interno e pelo decréscimo das exportações de produtos refinados.

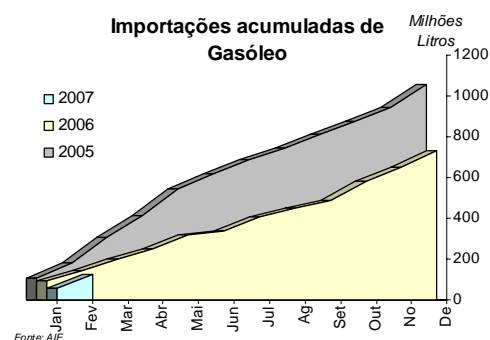
De acordo com dados do INE, no primeiro trimestre de 2007³ as exportações de produtos derivados, em valor, diminuíram 9,8% face a igual período do ano anterior.



2.1.2. Importação

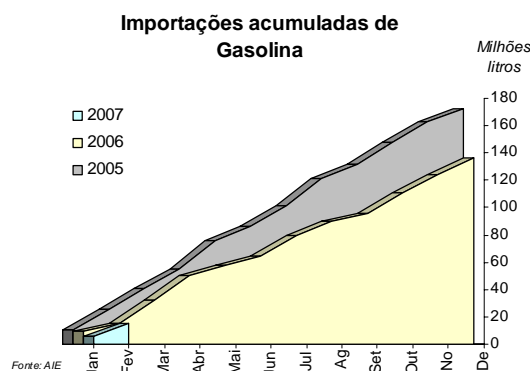
Nos últimos anos a capacidade de produção de gasóleo em Portugal tem ficado aquém da procura nacional. Adicionalmente alguns operadores de venda a retalho de combustíveis preferem, em determinados momentos, recorrer à importação à alternativa de adquirir os combustíveis junto do fornecedor nacional.

Em 2006 as importações de gasóleo atingiram os cerca de 730 milhões de litros. Durante 2007, até Fevereiro⁴, Portugal tinha importado 125 milhões de litros, o que representa um decréscimo de cerca de 15% face a igual período de 2006.



Em Janeiro, comparando com o período homólogo de 2006, as importações de gasóleo diminuíram cerca de 37% para os 59 milhões de litros, crescendo 22,5% em Fevereiro de 2007, em comparação com o mesmo mês de 2006, alcançando os 66 milhões de litros.

Apesar de Portugal ser um exportador líquido de gasolina, durante o ano de 2006 importou cerca de 137 milhões de litros. Até Fevereiro de 2007 os níveis de importação de gasolina não excederam os 15 milhões de litros o que representa um aumento de aproximadamente 2% face a igual período de 2006.



Os meses de Janeiro e Fevereiro registaram comportamentos contrários, com uma diminuição do volume de importações de gasolina de 42% em Janeiro, e uma subida de 79% em Fevereiro, em comparação com os respectivos períodos homólogos de 2006.

³ No momento da preparação da *Newsletter* não estavam disponíveis os dados referentes ao mês de Março de 2007.

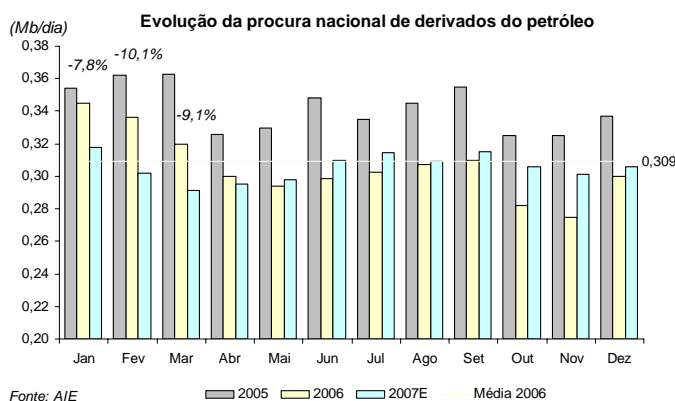
⁴ Não se encontra ainda disponível informação relativa ao mês de Março de 2007.

2.2. Procura

No ano de 2006 a procura nacional de produtos derivados do petróleo diminuiu 7,3% face a 2005.

O primeiro trimestre de 2007 foi também caracterizado por uma redução da procura mas a um ritmo superior (-9%).

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

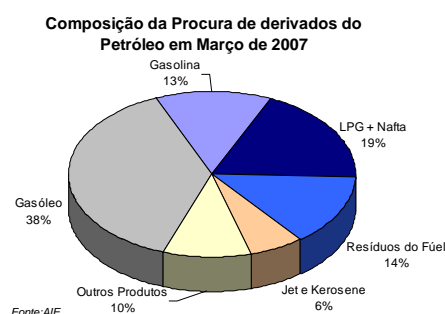
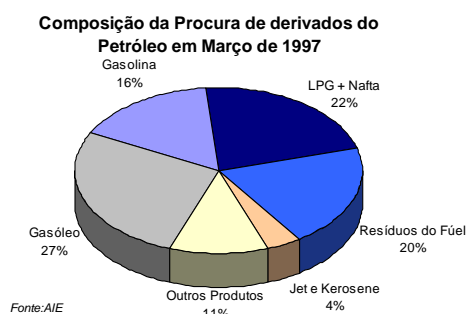


- **Quebra no consumo de fuelóleo para produção de energia** – Os melhores índices de hidraulicidade face ao primeiro trimestre de 2006 permitiram uma maior utilização da energia hídrica em substituição do fuelóleo. Registou-se uma quebra de 29% no consumo de fuelóleo para produção de energia.
- **Redução 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 primeiro trimestre de 2006), 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 no Thick-Fuel-Oil 1%** – O consumo de *Thick-Fuel-Oil* 1% registou uma descida no consumo na ordem dos 14%.

Em Março de 2007 mais de metade (51%) 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 Março de 2006 e Março de 2007.

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 Março de 2007 face a Março de 1997 regista-se um maior peso do gasóleo (cujo peso relativo passa de 27% para 38%) e um menor peso da gasolina (passa de 16% para 13%) e dos resíduos (passa de 20% para 14%).

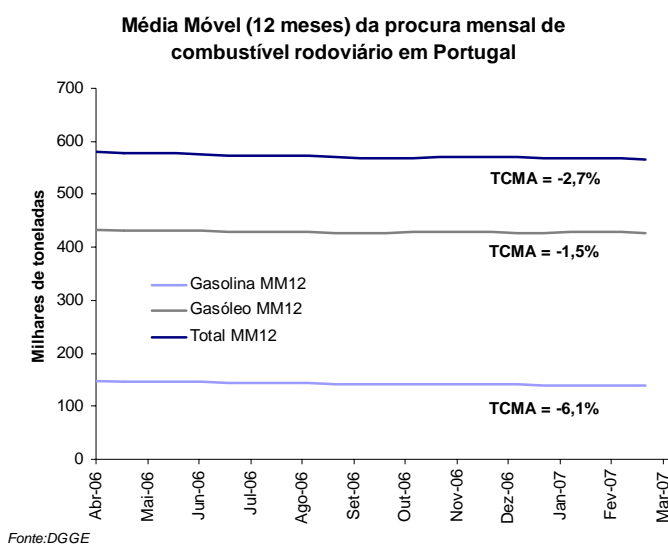


Apesar do peso relativo da procura dos diversos produtos derivados de petróleo se ter mantido constante do primeiro trimestre de 2006 para o primeiro trimestre de 2007, não significa que não existam alterações.

Em termos de quantidade consumida para fins rodoviários verifica-se uma quebra no consumo no primeiro trimestre de 2007.

