



NEWSLETTER DE ACOMPANHAMENTO DOS
MERCADOS DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS E
GÁS ENGARRAFADO

I Trimestre de 2010

Junho de 2010

Índice

Sumário Executivo	2
1. A venda de petróleo bruto	3
1.1. Procura e oferta de petróleo	3
1.2. Preço internacional do petróleo	6
1.3. Preço dos transportes marítimos do petróleo	7
2. A venda ex-refinaria/cargo de gasolina IO95 e gasóleo rodoviário	8
2.1. Preços ex-refinaria da gasolina e gasóleo rodoviários no Noroeste Europeu	8
2.2. Preços ex-refinaria da gasolina e gasóleo rodoviários em Portugal Continental... 9	
3. A venda a retalho de gasolina IO95 e gasóleo rodoviário, em Portugal	
Continental.....	11
3.1. Procura nacional	11
3.2. Oferta em território nacional	12
3.3. Evolução dos preços retalhistas dos combustíveis líquidos rodoviários.....	14
3.4. Decomposição dos custos para formação dos preços retalhistas	26
4. Breve análise do sector do gás propano e butano engarrafado.....	29
4.1. Procura nacional de gás de garrafa.....	29
4.2. Preços internacionais de referência para formação dos preços do gás propano e butano à saída das refinarias	30
4.3. Análise da evolução dos PMVP em Portugal	31
Anexo Estatístico.....	32
Anexo I - Grau de diferenciação dos PMVP praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2009 (28/12/2009).....	32
Anexo II - Grau de diferenciação dos PMVP praticados em Portugal: Última semana de Março de 2009 (29/03/2010)	33
Síglas e abreviaturas utilizadas	34
Fontes de Informação	35



Sumário Executivo

- O primeiro trimestre de 2010 foi caracterizado por uma subida das cotações internacionais dos futuros do *Brent* em Euros em relação aos preços do quarto trimestre de 2009 (+9,4%). O preço médio dos futuros do *Brent* em Euros, no primeiro trimestre de 2010, apresentou um aumento de 58,6% face a igual período de 2009.
- Comparando o primeiro trimestre de 2010 com o período homólogo de 2009:
 - (a) O preço médio de referência da gasolina IO95 à saída das refinarias europeias indexadas ao mercado do Noroeste Europeu (NWE) aumentou 67,8%. Para o mesmo período, o preço médio da gasolina IO95 à saída da refinaria de Sines aumentou 70,0%;
 - (b) O preço médio de referência do gasóleo rodoviário à saída das refinarias europeias indexadas ao mercado do Noroeste Europeu (NWE) aumentou 40,0%. Para o mesmo período, o preço médio do gasóleo à saída da refinaria de Sines aumentou 38,6%;
 - (c) O PMAI da gasolina IO95 em território nacional aumentou 47,5% enquanto o do gasóleo aumentou 26,8%, respectivamente;
 - (d) O PMVP da gasolina IO95 em território nacional aumentou 18,1% e o do gasóleo aumentou 14,5%, respectivamente.
- No primeiro trimestre de 2010, as quatro empresas petrolíferas a actuar em Portugal apresentaram PVPR semelhantes, tendo os postos geridos por hipermercados apresentado diferenças de preços face ao PMVPR das quatro petrolíferas na ordem dos 12,6 cêntimos/litro tanto para a gasolina IO95 como para o gasóleo rodoviário.
- Na UE a 27, no primeiro trimestre de 2010, Portugal ocupou o terceiro lugar no *ranking* dos PMAI da gasolina IO95 e o quarto no dos PMAI do gasóleo, tendo a Espanha ocupado o quarto no PMAI da gasolina e o sexto no PMAI do gasóleo. No ranking dos PMVP da gasolina IO95 Portugal ocupou o sexto lugar e no do gasóleo o décimo primeiro lugar.
- No primeiro trimestre de 2010, o diferencial entre os PMAI nacionais e da UE a 27 situou-se em 3,6 cêntimos/litro na gasolina IO95 e em 4,1 cêntimos/litro no gasóleo rodoviário. Já o diferencial entre os PMAI nacionais e espanhóis situou-se em 0,05 cêntimos/litro na gasolina IO95 e em 1,5 cêntimos/litro no gasóleo rodoviário
- Do quarto trimestre de 2009 para o primeiro trimestre de 2010, verificou-se uma redução da margem bruta da actividade retalhista de 1,4 cêntimos/litro na gasolina IO95 e um aumento de 0,1 cêntimos/litro na margem bruta do gasóleo rodoviário.
- Em Portugal, o consumo de combustíveis rodoviários registou uma redução no primeiro trimestre de 2010 de 1,6% em comparação com igual período de 2009. Esta redução foi suportada pelas quebras no consumo de gasóleo rodoviário (-0,5%) e de gasolinas (-5,0%).

1. A venda de petróleo bruto

1.1. Procura e oferta de petróleo

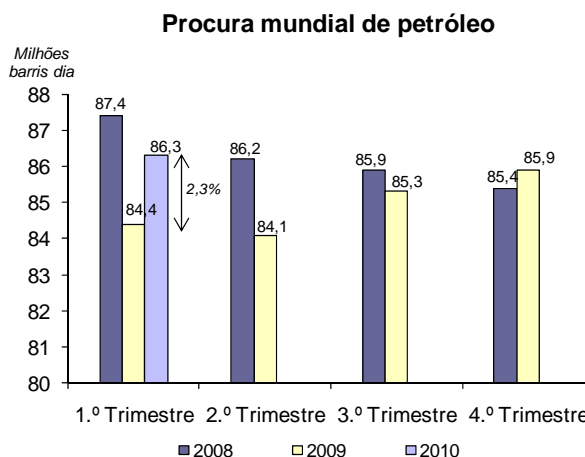
1.1.1. Internacional

Procura

De acordo com os dados mais recentes da AIE¹, o ano de 2009 ficou marcado por um decréscimo da procura mundial de petróleo de 1,5% face a 2008.

A intensidade do decréscimo da procura foi-se atenuando ao longo de 2009 e no primeiro trimestre de 2010 registou-se já uma inversão da tendência com a procura a aumentar 2,3% face ao trimestre homólogo de 2009.

No primeiro trimestre de 2010, a procura mundial de petróleo superou o seu máximo trimestral do ano de 2009 (85,9 mb/d), tendo atingido os 86,3 mb/d.



Este aumento da procura resulta da combinação de dois efeitos com impactos de sentido contrário:

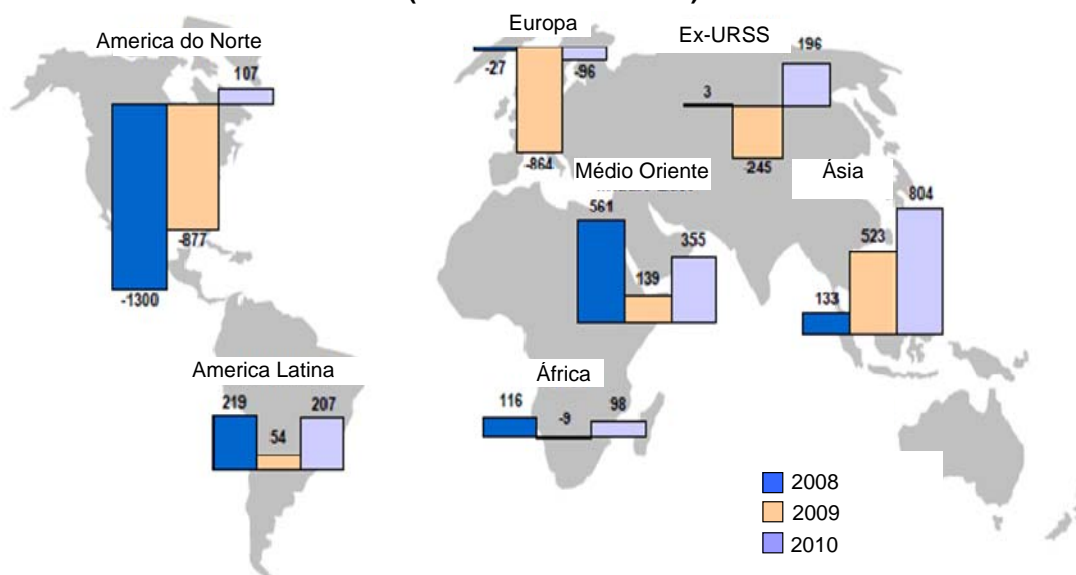
- Por um lado, um aumento muito acentuado da procura de petróleo por parte da China e da Arábia Saudita:
 - Quando comparada com o período homólogo de 2009, a procura de petróleo na China aumentou 24,0% em Janeiro, 19,9% em Fevereiro e 12,5% em Março, impulsionada por um conjunto de incentivos Governamentais à economia.
 - A Arábia Saudita tem-se vindo a assumir como o segundo maior país em crescimento da procura de petróleo para 2010 (com um crescimento de 8,1% previsto para 2010).
- Por outro lado, uma contracção da procura de petróleo, em termos homólogos, nos países da OCDE no mês de Janeiro [em Janeiro a quebra foi de 3,8%, tendo-se registado uma ligeira recuperação no mês de Fevereiro (+0,1%) e Março (+0,4%)].
 - A recessão económica que assolou os principais países da OCDE provocou uma redução (numa base homóloga) da procura de produtos petrolíferos, na América do Norte de 2,3% em Janeiro (em Fevereiro e Março assistiu-se a um aumento da procura de 1,5% e 1,9% respectivamente).
 - Na Europa, a procura de petróleo registou um decréscimo em todos os meses do primeiro trimestre, por comparação com os períodos homólogos. A contracção foi de 9,5% em Janeiro, 3,4% em Fevereiro e 2,6% em Março.
 - Nos países da OCDE localizados na zona do Pacífico registou-se uma diminuição da procura de petróleo em 0,9% em Janeiro, no entanto em Fevereiro e Março registou-se um aumento da procura em 2,4% e de 1,4% respectivamente.
 - Do conjunto de países da OCDE o destaque vai para a Alemanha com quebras no consumo de produtos derivados do petróleo de 5,6% em Janeiro, 6,8% em Fevereiro e 12,5% em Março.