Segundo dados da DGGE, o consumo de combustíveis rodoviários em Portugal tem vindo a registar um decréscimo anual⁵ de 2,7%. As principais quebras no consumo verificaram-se na gasolina (-6,1%). Igualmente com um comportamento negativo, mas numa amplitude menor esteve o gasóleo, que registou um declínio de 1,5%. 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 primeiro trimestre de 2007 foi caracterizado por um atenuar da quebra do consumo de combustíveis rodoviários.



⁵ Média Móvel a 12 meses.

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

Depois de se registar uma descida dos preços da gasolina e do gasóleo no segundo semestre de 2006, o primeiro trimestre de 2007 registou uma inflexão da tendência, após os mínimos verificados no início do mês de Janeiro.

O diferencial de preços entre os dois combustíveis continuou a encurtar-se com o aumento mais pronunciado do preço internacional da gasolina, que no final do trimestre já cotava acima do gasóleo.

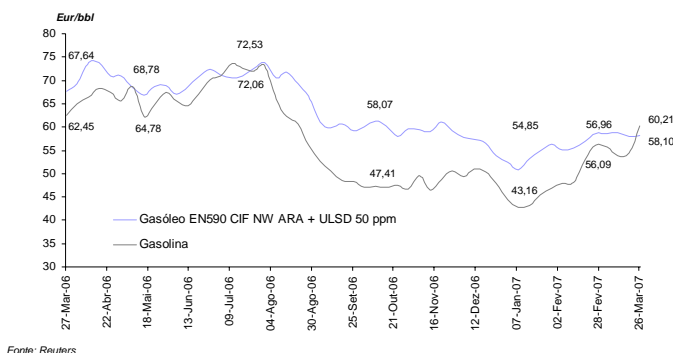
No final de Março de 2007 os preços internacionais da gasolina e do gasóleo atingiram os €60,2/bbl e €58,1/bbl, respectivamente.

De 1 de Janeiro a 31 de Março de 2007, registou-se um acréscimo no preço cotado em euros de 35,8% para a gasolina e de 11% para o gasóleo, nos mercados internacionais.

Em termos de preços médios trimestrais verificou-se um aumento de 3,6% no preço internacional da gasolina quando comparado com o quarto trimestre de 2006, e um decréscimo de aproximadamente 10% quando comparado com o período homólogo de 2006.

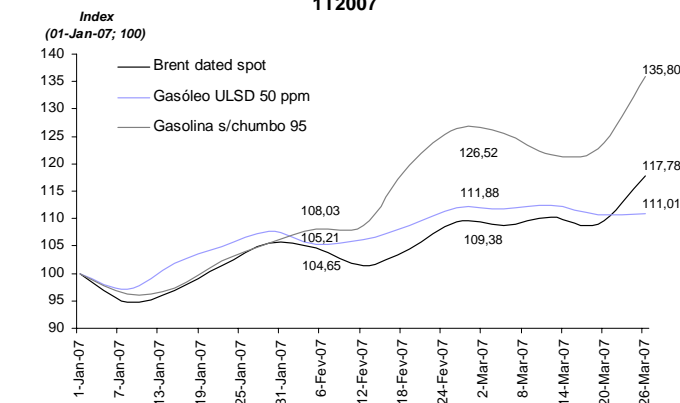
No que concerne ao gasóleo, o preço (médio trimestral) internacional registou uma diminuição de 4,8% face ao quarto trimestre de 2006, e de 12,8% face ao primeiro trimestre de 2006.

Evolução do preços do Gasóleo e Gasolina Rotterdam, Barges FOB



Fonte: Reuters

Index de preços spot do Brent, Gasóleo e Gasolina em Euros 1T2007



Fonte: Reuters

Preço Médio da Gasolina e do Gasóleo Rotterdam, Barges FOB

	1T2007	4T2006	1T2006	Variação 1T2007-4T2006	Variação 1T2007-1T2006
Gasolina s/ 95	50,1	48,4	55,7	3,6%	-10,0%
Gasóleo	55,9	58,8	64,1	-4,8%	-12,8%

Fonte: Reuters

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, só inflectida em Fevereiro de 2007.

O primeiro trimestre de 2007 ficou marcado, em território nacional, pela descida dos preços de ambos os combustíveis até ao início de Fevereiro, começando então uma trajetória ascendente.

No final, deste trimestre a gasolina custava, antes de impostos, 48,2 centavos/litro e o gasóleo 48,9 centavos/litro.

O diferencial entre os PMVP antes de impostos dos dois combustíveis não sofreu alterações significativas durante os dois primeiros meses do primeiro trimestre, estando sempre próximo dos 4 centavos por litro (um centavo abaixo do verificado no trimestre anterior). Em Março o diferencial reduziu-se para os 2 centavos, em resultado da subida relativamente mais acelerada do preço da gasolina.

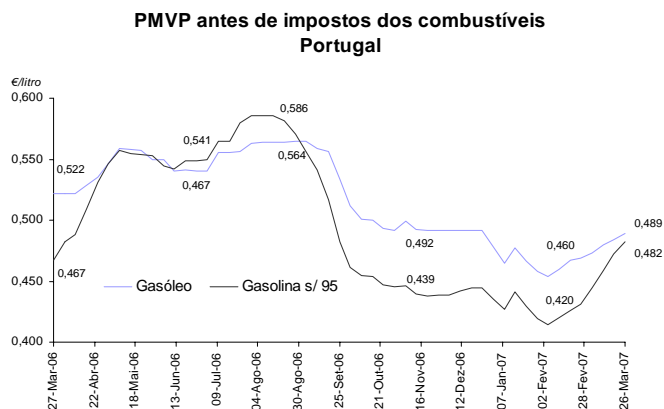
Apesar da estabilidade verificada nos primeiros meses do ano, no global, de 1 de Janeiro a 31 de Março de 2007 registou-se uma subida do PMVP antes de impostos da gasolina e do gasóleo em 10,7% e 2,3% respectivamente. Este aumento fez-se sentir particularmente no mês de Março.

O preço médio da gasolina, que no mercado internacional verificou uma subida de 3,6% face ao quarto trimestre de 2006, registou, em território nacional, uma descida de 1,6% face ao último trimestre de 2006.

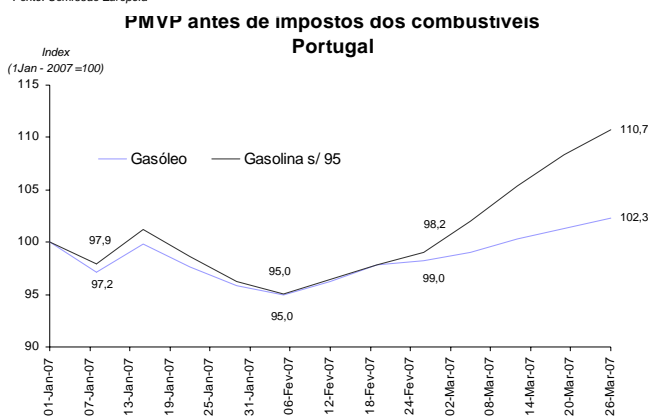
O preço médio do gasóleo desceu 4,8% no mercado internacional quando comparado com o quarto trimestre de 2006, e 4,9% no mercado nacional.

Em termos de preços médios trimestrais na gasolina verificou-se uma diminuição 4,6% em comparação com o período homólogo de 2006 (€0,02/l). No que concerne ao gasóleo, o preço médio trimestral nacional registou uma diminuição de 5,6% quando comparado com o primeiro trimestre de 2006 (€0,03/l).

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.



Fonte: Comissão Europeia



Fonte: AdC com base em dados da Comissão Europeia

Preço Médio do PMVP antes de impostos dos combustíveis

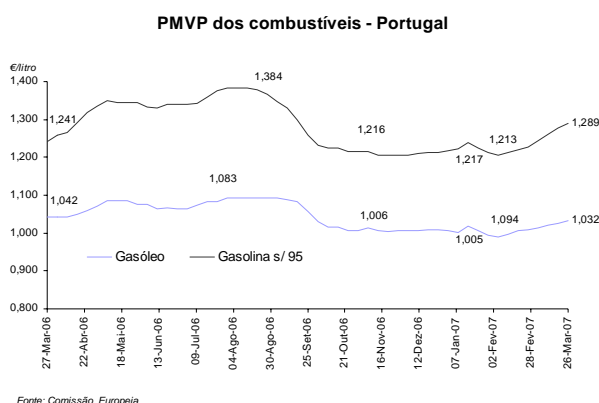
	1T2007	4T2006	1T2006	Variação 1T2007-4T2006	Variação 1T2007-1T2006
Gasolina s/ 95	0,439	0,446	0,460	-1,6%	-4,6%
Gasóleo	0,471	0,495	0,499	-4,9%	-5,6%

Fonte: Comissão Europeia

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 trajetória descendente, que inflectiu em Fevereiro de 2007. Durante 2006 o PMVP da gasolina subiu 0,8% e o do gasóleo 0,4%.

Durante Janeiro, os PMVP da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo mantiveram a trajetória constante iniciada em Outubro do ano anterior. A partir de Fevereiro, iniciou-se uma subida nos preços, que atingiram no final do trimestre valores semelhantes aos do período homólogo do ano anterior.



O diferencial entre os PMVP dos dois combustíveis nos meses de Fevereiro e Março subiu devido ao aumento mais pronunciado da gasolina, situando-se no final do trimestre em 26 cêntimos por litro, valor que compara com os 20 cêntimos por litro do final do trimestre anterior.

O primeiro trimestre de 2007 terminou com os PMVP de €1,289 por litro para a gasolina sem chumbo 95 e de €1,032 por litro para o gasóleo. Estes preços representam uma subida de 6,3% na gasolina sem chumbo 95 e de 2,4% no gasóleo em comparação com os preços registados a 1 de Janeiro de 2007.

Face ao quarto trimestre de 2006, o PMVP trimestral da gasolina aumentou 1,7% e o do gasóleo diminuiu 0,1%.

Relativamente ao trimestre homólogo de 2006, o PMVP do primeiro trimestre da gasolina aumentou 0,9% enquanto o do gasóleo diminuiu 0,4%.

Preço Médio do PMVP dos combustíveis

	1T2007	4T2006	1T2006	Varição 1T2007- 4T2006	Varição 1T2007- 1T2006
Gasolina s/ 95	1,235	1,214	1,224	1,7%	0,9%
Gasóleo	1,010	1,010	1,014	-0,1%	-0,4%

Fonte: Comissão Europeia

2.3.2. Comparações regionais

Na última semana de Março de 2007, o **preço médio** da gasolina sem chumbo 95 não apresentou diferenças relevantes entre regiões. A diferença máxima registada foi de 0,4 cêntimos/litro. O Algarve registou o preço médio mais elevado (€1,292/litro) enquanto que a maioria das regiões registou um preço médio de €1,288/litro, exceptuando-se a região Centro (€1,289/litro).

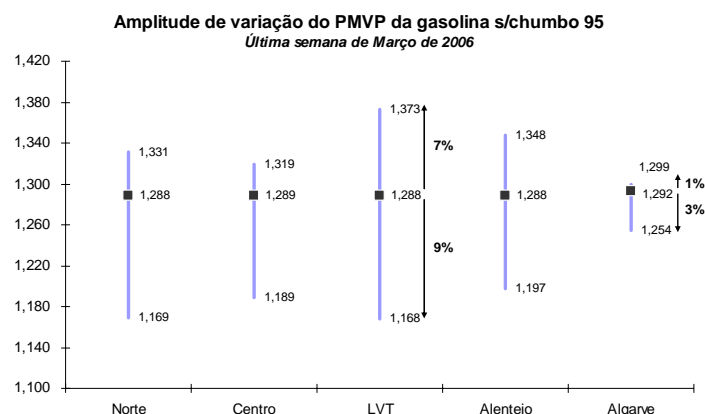
As amplitudes de variação (diferença entre o preço mais baixo e o preço mais alto praticados na venda ao público) foram diferentes entre regiões durante a última semana de Março. Para a gasolina sem chumbo 95, a **maior amplitude de variação** de preços foi registada na região de Lisboa e Vale do Tejo (cerca de 16%) e a região com menor amplitude de variação foi o Algarve (com cerca de 4%).

O preço da gasolina sem chumbo 95 **mais elevado** e o **preço mais baixo** foram ambos registados na região de Lisboa e Vale do Tejo, €1,373/litro e €1,168/litro respectivamente.

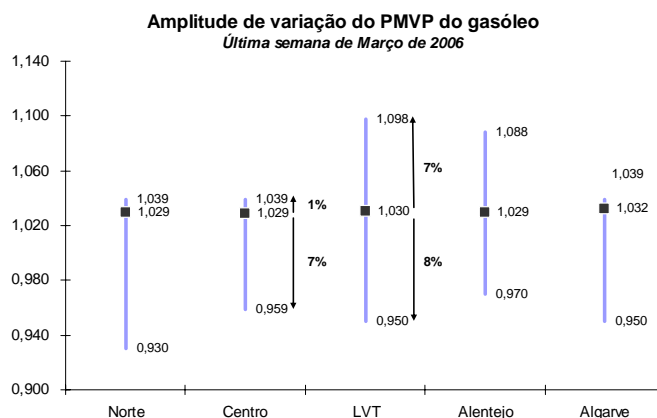
Relativamente ao gasóleo, os **preços médios** entre regiões também não diferiram significativamente (cerca de 0,3 cêntimos por litro). O **preço médio mais baixo** foi registado nas regiões Norte, Centro e Alentejo (€1,029/litro) e o mais elevado na região do Algarve (€1,032/litro).

As **amplitudes de variação dos preços** do gasóleo são em média menores entre as diferentes regiões. A região de Lisboa e Vale do Tejo apresentava a maior amplitude de variação (15%), e o Centro a menor (8%).

Para o gasóleo, o **preço mais baixo** foi encontrado no Norte (€0,930/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

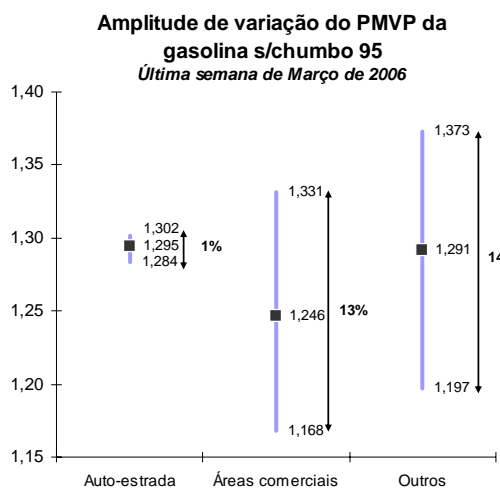
No final de Março de 2007, os **preços médios mais baixos** da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo registaram-se em postos de combustíveis junto a áreas comerciais, nomeadamente hipermercados. Nesses postos os preços médios atingiram os €1,246/litro e €0,992/litro para a gasolina s/chumbo 95 e para o gasóleo respectivamente.

Os preços médios registados nos **hipermercados** foram 3,9% mais baixos do que os preços médios praticados nas auto-estradas para a gasolina sem chumbo 95 e 4,2% mais baixos do que os preços médios do gasóleo em postos de auto-estrada.