Para o ano de 2010 a AIE prevê um aumento da procura mundial de petróleo para os 86,6 mb/d (+1,7% relativamente a 2009).

¹ Os dados reportados na presente *Newsletter* reflectem as actualizações realizadas pela AIE em 13 de Abril de 2010.

A variação na procura de petróleo nas várias regiões do globo nos anos de 2008 e 2009 e as estimativas da AIE para 2010 encontra-se representada no mapa que se segue:

**Estimativa de crescimento da procura mundial de petróleo
(Milhares de barris/dia)**



Fonte: AIE.

Estas previsões representam uma revisão em alta das anteriormente apresentadas pela AIE, e resultam da correcção das previsões do consumo de derivados do petróleo para a Ásia, zona do Pacífico, para a América do Norte e para a zona do Médio Oriente.

Em particular são sustentadas pelas expectativas de crescimento da procura de produtos derivados do petróleo para fins não rodoviários, em resultado, designadamente, do pacote de estímulos ao desenvolvimento de infra-estruturas na China e de uma maior utilização de derivados do petróleo na produção de energia em alguns países do Médio Oriente, designadamente na Arábia Saudita.

Para 2010 a AIE prevê que a China, Arábia Saudita, Rússia, Brasil, Irão e Índia representem três quartos do crescimento da procura mundial de petróleo.

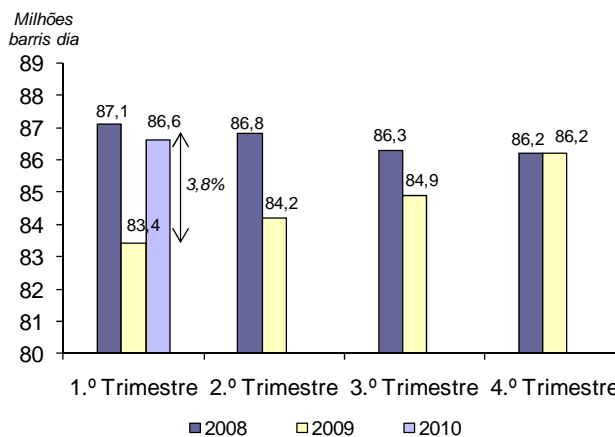
Oferta

Em 2009, a oferta mundial de petróleo atingiu o nível médio de 84,9 mb/d, o que representou um decréscimo de 2,0% face ao nível médio de 2008 (86,6 mb/d).

No primeiro trimestre de 2010, a oferta mundial de petróleo atingiu os 86,6 mb/d, situando-se acima da procura mundial (86,3 mb/d).

Este valor representa um aumento de 3,8% face à oferta mundial registada no primeiro trimestre de 2009. Ainda assim, encontra-se abaixo dos níveis de oferta registados em 2008.

Oferta mundial de petróleo



Fonte: AIE.

A oferta internacional de petróleo no primeiro trimestre de 2010 foi superior à do trimestre homólogo de 2009 devido fundamentalmente ao:

- Aumento do volume de produção de petróleo na Arábia Saudita durante os meses de Janeiro e Março, para os 8,20 mb/d e 8,25 mb/d respectivamente (em Fevereiro a produção caiu para os 8,16mb/d, isto é, 40kb/d abaixo da registada no mês homólogo do ano anterior).
- Aumento na produção de petróleo de 40kb/d no mês de Fevereiro no Irão.
- A produção na Nigéria no mês de Março atingiu os 2,01 mb/d, o valor mais alto dos últimos 20 meses.
- A produção de petróleo no Mar do Norte (Noruega), América do Norte e Canadá foi revista em alta pela AIE em resultado da inexistência de interrupções na exploração nestas áreas geográficas durante o primeiro trimestre de 2010.

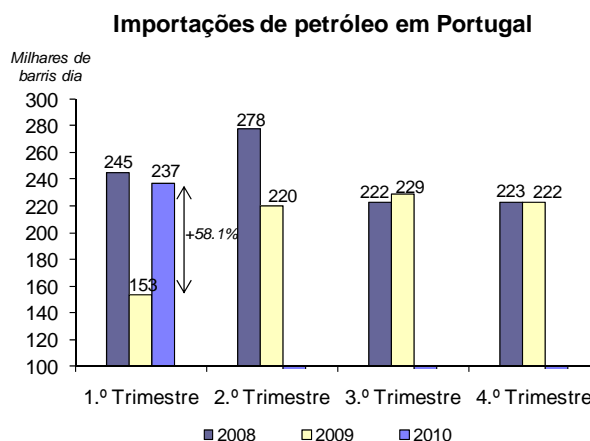
1.1.2. Nacional – Importação de Petróleo

Como em território nacional não existe produção de petróleo, a procura nacional de petróleo satisfaz-se com recurso a importações. Em 2009, Portugal importou 10,3 milhões de toneladas de petróleo (o correspondente a cerca de 3,4 mil milhões de euros – cerca de 6,8% das importações nacionais de bens e serviços em 2009).

No primeiro trimestre de 2010, as importações de petróleo em Portugal aumentaram 58,1% para os 237 milhares de barris/dia, face a idêntico trimestre de 2009.

De acordo com informação pública da empresa Galp Energia, no mesmo período, a quantidade de crude processado nas refinarias nacionais aumentou 67,3%, em linha com a evolução das importações.²

Este crescimento das importações resultou fundamentalmente de o termo de comparação, o volume de importações no primeiro trimestre de 2009, ter sido excepcionalmente baixo devido ao incidente verificado nesse trimestre na refinaria de Sines, que obrigou à interrupção do processamento de matéria-prima por um período de cerca de seis semanas.



Fonte: Análise AdC com base em dados da Galp Energia.

De facto, apesar deste crescimento das importações face ao primeiro trimestre de 2009, face ao primeiro trimestre de 2008 (período em relação ao qual não se registaram interrupções excepcionais no processamento de petróleo), o volume de importações registou uma quebra de 2,1%.

² Cf. Informação Pública da empresa Galp Energia – Relatório do primeiro trimestre de 2010.

1.2. Preço internacional do petróleo

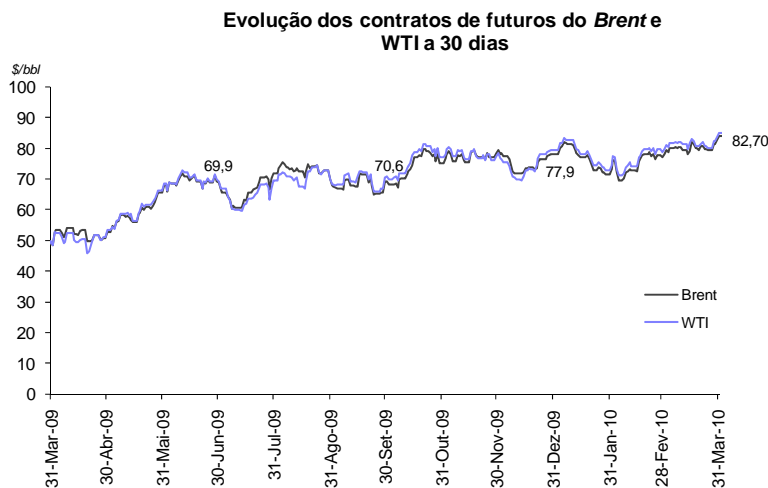
Em 2009, o preço médio dos futuros do Brent a um mês cotados em dólares foi de 62,6 USD/barril e de 44,6 EUR/barril se convertido para Euros. Estes preços médios representam uma redução de 36% e 32%, respectivamente, face aos preços médios de 2008 (98,4 USD/barril e 66,0 EUR/barril).

Durante o primeiro trimestre de 2010 registou-se uma tendência de subida do preço internacional do petróleo. A evolução do preço dos futuros do petróleo não foi uniforme ao longo do trimestre. De meados de Janeiro a meados de Fevereiro registou-se uma tendência de descida, posteriormente anulada pelas subidas registadas até final de Março.

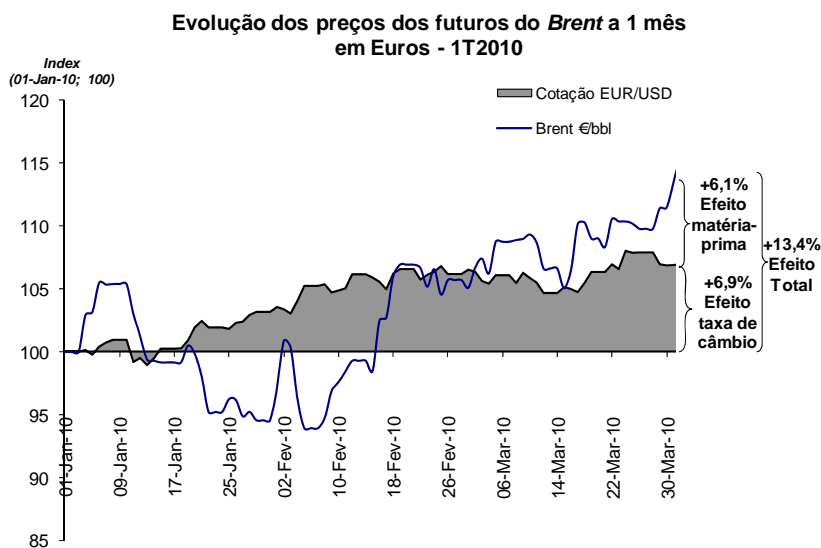
Em 31 de Março de 2010 os futuros do Brent a 1 mês cotavam nos 82,7 USD/barril, isto é, acima dos 77,9 USD/barril registados no final de 2009.