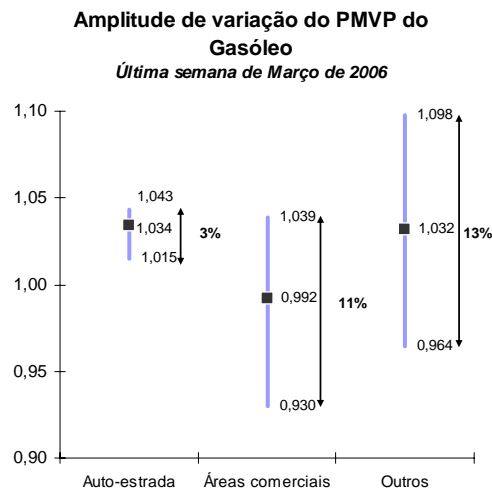
Efectivamente, os **preços médios mais elevados** verificaram-se nos postos de auto-estradas quer para a gasolina sem chumbo 95 quer para o gasóleo (€1,295/litro e €1,034/litro, respectivamente).

A **amplitude de preços** foi particularmente elevada em postos localizados nos hipermercados (13% para a gasolina sem chumbo 95 e 11% para o gasóleo) e em outras localizações fora de zonas comerciais e auto-estradas (14% para a gasolina sem chumbo 95 e 13% para o gasóleo). Em comparação com o trimestre anterior, as amplitudes de variação dos preços dos postos localizados nos hipermercados desceram 6% (gasolina sem chumbo 95) e 5% (gasóleo).

Os postos localizados em auto-estradas continuam a ter a amplitude de variação de preço mais reduzida (1% para a gasolina sem chumbo 95 e 3% para o gasóleo). Registe-se que neste trimestre a tendência de diminuição da amplitude de preços nas auto-estradas se manteve. No final do quarto trimestre de 2006 a amplitude de preços nas auto-estradas era de 2% para a gasolina sem chumbo 95 e de 9% para o gasóleo.



Fonte: DGGE; Análise Autoridade da Concorrência



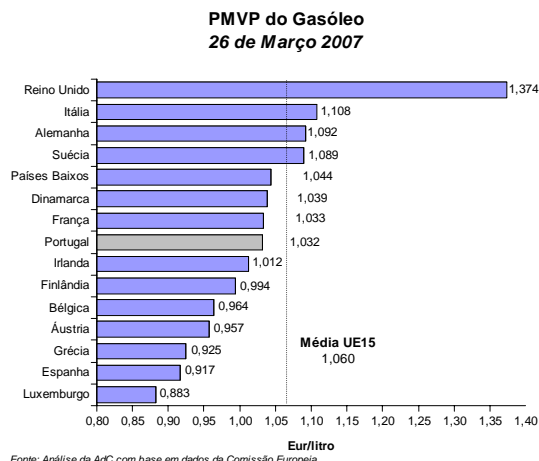
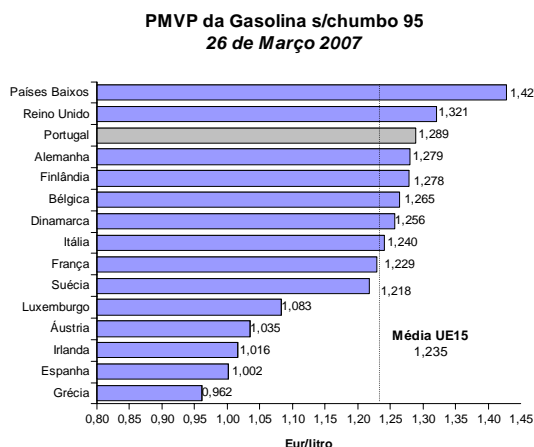
Fonte: DGGE; Análise Autoridade da Concorrência

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 26 de Março de 2007 o PMVP da gasolina sem chumbo 95 em Portugal era superior à média da União Europeia⁷, enquanto o do gasóleo se mantinha abaixo da média.

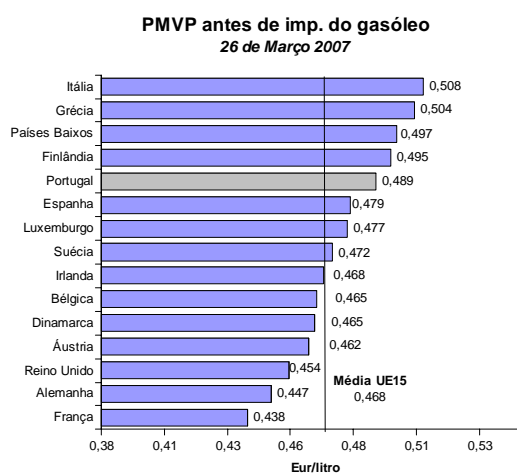
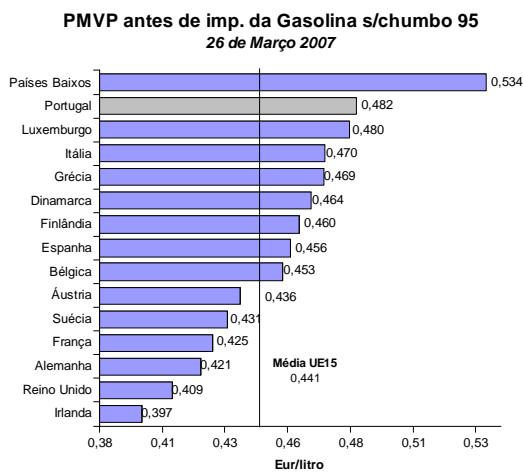
A gasolina sem chumbo 95 registava um PMVP de €1,289/litro (4,4% acima da média da UE) e o gasóleo de €1,032/litro (2,6% abaixo da média da UE). Em relação ao trimestre anterior a gasolina afastou-se da média da UE enquanto que o gasóleo se aproximou da média, estando agora com uma diferença menor face à UE.



Apesar de o PMVP do gasóleo ser inferior ao da média da UE, o preço antes de impostos é superior à média comunitária. No caso da gasolina sem chumbo 95 o PMVP está acima da média da UE nos dois casos (antes e depois de impostos), no entanto, a média comunitária, antes de impostos, está 8,5% abaixo da média nacional, enquanto depois de imposto se encontra 4,2% abaixo da mesma. (o Impacto da Fiscalidade sobre o preço dos combustíveis é analisado detalhadamente no capítulo 4.)

No final de Março em Portugal, a gasolina sem chumbo 95 apresentava um PMVP líquido de impostos de €0,482/litro e o gasóleo de €0,489/litro, o que compara, respectivamente, com os preços de €0,441/litro e €0,468/litro registados em média na União Europeia.

No trimestre em análise, Portugal registou o segundo preço antes de impostos mais elevado da gasolina sem chumbo 95 na UE a 15, apenas superado pela Holanda. Em relação ao gasóleo, Portugal registou o quinto preço mais elevado na UE a 15, sendo superado pela Itália, Grécia, Holanda e Finlândia.



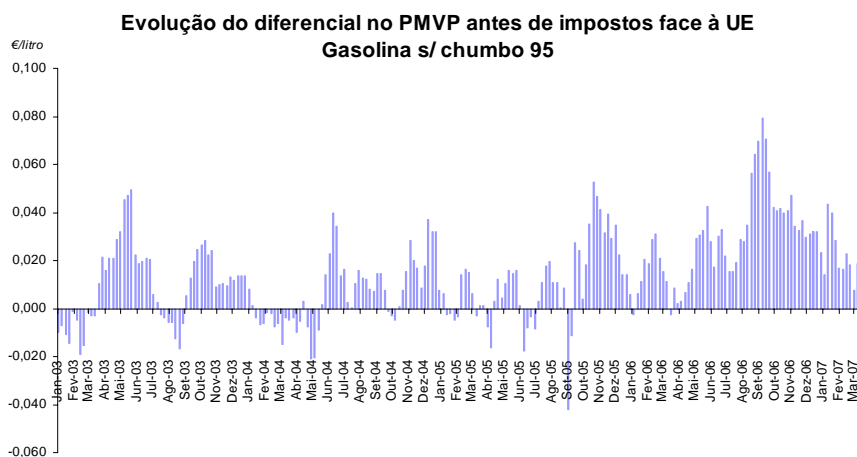
⁷ Média ponderada pelo volume vendido. União Europeia a 15.