De 1 de Janeiro a 31 de Março de 2010, o preço do barril de Brent cotado em dólares aumentou 6,1%. A subida do preço do barril em Eur/bbl foi contudo superior (+13,4%) devido à apreciação do dólar americano face ao euro (+6,9%).

Em termos de preços médios trimestrais, os futuros do Brent em euros, entre o quarto trimestre de 2009 e o primeiro trimestre de 2010, registaram um aumento de 9,4%.



Fonte: Reuters.



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Reuters e BCE.

Se compararmos com o período homólogo de 2009 (primeiro trimestre de 2009), constata-se que houve um acréscimo de 58,6% no preço médio dos futuros do Brent em euros.

No caso do WTI, verificou-se um aumento de 71,4% em termos homólogos e um aumento de 10,6% entre o preço médio do primeiro trimestre de 2010 e o preço médio do quarto trimestre de 2009.

Cotação média dos futuros do Brent e do WTI a 1 mês

	1T2010	4T2009	1T2009	Variação 1T2010 - 4T2009	Variação 1T2010 - 1T2009
Brent (€/bbl)	55,8	51,0	35,2	9,4%	58,6%
WTI (€/bbl)	56,9	51,4	33,2	10,6%	71,4%

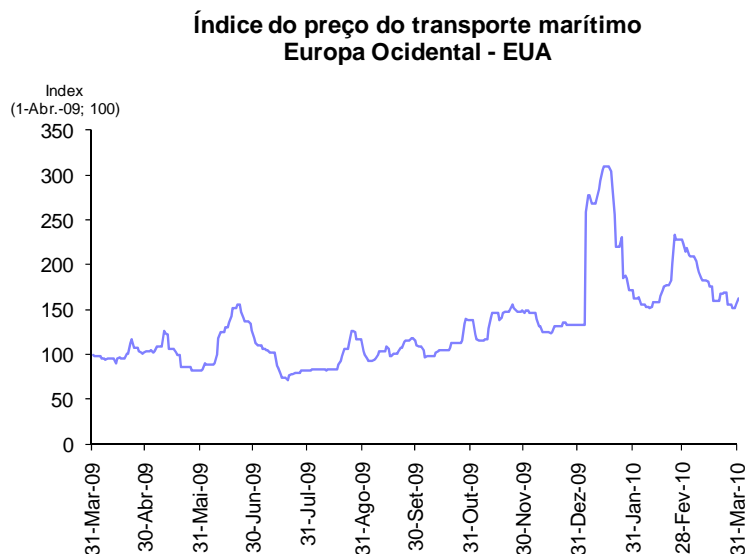
Fonte: Análise da AdC com base em dados da Reuters.

1.3. Preço dos transportes marítimos do petróleo

O ano de 2009 foi caracterizado por uma menor volatilidade nos preços do transporte marítimo de petróleo.

Já o ano de 2010 começou com uma grande volatilidade nos preços internacionais do transporte de petróleo.

O mês de Janeiro de 2010 caracterizou-se por um aumento muito significativo no preço do transporte marítimo de petróleo (em meados de Janeiro o custo do transporte marítimo de petróleo era cerca de 3 vezes superior ao de 1 de Abril de 2009).



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

Este forte aumento do preço do transporte marítimo de petróleo, sentido particularmente no transporte em embarcações de maior dimensão, resultou dos constrangimentos ao nível da oferta de transporte de petróleo gerados pelos atrasos relacionados com as más condições meteorológicas e do estado do mar registadas durante o período.

Esta situação foi agravada pelo aumento da procura de transporte internacional de petróleo no trimestre, analisada em capítulo anterior.

Apesar da correcção, no sentido da baixa, registada na segunda metade do mês de Janeiro, os meses de Fevereiro e Março foram caracterizados por tendências altistas nos preços do transporte de petróleo.

De facto, a recuperação da procura mundial de petróleo tem imposto uma tendência altista nos preços do transporte marítimo do petróleo.

Assim, os preços registados a 31 de Março de 2010 estavam 56% acima dos registados doze meses antes.

2. A venda ex-refinaria/cargo de gasolina IO95 e gasóleo rodoviário

2.1. Preços ex-refinaria da gasolina e gasóleo rodoviários no Noroeste Europeu

As vendas ex-refinaria são vendas em quantidades elevadas de gasolina e gasóleo rodoviário directamente pelas refinarias, à saída das suas instalações, ou entregues em meios de transporte primário (i.e., geralmente oleoduto, navio, ou comboio) para os terminais dos clientes (pontos de armazenagem).

Os preços praticados nas vendas ex-refinaria para entregas no Noroeste Europeu – NWE – (Amsterdão, Roterdão e Antuérpia – ARA – principal centro de refinação a nível Europeu) são publicados, designadamente, pela agência informativa *Platts* e são utilizados em Portugal para indexação dos preços de venda dos combustíveis rodoviários à saída das refinarias nacionais de Sines e Leça da Palmeira.

Em 2009, os preços médios anuais ex-refinaria da gasolina IO95 e do gasóleo rodoviário no Noroeste Europeu foram de €0,311/litro e €0,320/litro, respectivamente. Estes preços representam uma redução de 27% e 39% relativamente aos preços médios registados em 2008.

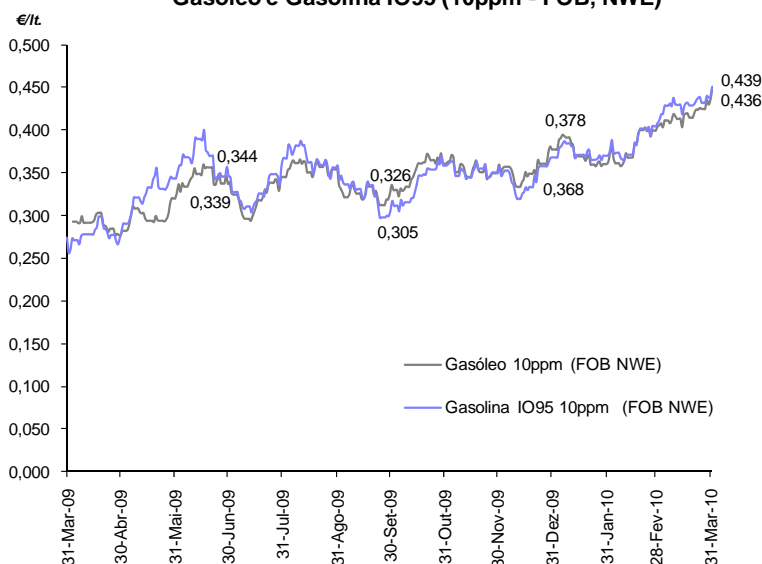
Durante os primeiros três meses de 2010 retomou-se a tendência de subida dos preços ex-refinaria da gasolina IO95 e do gasóleo rodoviário no Noroeste Europeu.

No final do primeiro trimestre, a gasolina e o gasóleo rodoviário, à saída das refinarias do Noroeste Europeu, cotavam nos €0,439/litro e €0,436/litro, respectivamente.

Estes valores comparam com os €0,368/litro para a gasolina e os €0,378/litro para o gasóleo registados no final de 2009.

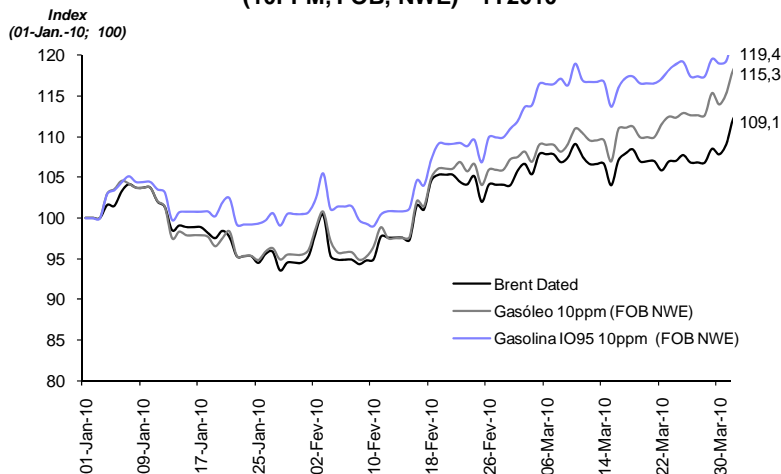
Em particular e no que se refere ao primeiro trimestre de 2010, de 1 de Janeiro a 31 de Março de 2010 o preço da gasolina IO95 nos mercados internacionais aumentou 19,4%, enquanto o do gasóleo cresceu 15,3%. Por comparação, e em igual período, verificou-se um

Evolução do preços internacionais spot do Gasóleo e Gasolina IO95 (10ppm - FOB, NWE)



Fonte: Análise da AdC com base em dados do BCE, e Platts.

Índice de evolução dos preços internacionais spot, em Euro, do Brent, Gasóleo e Gasolina IO95 (10PPM, FOB, NWE) - 1T2010



Fonte: Análise da AdC com base em dados do BCE e Platts.

acréscimo de 9,1% do preço spot do Brent³.