Na semana de 26 de Março de 2007 a amplitude de preços antes de impostos 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 34,5% para a gasolina e de 16% para o gasóleo.

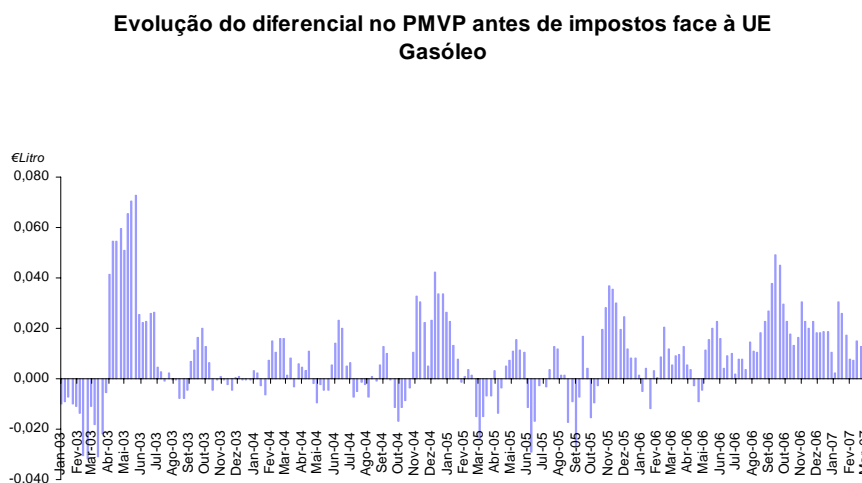
As bandas de variação de diferenças nos PMVP antes de impostos em Portugal e na UE têm sido de cerca de 8 cêntimos/litro nos últimos três anos para ambos os combustíveis. Devem ser feitas exceções ao segundo trimestre de 2003. No segundo semestre de 2006, o diferencial atingiu níveis historicamente elevados,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

Na gasolina o preço tem sido sistematicamente superior em Portugal, face à média da União Europeia. Esta tendência, patente a partir do segundo trimestre de 2006, manteve-se no primeiro trimestre de 2007. Contudo, a média das diferenças registou um decréscimo de 44% em relação ao quarto trimestre de 2006.

Durante o primeiro trimestre de 2007, no gasóleo, o diferencial confirmou a tendência do último semestre, mantendo-se uma situação de diferenças claramente positivas, em oposição à oscilação entre o positivo e o negativo verificada anteriormente. A média das diferenças registou, contudo, um valor inferior em 45% relativamente ao quarto trimestre de 2006.



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



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

2.3.5. Nível de ineficiência⁸

Mantendo os critérios de *Newsletters* anteriores⁹, denomina-se **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 (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 desse combustível no seio da UE.

No final do primeiro trimestre de 2007, os países Europeus com os preços líquidos de impostos mais baixos foram a Irlanda na gasolina sem chumbo 95 e a França no gasóleo rodoviário. Considerando os preços médios trimestrais antes de impostos destes países, aplicando-lhe uma carga fiscal idêntica à nacional, verifica-se que, no primeiro trimestre de 2007 a diferença entre os preços efectivamente praticados em território nacional e os “PVP teóricos” era de 7,7 cêntimos/litro na gasolina sem chumbo 95, e de 5 cêntimos/litro no gasóleo.

Durante o trimestre a diferença entre o “PVP teórico” e o PVP efectivo em Portugal diminuiu em ambos os combustíveis. Assim, em Janeiro, se considerarmos os preços antes de impostos dos países com menores preços na gasolina, e lhes aplicarmos a carga fiscal que incide sobre os combustíveis em Portugal, verificamos que este preço seria 9,4 cêntimos inferior ao preço praticado em território nacional. Já em Março esse diferencial diminuiu para os 8,2 cêntimos. Para o gasóleo, em Janeiro obteve-se um diferencial de 6,1 cêntimos/litro e em Março de 4,7 cêntimos/litro.

Durante o primeiro 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 de ambos os combustíveis em Portugal estaria acima do praticado em Espanha (reflectindo uma menor carga fiscal relativa em Espanha).

O primeiro trimestre de 2007 caracterizou-se por uma diminuição do nível de ineficiência do mercado nacional dos dois combustíveis (mantendo a tendência verificada no trimestre anterior). Esta evolução 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
Jan-07	1,223	1,129	0,094	0,084	0,951
Fev-07	1,217	1,161	0,056	0,074	0,957
Mar-07	1,267	1,186	0,082	0,077	1,003

Gasóleo rodoviário					Por referência
	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*	p Esp
Jan-07	1,006	0,944	0,061	0,060	0,893
Fev-07	1,001	0,958	0,043	0,055	0,898
Mar-07	1,024	0,977	0,047	0,050	0,918

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

⁸ 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.

⁹ 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 revelou tendências distintas ao longo dos últimos 12 meses.

Depois da subida continuada dos preços no segundo trimestre de 2006, no início do terceiro trimestre os preços inflectiram a sua trajectória, iniciando uma descida até aos 25 cêntimos no quarto trimestre de 2006.

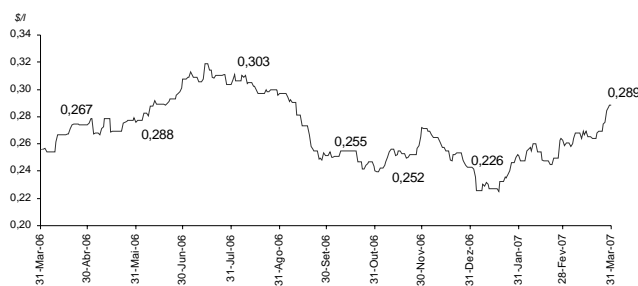
O primeiro trimestre de 2007 marca um novo período de subida. No dia 31 de Março o preço dos futuros do gás propano atingiu os 28,9 cêntimos, valor próximo dos máximos registados durante o terceiro trimestre de 2006.

De uma forma geral, de Janeiro de 2007 a finais de Março, o preço dos futuros do gás propano cotado em dólares subiu 18,7%. O efeito desta subida foi ligeiramente atenuado pela depreciação do dólar em 1%, o que significou uma subida do preço do gás propano, em euros, de 17,7%.

Considerando os preços médios trimestrais, face ao quarto trimestre de 2006, o preço médio dos contratos de futuros do gás propano diminuiu 0,4%.

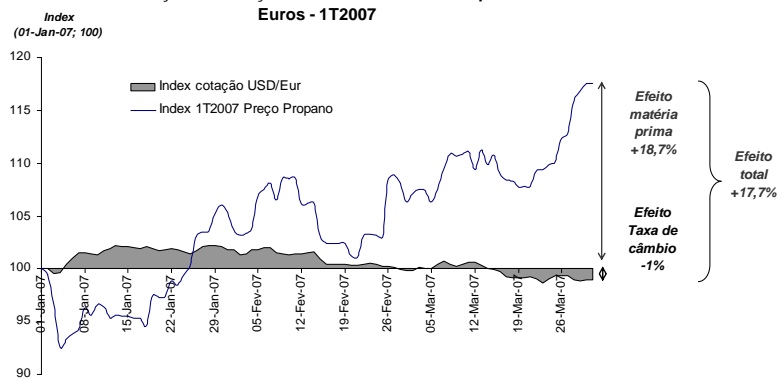
Relativamente ao trimestre homólogo de 2006, o preço médio dos contratos de futuros do gás propano aumentou 1,1%.

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



Fonte: Reuters

Evolução dos Preços dos Futuros do Gás Propano Euros - 1T2007



Fonte: Reuters

Preço Médio dos contratos de futuros do Gás Propano

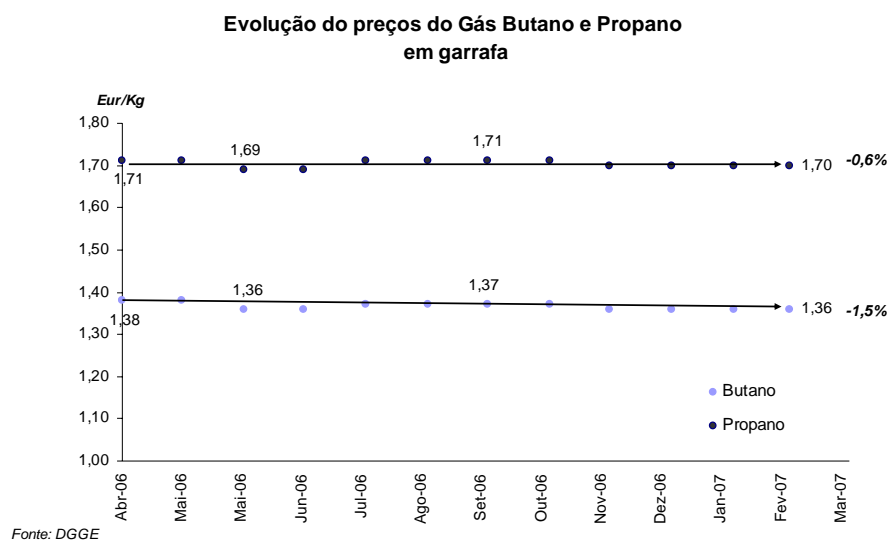
	1T2007	4T2006	1T2006	Varição 1T2007-4T2006	Varição 1T2007-1T2006
Gás (\$/l)	0,252	0,253	0,249	-0,4%	1,1%

Fonte: Reuters

3.2. Análise da evolução dos preços a nível nacional

Os últimos doze meses foram caracterizados por uma manutenção do preço do GPL engarrafado no mercado nacional. O preço do gás propano e butano engarrafado desceu 0,6% e 1,5% respectivamente durante os últimos 12 meses.

No primeiro trimestre de 2007, os preços permaneceram estáveis. No final do primeiro trimestre de 2007 os preços do propano e butano engarrafados eram de €1,70/kg e €1,36/kg, respectivamente.



4. Análise Complementar – Evolução dos níveis de fiscalidade sobre os combustíveis

O PMVP depende não apenas do preço antes de impostos, mas também da carga fiscal. A carga fiscal inclui duas componentes, o ISP e o IVA. O ISP é um imposto do tipo específico enquanto o IVA é do tipo *ad valorem*.

Portugal apresentava no final do primeiro trimestre de 2007 uma carga fiscal mais baixa do que a média da UE a 15 para o Gasóleo, mas mais elevada para a Gasolina sem chumbo 95.

A carga fiscal sobre os combustíveis tem vindo a agravar-se ao longo dos últimos 4 anos (exceção feita no caso do Gasóleo entre 2006 e 2007) em território nacional. Refira-se que apesar deste agravamento, o facto de desde 2004 o preço antes de impostos dos combustíveis rodoviários ter vindo a aumentar a ritmos superiores aos da carga fiscal, faz com que o peso relativo da tributação no preço final, apesar de elevado, se tenha diluído para a totalidade dos países Europeus.

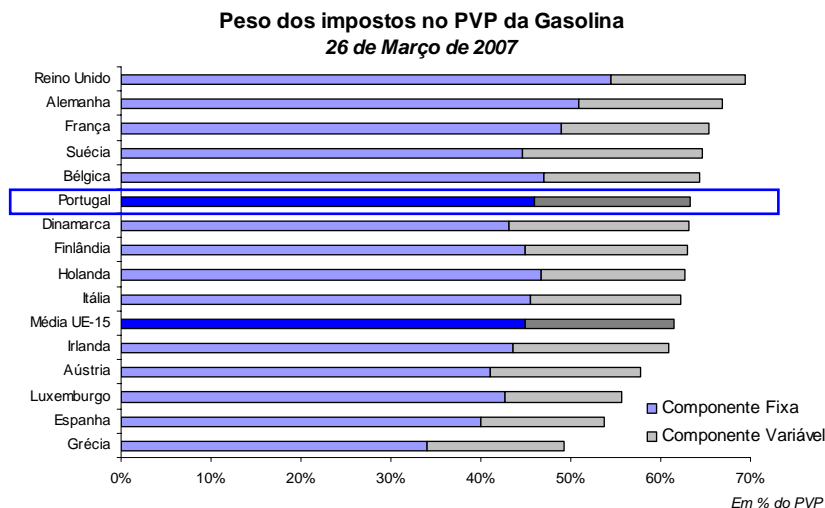
No final do primeiro trimestre de 2007, em Portugal, cerca de 63,4% do PMVP de gasolina sem chumbo 95 correspondia a carga fiscal (um valor acima dos 61,5% da média comunitária). Por cada litro vendido, um Português pagava 80 cêntimos de impostos, enquanto os cidadãos Europeus pagavam em média 79 cêntimos por litro.

Relativamente ao gasóleo, no final do primeiro trimestre de 2007, um pouco mais de metade do PMVP em Portugal correspondia a carga fiscal (53%), o que compara com os 53,3% da média Europeia. Por cada litro vendido, um Português pagava 54 cêntimos de impostos, enquanto os cidadãos Europeus pagavam em média 59 cêntimos por litro.

4.1. Peso dos impostos no PVP

O peso total dos impostos no PVP da Gasolina sem chumbo 95 em Portugal, no final do primeiro trimestre de 2007, era 63,4% (superior à média europeia em 1,9 pontos percentuais); sendo ultrapassado pelo Reino Unido, Alemanha, França, Suécia e Bélgica. A este nível há a destacar o caso do Reino Unido, onde o peso total dos impostos sobre a gasolina sem chumbo 95 supera os 69%, e a Grécia que apresenta a menor carga fiscal (49%).

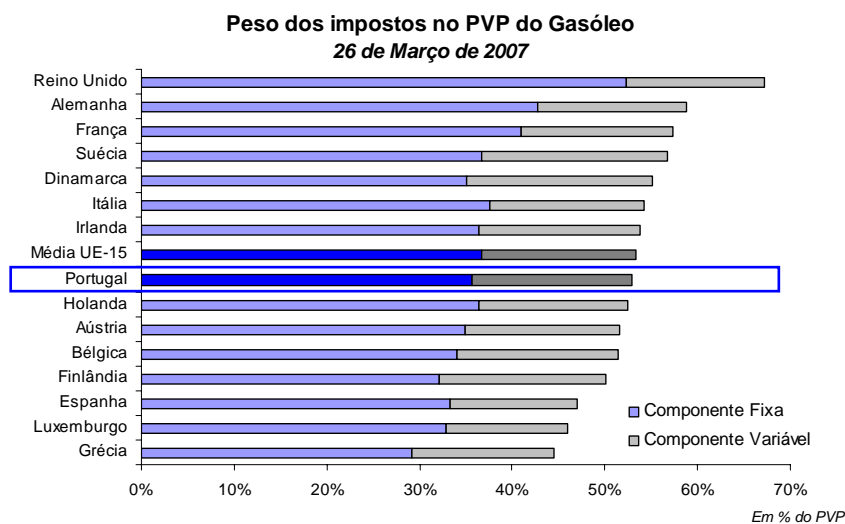
O peso dos impostos específicos no total dos impostos é superior à componente variável, designadamente ao IVA para a totalidade dos países da UE15. Em Portugal, o ISP representava aproximadamente 73% da carga fiscal, enquanto o IVA os restantes 27%. Na UE a 15, os impostos específicos (equivalentes ao ISP) representavam 73% do total dos impostos.