Em termos de preços médios trimestrais à saída das refinarias de referência para a Europa (cotações FOB NWE), no primeiro trimestre de 2010 verificou-se um aumento de 15,1% (para os €0,396/litro) no preço internacional da gasolina IO95 face ao quarto trimestre de 2009. Quando comparado o preço médio internacional da gasolina IO95 do primeiro trimestre de 2010 com o do período homólogo de 2009 (€0,236/litro) verifica-se um aumento de 67,8%.

No que se refere ao gasóleo, o preço médio trimestral à saída das refinarias que usam como referência as cotações FOB NWE, registou um aumento de 10,7% (para os €0,391/litro) face ao quarto trimestre de 2009. Quando comparado o preço médio internacional do gasóleo do primeiro trimestre de 2010 com o do período homólogo de 2009 (€0,279/litro) verifica-se um aumento de 40,0%.

Preço médio da Gasolina IO95 e do Gasóleo FOB NWE (€/lt.)

	1T2010	4T2009	1T2009	Varição 1T2010 - 4T2009	%	Varição 1T2010 - 1T2009	%
Gasolina IO95	0,396	0,344	0,236	0,052	15,1%	0,160	67,8%
Gasóleo	0,391	0,353	0,279	0,038	10,7%	0,112	40,0%

Fonte: Análise da AdC com base em dados do BCE e Platts.

2.2. Preços ex-refinaria da gasolina e gasóleo rodoviários em Portugal Continental

Os preços ex-refinaria praticados em Portugal numa dada semana são determinados em contratos entre as petrolíferas que, através de fórmulas matemáticas, os indexam aos preços internacionais da semana anterior divulgados pela *Platts* para o Noroeste Europeu.

Sobre os preços deste modo calculados são aplicados “spreads” que reflectem factores como a localização da refinaria, condicionamentos dos terminais marítimos e da armazenagem de importação, e as vantagens competitivas de cada comprador.

Desde o início de 2008, os preços ex-refinaria em Portugal são modificados uma única vez por semana.⁴

Ora, assim sendo, na ausência de alterações aos *spreads*, o motivo pelo qual as variações dos preços ex-refinaria em Portugal possam não ser idênticas às variações dos preços de referência no Noroeste Europeu devem-se:

- Por um lado, à fórmula usada em Portugal, que implica um desfazamento temporal no ajustamento (em média de cerca de 1 semana); e
- Por outro lado, uma vez que se considera a média de cinco dias e não o preço spot do próprio dia ou do dia anterior, ao alisamento dos preços que tal média implica.

Assim, se compararmos os preços ex-refinaria médios em Portugal com os preços internacionais no Noroeste Europeu verificaremos, por um lado, que os preços ex-refinaria em Portugal são mais estáveis (variam menos, uma vez que permanecem constantes durante cada sete dias), e, por outro lado, que respondem com atraso às variações dos preços do NWE.⁵

³ Refira-se que para o mesmo período os preços dos futuros do *Brent* aumentaram 13,4%.

⁴ Galp Energia - Março de 2008 - *Full Year 2007 Results – Lisbon, 6 March 2008* (<http://investor.relations.galpenenergia.com/galpir/vPT/Financials/Presentations/>, consultado a 7 de Março de 2008).

⁵ Este assunto foi analisado com maior detalhe no Relatório Final dos Combustíveis líquidos e gás engarrafado publicado pela Autoridade da Concorrência em Março de 2009.

Neste contexto, em períodos de subida dos preços no NWE, Portugal subirá os preços ex-refinaria com algum desfasamento temporal e, de forma semelhante, em períodos de descida dos preços no NWE, Portugal observará reduções nos preços ex-refinaria nacionais com desfasamento.

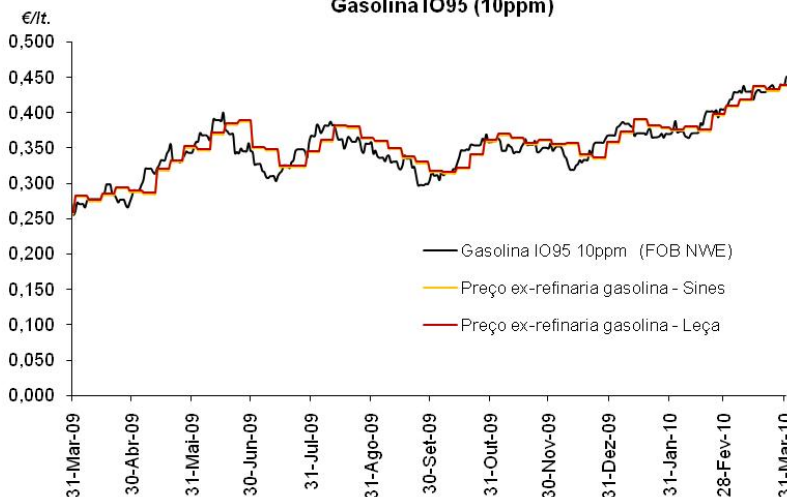
Esta situação encontra-se representada graficamente abaixo, onde se compara a evolução dos preços ex-refinaria da gasolina IO95 e do gasóleo nas refinarias de Sines e Leça da Palmeira com os preços respectivos no mercado de referência (NWE), num período anual compreendido entre 31 de Março de 2009 e 31 de Março de 2010.

Durante o primeiro trimestre de 2010 os preços ex-refinaria em Sines e Leça da Palmeira da gasolina IO95 e do gasóleo rodoviário apresentaram uma tendência de aumento continuado em sintonia com o verificado internacionalmente.

Os preços ex-refinaria médios trimestrais da gasolina IO95 e do gasóleo rodoviário, no primeiro trimestre de 2010, em Sines, foram de €0,395/litro e €0,396/litro, respectivamente, o que representa um aumento de 70,0% e 38,6% face aos preços médios registados em igual período de 2009.

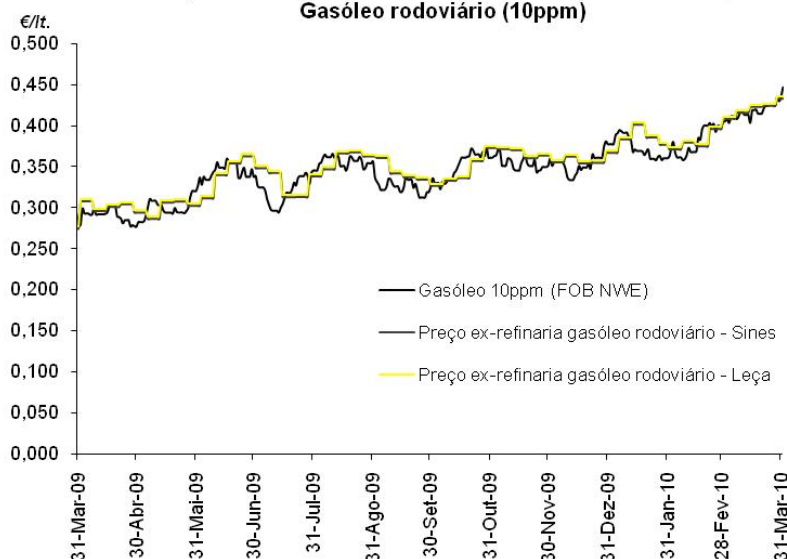
Em Portugal, no primeiro trimestre de 2010, comparativamente com o quarto trimestre do ano, os preços médios trimestrais à saída da refinaria de Sines sofreram um aumento de 14,3% (isto é, de 4,9 cêntimos/litro) para a gasolina IO95 e de 11,0% (isto é, de 3,9 cêntimos/litro) para o gasóleo rodoviário.

Evolução dos preços de referência internacionais vs Preços médios ex-refinaria em Sines e Leça da Palmeira, Gasolina IO95 (10ppm)



Fonte: Análise da AdC com base em dados do BCE, Platts e Galp Energia.

Evolução dos preços de referência internacionais vs Preços médios ex-refinaria em Sines e Leça da Palmeira, Gasóleo rodoviário (10ppm)



Fonte: Análise da AdC com base em dados do BCE, Platts e Galp Energia.

Preço médio ex-refinaria da Gasolina IO95 e do Gasóleo FOB Sines (€/lt.)

	1T2010	4T2009	1T2009	Varição 1T2010 - 4T2009	%	Varição 1T2010 - 1T2009	%
Gasolina IO95	0,395	0,345	0,232	0,049	14,3%	0,163	70,0%
Gasóleo	0,396	0,357	0,286	0,039	11,0%	0,110	38,6%

Fonte: Análise da AdC com base em dados do BCE, Platts e Galp.

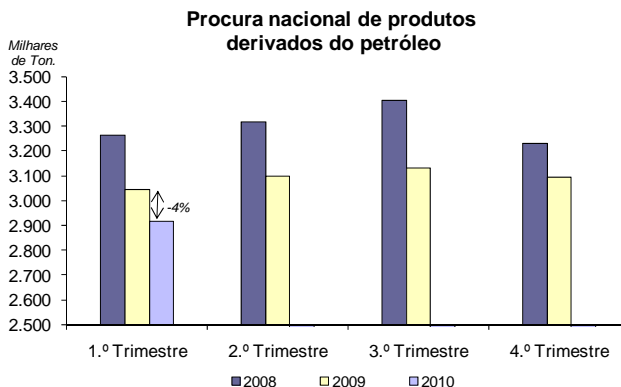
3. A venda a retalho de gasolina IO95 e gasóleo rodoviário, em Portugal Continental

3.1. Procura nacional

De acordo com dados da DGEG, em 2009, a procura nacional de produtos derivados do petróleo atingiu as 12,4 milhões de toneladas, o que representa uma redução de 6,4% face a 2008.

Durante os primeiro trimestre de 2010, manteve-se a tendência de retracção da procura de produtos derivados do petróleo iniciada no primeiro trimestre de 2008.