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

Relativamente ao gasóleo, o peso total dos impostos no PVP em Portugal, no final do primeiro trimestre de 2007, era de 53% (inferior à média europeia em 0,3 pontos percentuais). Com a Holanda, Áustria, Bélgica, Finlândia, Espanha, Luxemburgo e Grécia a apresentarem pesos inferiores comparativamente com o caso português. A este nível destacam-se o caso do Reino Unido, onde o peso total dos impostos sobre o gasóleo supera os 67%, e a Grécia que apresenta a menor carga fiscal (45%) de toda a UE a 15.

Tal como na gasolina, o peso dos impostos específicos no total dos impostos é superior à componente variável, designadamente ao IVA para a totalidade dos países da UE15. Em Portugal, o ISP representava aproximadamente 67% da carga fiscal, enquanto o IVA os restantes 33%. Na UE a 15, os impostos específicos (equivalentes ao ISP) representavam aproximadamente 69% do total dos impostos.



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

4.2. Evolução (em valor absoluto) da carga fiscal

No mercado nacional, a carga fiscal sobre a gasolina sem chumbo 95 tem vindo a agravar-se, tendo crescido a uma média anual de 5,14% de 2004 até ao primeiro trimestre de 2007. Crescimentos superiores da carga fiscal apenas foram registados na Grécia durante o período analisado. Em média, a carga fiscal na União Europeia tem aumentado 2,01% para a gasolina sem chumbo 95, (vide tabela abaixo).

Este aumento da carga fiscal na generalidade dos países Europeus, e em particular em Portugal, está associado a:

- Aumento do imposto específico (ISP), que de *per se* aumenta a carga fiscal, mas cujo efeito é também agravado pelo facto de o IVA incidir também sobre o ISP.
- Aumento dos preços médios dos combustíveis antes de impostos, com impacto no valor absoluto pago de IVA, uma vez que este imposto é uma percentagem do preço base dos combustíveis.

De Dezembro de 2006 para o Março de 2007, o montante de impostos no PMVP manteve-se relativamente constante, registando um crescimento de 0,49% em Portugal. Apesar do aumento verificado no ISP, a diminuição do preço antes de impostos, e concomitantemente do IVA pago (em valor), produziram um comportamento estável. Este crescimento de 0,49% do montante de impostos sobre a gasolina sem chumbo em Portugal compara com um crescimento de 1,77% da carga fiscal média comunitária. Portugal registou de Dezembro de 2006 para Março de 2007 o segundo menor crescimento, sendo apenas ultrapassado pela Itália, Suécia e Irlanda.

Tabela I - Montante de Impostos no PMVP da Gasolina sem chumbo 95 (cêntimos/litro)

	Dez. 2004	Dez. 2005	Dez. 2006	Mar. 2007	TCMA 2004-1T2007	TCM ¹⁰ 2006-1T2007
Reino Unido	86	89	86	90	1,75%	5,10%
Holanda	86	89	88	89	1,34%	1,30%
Alemanha	81	81	82	86	2,20%	4,77%
Finlândia	80	80	80	82	0,69%	1,77%
Bélgica	75	80	81	81	2,63%	0,53%
França	76	77	78	80	1,87%	3,09%
Portugal	69	74	80	80	5,14%	0,49%
UE 15	70	72	73	74	2,01%	1,77%
Dinamarca	76	78	79	79	1,19%	0,79%
Suécia	75	76	81	79	1,79%	-2,39%
Itália	75	76	77	77	1,05%	0,42%
Irlanda	62	66	62	62	0,07%	-0,39%
Luxemburgo	53	57	57	60	4,12%	4,99%
Áustria	58	59	60	60	1,01%	0,69%
Espanha	52	53	54	55	1,47%	1,01%
Grécia	42	44	47	49	5,48%	5,55%

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

No mercado nacional, a carga fiscal sobre o gasóleo tem vindo a agravar-se, tendo crescido a uma média de 6,53%/ano de Dezembro de 2004 até a Março de 2007. Um crescimento superior ao verificado em qualquer outro país Europeu. Em média a carga fiscal na União Europeia tem aumentado 2,11% para o gasóleo (*vide* tabela abaixo). O caso finlandês sobressai por apresentar uma taxa de crescimento média anual negativa (-0,61%/ano).

Em Portugal, de Dezembro de 2006 para Março de 2007, o montante de impostos no PMVP do gasóleo registou uma diminuição de 10 cêntimos. Diminuição, que não sendo a única na UE a 15 (na Irlanda o montante de impostos desceu um cêntimo), foi a mais pronunciada. Apesar de Portugal registar a taxa de crescimento média anual entre Dezembro de 2004 e Março de 2007 mais alta da União Europeia a 15, de Dezembro de 2006 para Março de 2007, Portugal registou a maior diminuição do montante de impostos no PMVP do gasóleo verificada (-15,5%). Esta diminuição compara com o aumento, em média, de 0,98% da UE a 15. De todos os países analisados, o Reino Unido apresentou entre Dezembro de 2006 e Março de 2007 o maior aumento do montante de impostos no PMVP do gasóleo (11,34%).

A redução verificada na carga fiscal de Dezembro de 2006 para Março de 2007 em Portugal resulta da diminuição do preço médio antes de impostos do gasóleo (que ajusta o seu preço com um diferencial de dois meses em relação à UE a 15), que implicou uma diminuição do IVA em valor absoluto.

¹⁰ Taxa de crescimento média.

Tabela II - Montante de Impostos no PMVP do Gasóleo (cêntimos/litro)

	Dez. 2004	Dez. 2005	Dez. 2006	Mar. 2007	TCMA 2004-1T2007	TCM 2006-1T2007
Reino Unido	86	90	82	91	1,80%	11,34%
Alemanha	60	62	62	65	2,25%	4,37%
Suécia	56	60	59	62	3,11%	3,86%
Itália	57	59	60	60	1,58%	-0,20%
França	57	58	59	60	1,32%	1,77%
EU15	52	54	55	56	2,11%	0,98%
Dinamarca	56	57	58	58	1,09%	-0,24%
Holanda	53	55	55	55	1,16%	0,06%
Irlanda	54	58	55	54	0,40%	-0,51%
Portugal	45	49	64	54	6,53%	-15,55%
Bélgica	49	51	50	50	0,75%	0,39%
Finlândia	51	50	50	50	-0,61%	-0,39%
Áustria	46	49	50	50	2,83%	-0,14%
Espanha	41	42	43	44	2,07%	2,12%
Grécia	37	39	41	42	4,60%	2,53%
Luxemburgo	35	37	39	41	4,94%	3,42%

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

4.3. Comparação das Elasticidades dos PVP dos combustíveis aos preços antes de impostos

Em termos económicos, a elasticidade corresponde à resposta de uma variável a uma variação percentual de outra variável. A elasticidade é medida como a resposta percentual da variável y , a uma variação percentual da variável x . Uma variável y diz-se elástica quando a sua variação, em resposta a uma variação de 1% da variável x , é superior a 1%. Se for inferior a 1%, diz-se inelástica, ou seja, uma variação de 1% da variável x , tem um impacto inferior a 1% na variável y .

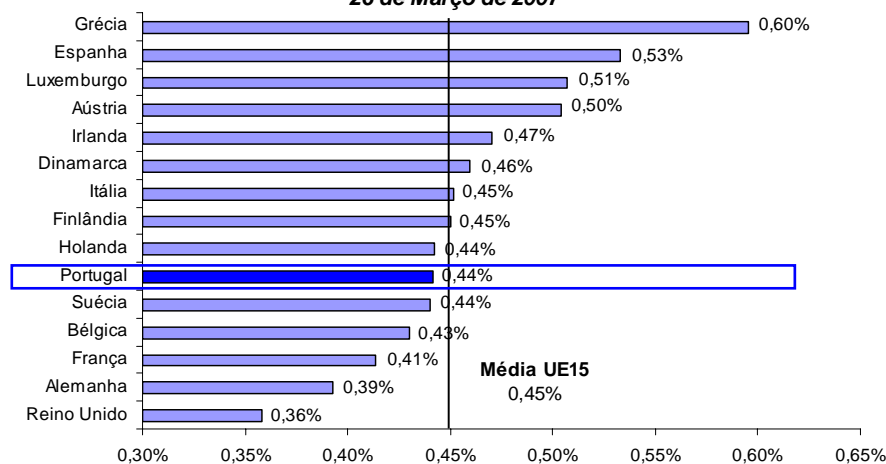
Simulando o impacto de uma variação de 1% no preço antes de impostos (para ambos os combustíveis), calcula-se a reacção final no PVP, ou seja, a sua elasticidade. Quanto maior peso tiver a componente fixa dos impostos sobre o PVP, menor será a elasticidade (i.e. mais rígida), e menor será a incidência da redução/aumento sobre o consumidor.

No primeiro trimestre de 2007, Portugal apresentava elasticidades dos PVP dos combustíveis rodoviários em linha com a média da União Europeia a 15.

Em Portugal, uma redução/aumento de 1% no preço antes de impostos da gasolina sem chumbo 95 causa uma redução/aumento de 0,44% do PVP, valor que compara com os 0,45% da média comunitária.

Na União Europeia a 15 a Espanha e a Grécia destacam-se por terem as respostas mais elásticas a variações no preço antes de imposto. Resultado que se deve ao facto de serem países onde o peso da componente fixa dos impostos sobre a Gasolina sem chumbo 95 é menor.

**Elasticidade do PVP da Gasolina a uma variação de 1% no
Preço antes de impostos
26 de Março de 2007**

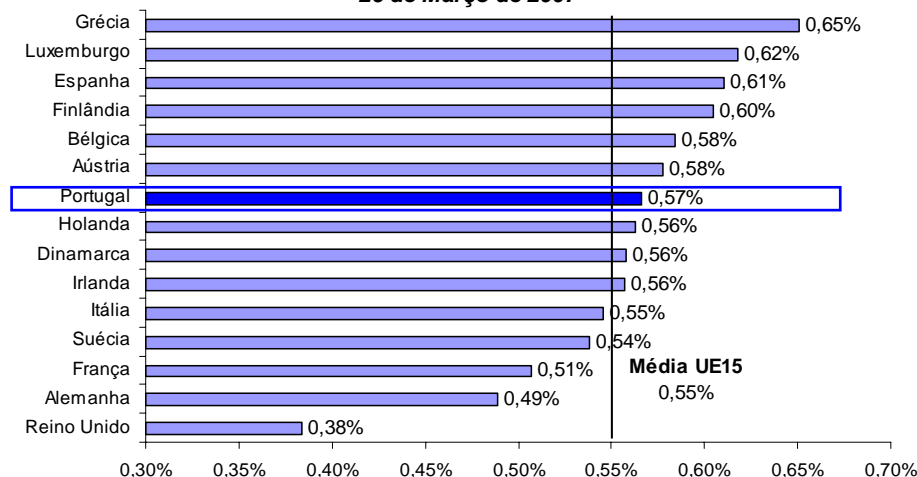


Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGGE e da Comissão Europeia

No caso do Gasóleo, em Portugal, no final do primeiro trimestre de 2007, uma redução/aumento de 1% no preço antes de impostos causa uma diminuição/aumento de 0,57% do PVP, valor ligeiramente acima da média comunitária (0,55%).

Na União Europeia a 15 a Grécia destaca-se por ter a resposta mais elástica a uma variação de 1% no preço antes de imposto (como no caso da gasolina sem chumbo, devido ao menor peso dos impostos). No lado oposto, o Reino Unido destaca-se por ser o país que apresenta uma variação menos elástica (0,38%), o que se deve ao facto de ser o país onde o peso da componente fixa da carga fiscal sobre a Gasóleo é superior.

**Elasticidade do PVP do Gasóleo a uma variação de 1% no
Preço antes de impostos
26 de Março de 2007**



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

Anexo Estatístico

Anexo I - 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

Anexo II - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Março de 2007

Unidade: Euro/litro

Combustíveis						
		Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina aditivada	Gasolina s/chumbo 98	Gasóleo colorido
Auto-estrada	Mínimo	1,284	1,015		1,343	
	Máximo	1,302	1,043		1,437	
	Média*	1,295	1,034		1,427	
Outros	Mínimo	1,197	0,964	1,247	1,259	0,588
	Máximo	1,373	1,098	1,364	1,434	0,649
	Média*	1,291	1,032	1,344	1,382	0,637
Áreas Comerciais	Mínimo	1,168	0,930	1,249	1,243	0,634
	Máximo	1,331	1,039	1,399	1,440	0,636
	Média*	1,246	0,992	1,297	1,328	0,634
Norte	Mínimo	1,169	0,930	1,247	1,249	0,634
	Máximo	1,331	1,039	1,399	1,437	0,646
	Média*	1,288	1,029	1,341	1,378	0,638
Centro	Mínimo	1,189	0,959	1,247	1,253	0,594
	Máximo	1,319	1,039	1,364	1,440	0,646
	Média*	1,289	1,029	1,348	1,375	0,637
Lisboa e Vale do Tejo	Mínimo	1,168	0,950	1,247	1,243	0,613
	Máximo	1,373	1,098	1,364	1,437	0,646
	Média*	1,288	1,030	1,338	1,385	0,637
Alentejo	Mínimo	1,197	0,970	1,247	1,259	0,588
	Máximo	1,348	1,088	1,364	1,437	0,649
	Média*	1,287	1,029	1,332	1,370	0,636
Algarve	Mínimo	1,254	0,950	1,358	1,319	0,636
	Máximo	1,299	1,039	1,364	1,434	0,646
	Média*	1,292	1,032	1,361	1,407	0,637

Fonte: DGGE * Média Aritmética

Siglas e abreviaturas utilizadas

AIE – Agência Internacional da Energia

DGGE – Direcção Geral de Energia e Geologia

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.

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.

mb/d – milhões de barris por dia

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

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

PVP – Preço de Venda ao público.

PMVP – Preço Médio de Venda ao Público.

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

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

TCMA – Taxa de crescimento média anual

Fontes de informação e Contactos

Fontes de Informação

Fonte	Data de recolha da última informação utilizada
DGGE - Direcção Geral de Energia e Geologia	Combustíveis Líquidos - 11 de Abril de 2007 Combustíveis Gasosos - 01 de Junho de 2007
AIE - Agência Internacional da Energia	11 de Maio de 2007
Comissão Europeia	22 de Maio de 2007
Reuters	7 de Maio de 2007

Contactos

Rua Laura Alves, n.º4, 7.º
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.