Assim, e em comparação com o primeiro trimestre de 2009, no primeiro trimestre de 2010 a procura nacional de derivados do petróleo caiu 4%.



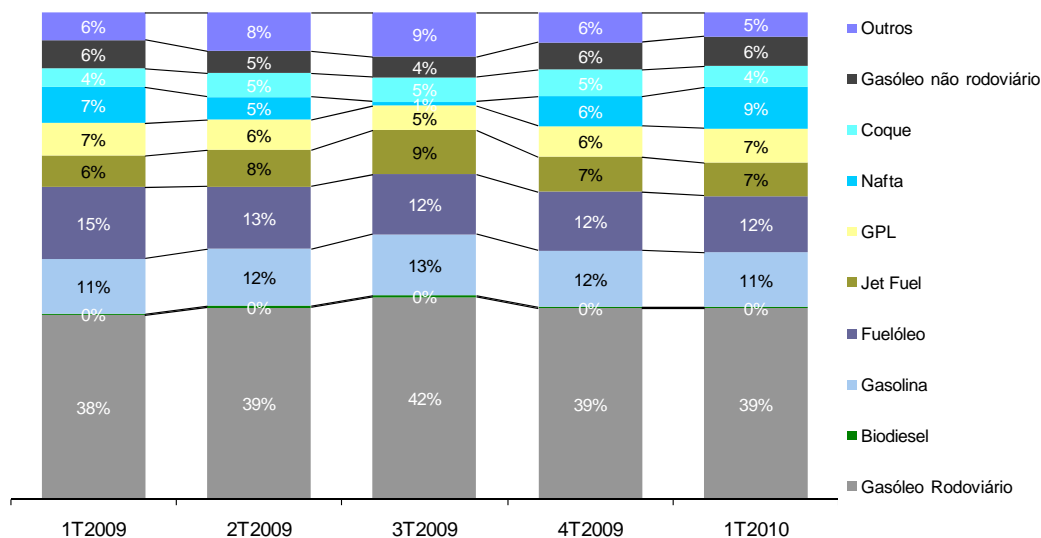
Fonte: DGEG.

No conjunto dos produtos derivados do petróleo, a gasolina e o gasóleo rodoviário representaram 50% do consumo no primeiro trimestre de 2010 (51% em média do consumo em 2009), um ponto percentual acima da representatividade deste produtos no total de produtos derivados do petróleo no trimestre homólogo de 2009.

De facto, no primeiro trimestre de 2010, e face ao trimestre homólogo de 2009, verificou-se um aumento do peso relativo do gasóleo rodoviário em um pontos percentual, enquanto o peso relativo da gasolina se manteve.

A diminuição da procura de derivados de petróleo no primeiro trimestre de 2010 sentiu-se particularmente no fuelóleo (menos três pontos percentuais face ao primeiro trimestre de 2009).

Peso relativo do consumo de derivados de petróleo por tipologia de produto



Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGEG.

No respeitante aos combustíveis rodoviários⁶, em termos agregados, o consumo final⁷ em 2009 atingiu os 7,7 mil milhões de litros, mais 1% do que em 2008, ano que se caracterizou por uma queda no consumo de combustíveis rodoviários.

No primeiro trimestre de 2010 registou-se uma retracção da procura de combustíveis rodoviários de 1,6% face ao primeiro trimestre de 2009 (o consumo de gasóleo caiu 0,5% e o de gasolina reduziu-se 5,0%).

Quando comparado com o quarto trimestre de 2009, o consumo de combustíveis rodoviários diminuiu 6,4% no primeiro trimestre do ano (menos 8,9% na gasolina e menos 5,6% no gasóleo).

Consumo final de combustíveis rodoviários dentro e fora da rede (em milhões de litros)

	1T2010	4T2009	1T2009	Variação 1T2010 - 4T2009	Variação 1T2010 - 1T2009
Gasolina	433	476	456	-8,9%	-5,0%
Gasóleo rodoviário	1.357	1.438	1.364	-5,6%	-0,5%
Total	1.791	1.914	1.820	-6,4%	-1,6%

Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGEG.

Inclui: Gas. Super Aditivada; Gas. IO98; Gas. IO95; Gasóleo rodoviário.

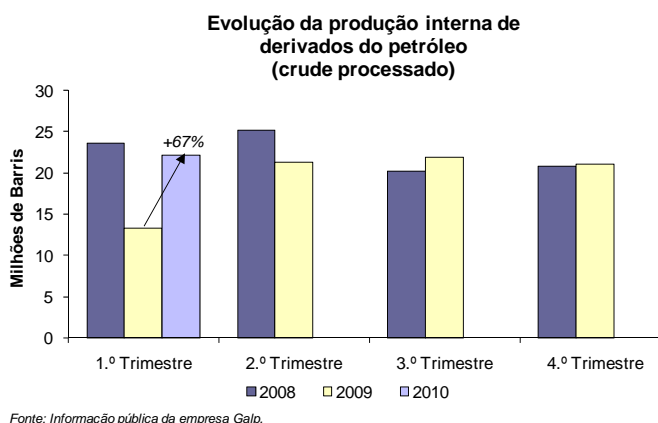
3.2. Oferta em território nacional

3.2.1. Produção interna

Na ausência de informação pública sobre a evolução da produção interna de gasolina e gasóleo rodoviário, esta pode ser aproximada pela análise dos dados sobre as variações verificadas ao nível das quantidades de crude processado nas refinarias nacionais.

O ano de 2009 ficou marcado por uma redução de 14% do crude processado nas refinarias nacionais.

No primeiro trimestre de 2010 verificou-se um aumento de 67% da produção interna de derivados do petróleo. Este aumento significativo da produção interna resultou fundamentalmente do nível relativamente baixo da produção registado no primeiro trimestre de 2009. De facto, nesse trimestre, devido ao incidente na refinaria de Sines em meados de Janeiro que interrompeu o processamento de matéria-prima por um período aproximado de seis semanas, a produção interna de derivados regrediu 44% face ao nível do primeiro trimestre de 2008.



Assim, se compararmos a produção interna de derivados do petróleo do primeiro trimestre de 2010 com a do trimestre homólogo de 2008 (em que não se registaram incidentes na produção) verificamos que esta se retraiu 6,1%.

⁶ Incluindo gasolina super aditivada; gasolina IO98; gasolina IO95; gasóleo rodoviário (exclui colorido; marcado; aquecimento e bancas).

⁷ Incluindo vendas dentro e fora da rede. Não inclui vendas para consumo intermédio ou revenda fora da rede.

3.2.2. Importações

A procura nacional de combustíveis rodoviários é satisfeita não apenas através da produção interna mas também através de importações.

Apesar de Portugal ser um exportador líquido de gasolina, em 2009 importou cerca de 300 milhões de litros de gasolina, o que corresponde a cerca de 15,5% do consumo nacional do ano. Este volume representa um aumento de 78% face ao ano de 2008.

No primeiro trimestre de 2010 as importações de gasolina rodoviária caíram 79% face a igual período de 2009. Ainda assim, ficaram 9,5% acima das registadas em 2008.

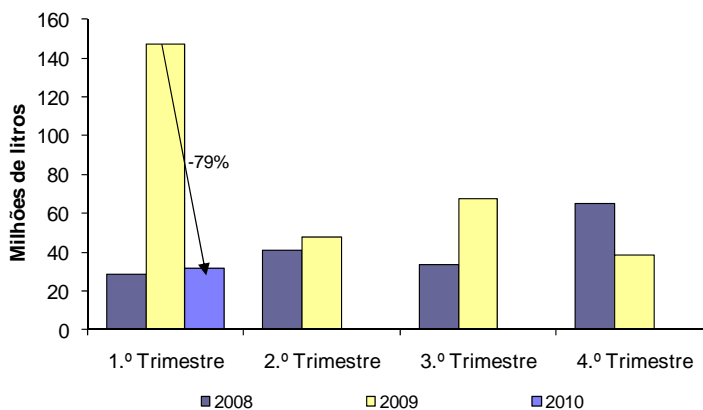
Refira-se que no primeiro trimestre de 2009 as importações de gasolina aumentaram substancialmente para suprir a redução da capacidade produtiva deste combustível verificada em resultado dos incidentes de Janeiro de 2009 na refinaria de Sines.

Quanto ao gasóleo rodoviário, a capacidade de produção interna em Portugal tem ficado aquém da procura nacional. Assim, em 2009, Portugal importou cerca de 1,6 milhões de litros de gasóleo rodoviário, o que corresponde a cerca de 27,5% do consumo nacional do ano.

Tal como para as gasolinas, no primeiro trimestre de 2010 verificou-se uma redução de 40% das importações de gasóleo rodoviário por razões idênticas às acima referidas.

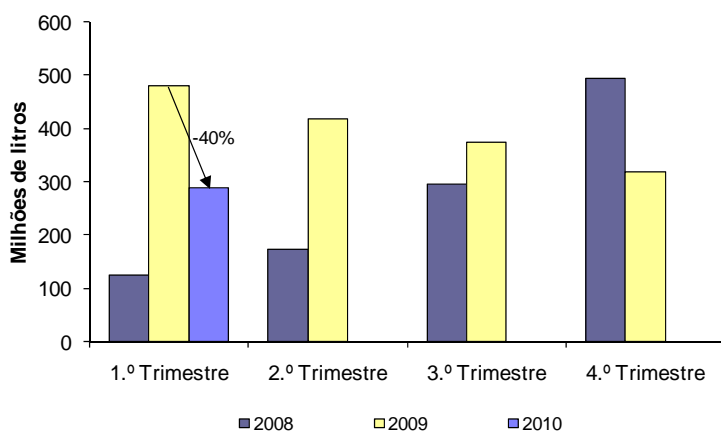
Ainda assim, o volume de importações de gasóleo rodoviário registado no primeiro trimestre de 2010 esteve 130,7% acima no volume registado no primeiro trimestre de 2008.

Evolução das importações de gasolinas



Fonte: Galp; BP; Repsol; Cepsa.

Evolução das importações de gasóleo rodoviário



Fonte: Galp; BP; Repsol; Cepsa.

3.3. Evolução dos preços retalhistas dos combustíveis líquidos rodoviários

3.3.1. Preços retalhistas recomendados (PVPR)⁸ em Portugal

Na sequência do Relatório sobre o sector dos combustíveis de Junho de 2008 e do Relatório Final de Março de 2009, a AdC passou a analisar as alterações diárias aos preços máximos recomendados de venda ao público da gasolina IO95 e do gasóleo das quatro empresas petrolíferas a actuar em Portugal (Cepsa, Galp, Repsol, BP).

Os preços recomendados analisados são os que correspondem à classe modal (isto é, os recomendados ao maior número de postos) na medida em que a generalidade das companhias petrolíferas faz recomendações de preços atendendo ao mercado local onde se insere cada posto especificamente.

Refira-se que esta análise de preços se reporta aos preços recomendados e não aos preços efectivamente praticados nos postos, podendo, em alguns casos (raros), o preço efectivo ser inferior ao preço máximo recomendado atento o mercado local onde se insere cada posto (a análise dos preços efectivos consta da secção 3.3.2).

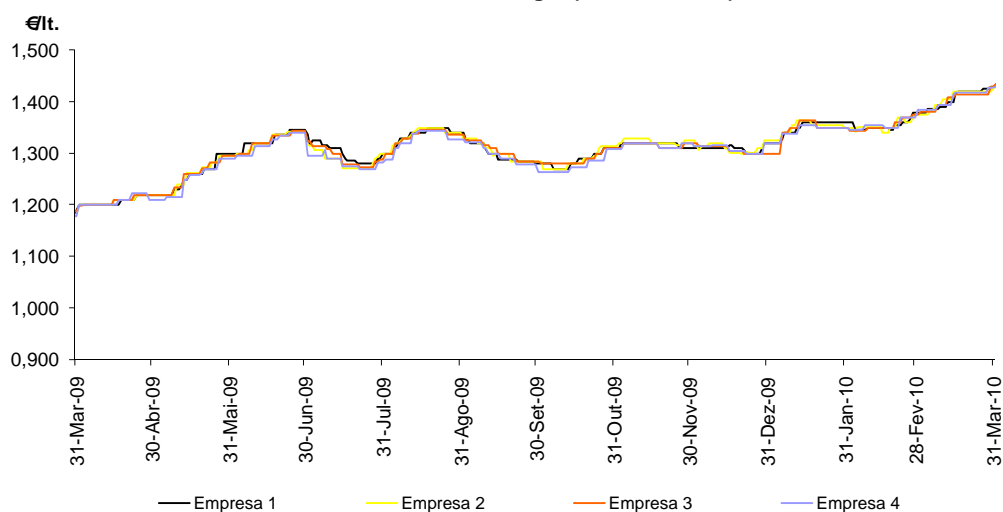
Estes preços são uma referência (normalmente preços máximos) podendo sobre eles incidir descontos.

Gasolina IO95

Em 2009, os PVPR modais praticados pelas quatro empresas petrolíferas a actuar em Portugal Continental foram semelhantes, seguindo as mesmas tendências de evolução.

Em 2010 verificou-se uma tendência de subida dos PVPR modais da gasolina IO95 na primeira quinzena de Janeiro, a que se seguiu um período de estabilidade só interrompido em finais de Fevereiro, período a partir do qual se verificou um aumento continuado dos PVPR da gasolina IO95 até ao final do primeiro trimestre de 2010.

PVPR modal praticado pelas quatro petrolíferas a actuar em Portugal (Gasolina IO95)



Fonte: Empresas.

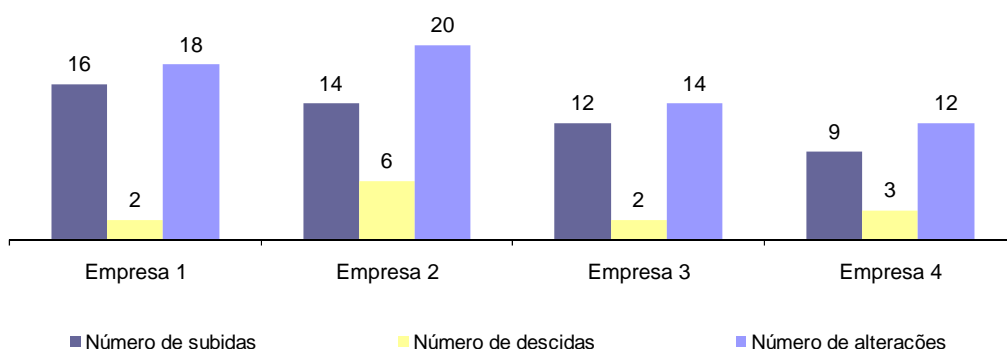
⁸ Os PVPR considerados nesta análise são os PVPR modais, isto é os preços retalhistas recomendados ao maior número de postos da rede para cada dia. Para algumas empresas a classe modal incorpora postos distintos para diferentes dias pelo que a alteração do preço modal de um dia para o outro não significa necessariamente uma alteração do PVPR para um mesmo posto (situações em que o posto deixa de pertencer ou passa a pertencer à classe modal).

Ao longo do primeiro trimestre de 2010, das quatro empresas petrolíferas a actuar em Portugal, uma alterou os PVPR da gasolina IO95 por 20 vezes, outra por 18 vezes, outra por 14 vezes e a restante por 12 vezes.

Durante esse período, uma das petrolíferas subiu os preços da gasolina IO95 por dezasseis vezes, outra por catorze, outra por doze e a restante por nove vezes.

No mesmo período uma das empresas baixou o preço da gasolina IO95 por seis, outra por três, e as restantes por duas vezes.

Número de alterações do preço recomendado/de referência modal das quatro petrolíferas presentes em Portugal (Gasolina s/chumbo 95 - 1T2010)

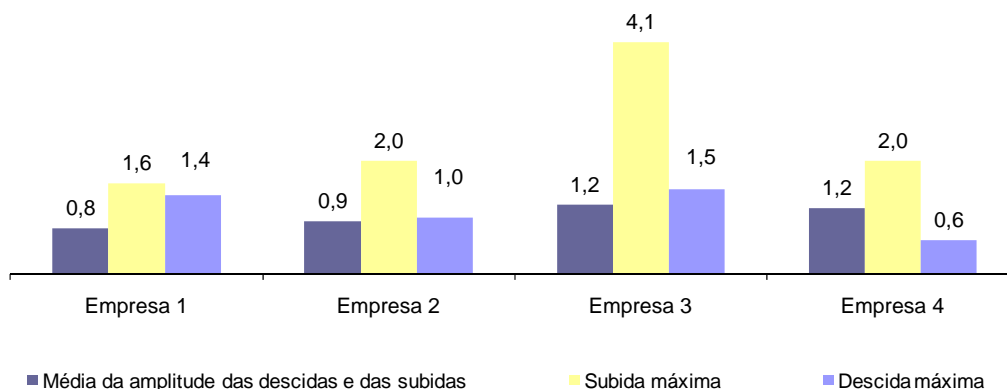


Fonte: Análise da AdC com base em dados da Galp; BP; Repsol; Cepsa.

No primeiro trimestre de 2010, constata-se que a amplitude média de variação (calculada como a média dos valores absolutos das alterações pontuais) variou interempresas entre os 0,8 centavos/litro e os 1,2 centavos/litro.

A descida máxima registada, em termos pontuais, foi de 1,5 centavos/litro e a subida mais elevada, também em termos pontuais, foi de 4,1 centavos/litro.

Amplitude das variações em centavos por litro do preço recomendado/de referência modal das quatro petrolíferas presentes em Portugal (Gasolina s/chumbo 95 - 1T2010)



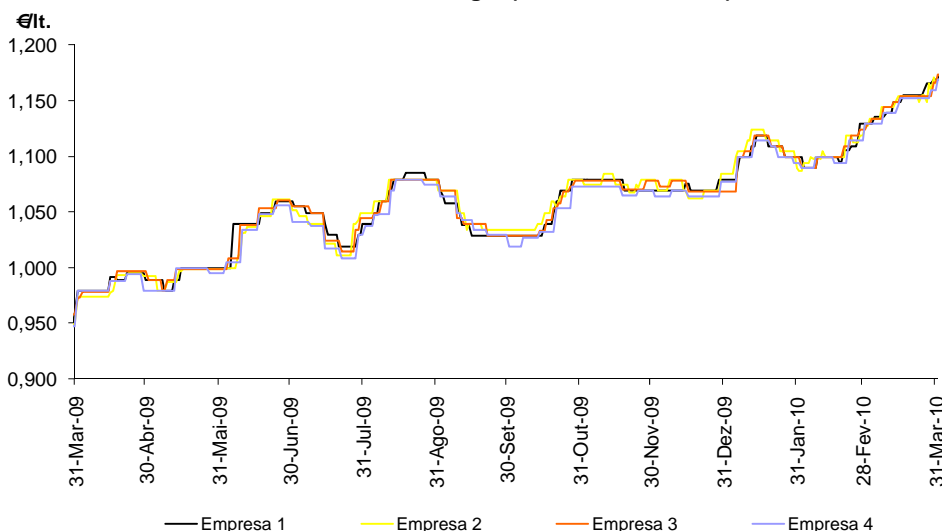
Fonte: Análise da AdC com base em dados da Galp; BP; Repsol; Cepsa.

Gasóleo Rodoviário

Tal como para a gasolina, no ano de 2009, os PVPR modais do gasóleo rodoviário das quatro empresas petrolíferas a actuar em Portugal Continental foram semelhantes, seguindo as mesmas tendências de evolução, como se pode constatar no gráfico abaixo representado.

No primeiro trimestre de 2010, essa tendência manteve-se. Nesse período, os PVPR modais do gasóleo rodoviário, tal como os da gasolina IO95, caracterizaram-se por uma tendência de subida durante a primeira quinzena de Janeiro, contrariada por uma descida na segunda quinzena de Janeiro e um novo ciclo de subida desde meados de Fevereiro e até ao final do trimestre.

PVPR modal praticado pelas quatro petrolíferas a actuar em Portugal (Gasóleo rodoviário)

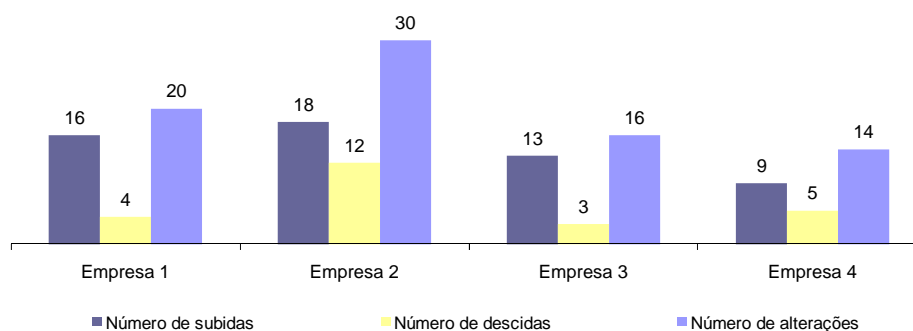


Fonte: Empresas.

Em média, os PVPR modais do gasóleo, no primeiro trimestre de 2010, alteraram-se mais de uma vez por semana. Nesse trimestre, das quatro petrolíferas a actuar em Portugal uma alterou os PVPR por 30 vezes, outra por 20, outra por 16 e a restante por 14 vezes.

Assim, em geral, existiram entre 3 e 5 alterações pontuais por empresa no sentido de descida, com excepção da empresa com maior número de alterações onde se registaram 12 descidas e entre 9 e 16 alterações pontuais por empresa no sentido da subida, com excepção da empresa com maior número de alterações onde se registaram 18 subidas, conforme ilustrado no gráfico abaixo.

Número de alterações do preço recomendado/de referência modal das quatro petrolíferas presentes em Portugal (Gasóleo - 1T2010)

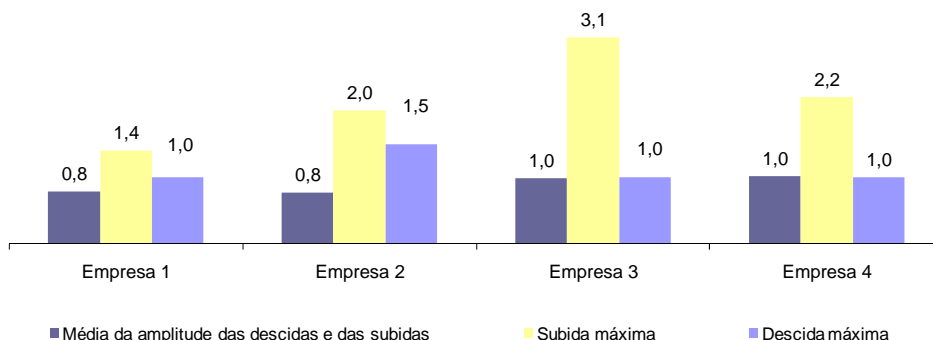


Fonte: Análise da AdC com base em dados da Galp; BP; Repsol; Cepsa.

No primeiro trimestre de 2010, a descida máxima registada, em termos pontuais, foi de 1,5 cêntimos/litro enquanto que a subida pontual mais elevada em termos pontuais foi de 3,1 cêntimos/litro.

A amplitude média de variação (calculada como a média dos valores absolutos das alterações) dos preços recomendados do gasóleo rodoviário situou-se entre os 0,8 e os 1,0 cêntimos/litro no quarto trimestre de 2009.

Amplitude das variações em cêntimos por litro do preço recomendado/de referência modal das quatro petrolíferas presentes em Portugal (Gasóleo - 1T2010)



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Galp; BP; Repsol; Cepsa.

3.3.2. Preços retalhistas efectivos em Portugal

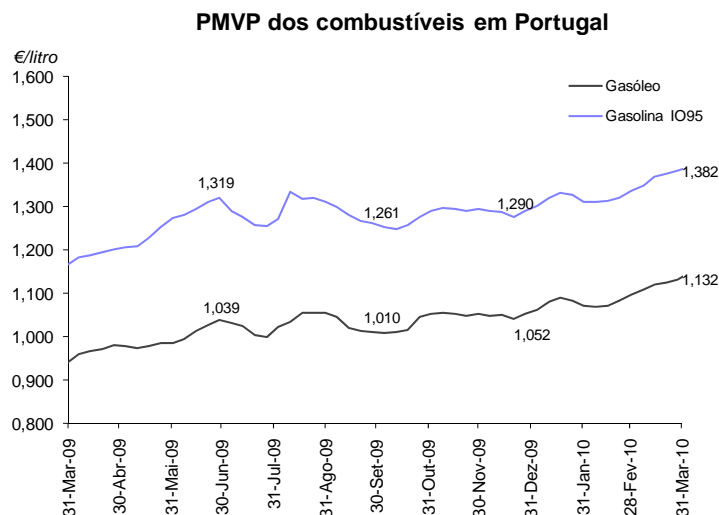
Análise do PMVP (preços médios de venda ao público depois de impostos)

O ano de 2009 caracterizou-se por uma subida continuada dos PMVP dos combustíveis rodoviários em Portugal durante o primeiro semestre e uma relativa estabilidade de preços no segundo semestre.

Já o primeiro trimestre de 2010 se caracterizou por uma subida relativamente continuada do PMVP de ambos os combustíveis.

Assim, no final do primeiro trimestre de 2010, o PMVP da gasolina IO95 atingiu os €1,382/litro e o do gasóleo os €1,132/litro, o que contrasta com os valores registados na última semana de Dezembro de 2009 de €1,290/litro e de €1,052/litro, respectivamente.

Em comparação com o PMVP do quarto trimestre de 2009, no primeiro trimestre do ano, o PMVP da gasolina IO95 aumentou 4,2% (5,4 cêntimos por litro) e o do gasóleo 4,9% (5,1 cêntimos/litro) em Portugal.



Fonte: Comissão Europeia.

Relativamente ao trimestre homólogo de 2009, no primeiro trimestre de 2010, o PMVP da gasolina IO95 em Portugal aumentou 18,1% (20,4 cêntimos por litro) e o do gasóleo 14,5% (13,8 cêntimos/litro).

PMVP em Portugal

€/lt.

	1T2010	4T2009	1T2009	Varição 1T2010 - 4T2009	%	Varição 1T2010 - 1T2009	%
Gasolina IO95	1,334	1,280	1,130	0,054	4,2%	0,204	18,1%
Gasóleo	1,092	1,041	0,954	0,051	4,9%	0,138	14,5%

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

Análise dos PMAI (Preços médios de venda ao público antes de impostos)

Tal como para os PMVP, o ano de 2009 caracterizou-se por uma subida continuada dos PMAI dos combustíveis rodoviários em Portugal durante o primeiro semestre e uma relativa estabilidade de preços no segundo semestre.

O primeiro trimestre de 2010 caracterizou-se por uma subida relativamente continuada do PMAI de ambos os combustíveis.

Assim, no final do primeiro trimestre de 2010, os PMAI da gasolina e do gasóleo foram de 56,9 e 57,9 cêntimos/litro, o que compara com os 49,2 e 51,2 cêntimos/litro registados na última semana de 2009.

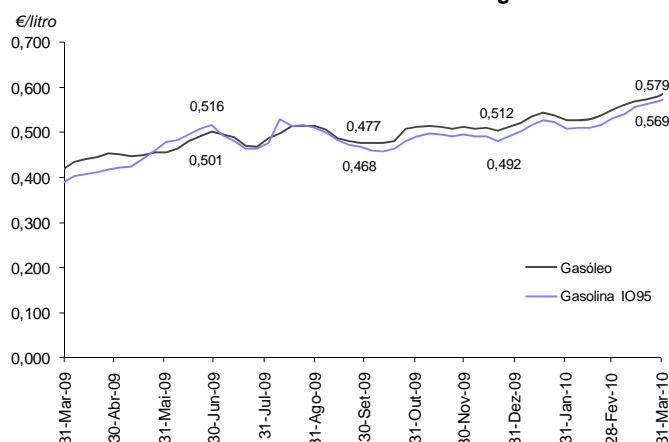
Os PMAI registados no final do primeiro trimestre de 2010 representam um acréscimo de 15,7% para a gasolina IO95 e de 13,0% para o gasóleo, face aos registados no início desse trimestre.

Em termos médios trimestrais, no primeiro trimestre de 2010, Portugal registou um PMAI da gasolina IO95 de €0,529/litro e do gasóleo de €0,546/litro.

Em termos de médias trimestrais e comparando o primeiro trimestre de 2010 com o quarto trimestre de 2009, os PMAI da gasolina em Portugal aumentaram 9,3% (4,5 cêntimos por litro) e os do gasóleo 8,4% (4,2 cêntimos por litro).

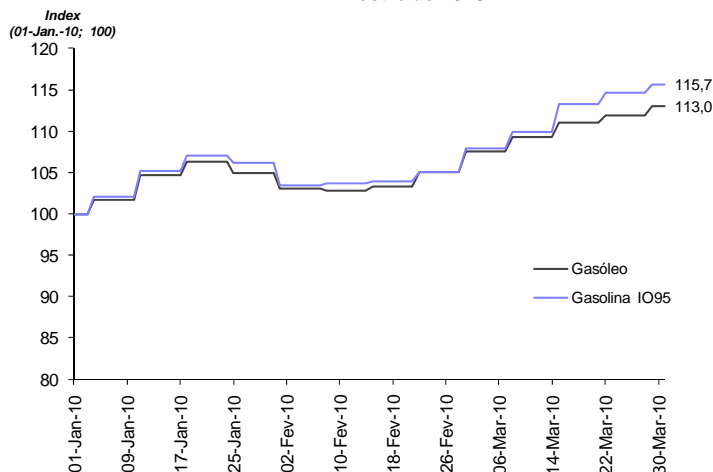
Face ao preço médio do primeiro trimestre de 2009, os PMAI da gasolina IO95 do primeiro trimestre de 2010 tiveram um aumento de 47,5% (17,0 cêntimos por litro) e os do gasóleo de 26,8% (11,5 cêntimos por litro).

PMAI dos combustíveis em Portugal



Fonte: Comissão Europeia

Índice do PMAI dos combustíveis em Portugal
1.º Trimestre de 2010



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

PMAI em Portugal

€/lt.

	1T2010	4T2009	1T2009	Varição 1T2010 - 4T2009	%	Varição 1T2010 - 1T2009	%
Gasolina IO95	0,529	0,484	0,359	0,045	9,3%	0,170	47,5%
Gasóleo	0,546	0,503	0,430	0,042	8,4%	0,115	26,8%

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

3.3.3. Comparações dos PMVP regionais em Portugal

Em Portugal Continental, na última semana de Março de 2010⁹, o PMVP da gasolina IO95 não apresentou diferenças relevantes entre regiões.

O Algarve registou o PMVP da gasolina IO95 mais elevado (€1,415/litro) enquanto a Região Centro apresentou o PMVP mais baixo (€1,390/litro).

Para a gasolina IO95, a maior amplitude de variação de preços foi registada na região de Lisboa e Vale do Tejo (LVT) (15,0%) e a menor no Algarve (8,6%).

Durante a última semana de Março de 2010 a região de LVT apresentou o preço mais baixo da gasolina IO95 (€1,239/litro) e o preço mais elevado foi registado no Alentejo (€1,469/litro).

Em Portugal Continental, na última semana de Março de 2010, o PMVP do gasóleo não apresentou diferenças relevantes entre regiões. O Algarve registou o PMVP mais elevado (€1,153/litro) e a região Centro o mais baixo (€1,128/litro).

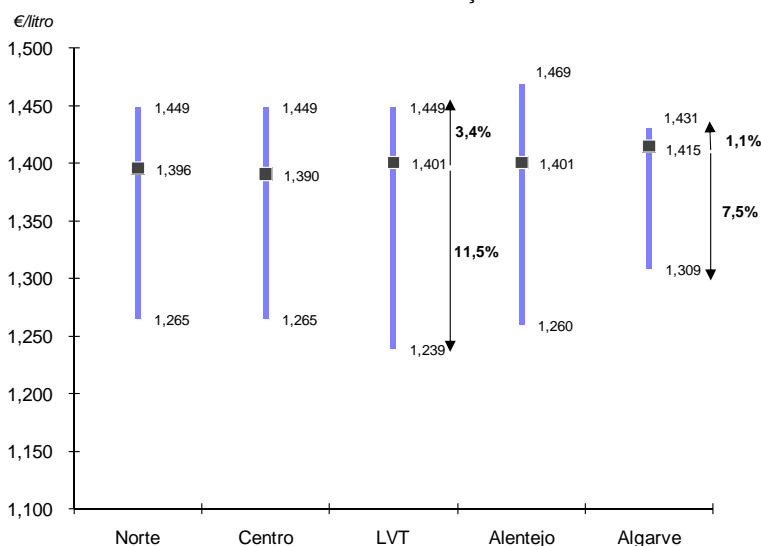
Tal como para a gasolina IO95, também para o gasóleo as amplitudes de variação foram diferentes entre regiões, contudo, no caso do gasóleo, apresentaram valores, em geral, superiores.

Assim, a maior amplitude de variação de preços regionais foi verificada na região de LVT, que apresentou uma amplitude de variação de 16,7%, enquanto a menor amplitude foi registada no Algarve (9,7%).

Na última semana de Março de 2010 o preço mais baixo do gasóleo (€0,999/litro) foi encontrado na Região de LVT e o mais elevado (€1,189/litro) nas regiões Norte, Centro, LVT e Alentejo.

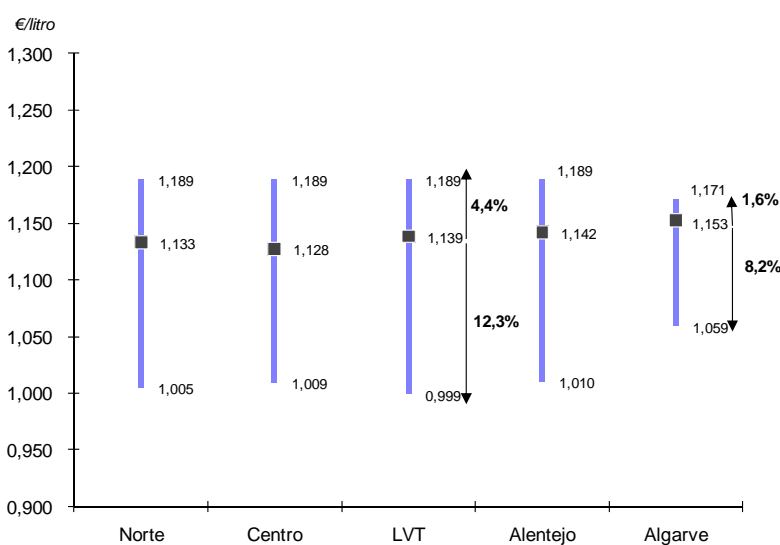
Maior pormenor relativamente às diferenças regionais é facultado nos Anexos Estatísticos I e II da Newsletter.

Amplitude de variação do PMVP da gasolina IO95
Última semana de Março de 2010



Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGEG.

Amplitude de variação do PMVP do gasóleo
Última semana de Março de 2010



Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGEG.

⁹ Semana que começou a 29 de Março de 2010.

3.3.4. Comparações do PMVP por localização do retalhista em Portugal

Em Portugal, as estratégias de preços entre alguns tipos de operadores são distintas embora exista uma homogeneidade de preços dentro de cada tipologia de operador.

As principais diferenças ocorrem entre a estratégia das petrolíferas e dos postos geridos pelos supermercados.

As empresas petrolíferas tendem a praticar preços semelhantes entre elas, apresentando níveis de preços menos competitivos do que os dos postos de cadeias de supermercados e apostando na localização, diferenciação dos produtos e dos serviços e em estratégias de fidelização.

Os supermercados, por sua vez, praticam os preços mais baixos na venda a retalho de combustíveis, procurando gerar um elevado volume de tráfego junto das suas superfícies comerciais.

Os restantes postos de outros operadores independentes tendem a praticar preços semelhantes aos das petrolíferas.

De acordo com os dados mais recentes reportados à AdC pelas quatro petrolíferas e cinco cadeias de supermercados de dimensão relevante a actuar em Portugal na venda a retalho de combustíveis, a diferença média entre o PVPR¹⁰ das principais petrolíferas e o PMVP praticado pelos postos de supermercados foi, no primeiro trimestre de 2010, de 12,6 cêntimos por litro para a gasolina IO95 e para o gasóleo. Pelo terceiro trimestre consecutivo, tratam-se dos diferenciais trimestrais médios mais elevados de que há registo.

Estes valores representam um acréscimo do diferencial face aos 8,8 cêntimos por litro para a gasolina IO95 e aos 9 cêntimos por litro para o gasóleo registados, em média, no ano de 2008. Representam, igualmente um acréscimo face ao diferencial médio registado em 2009 de 10,5 cêntimos por litro para a gasolina IO95 e de 10,4 cêntimos por litro para o gasóleo.

Durante o primeiro trimestre de 2010, o diferencial entre os preços praticados pelas petrolíferas e pelos postos de supermercados foi particularmente elevado no mês de Março de 2010, com os PMVP da gasolina IO95 nos supermercados a atingirem valores 12,9 cêntimos por litro abaixo da média dos PVPR das petrolíferas, e com o diferencial entre o PVPR das petrolíferas e o preço efectivo dos supermercados no gasóleo a atingir os 13,0 cêntimos por litro, conforme resulta da tabela abaixo.

Diferencial médio entre os PVPR das petrolíferas a actuar em Portugal e o PMVP das principais cadeias de supermercados a actuar em Portugal na venda a retalho de combustíveis, em cêntimos de Euros/litro

	Janeiro 2010	Fevereiro 2010	Março 2010	Média 1.º Trimestre de 2010
Gasolina IO95	12,0	11,7	12,9	12,6
Gasóleo Rodoviário	11,8	11,5	13,0	12,6

Fonte: Galp; BP; Repsol; Cepsa; Auchan; Jerónimo Martins; Modelo Continente; ITMI; Leclerc¹¹.

¹⁰ Utilizam-se os PVPR na ausência de informação diária dos PMVP. Os PVPR modais não diferem de forma relevante dos PMVP.

¹¹ Inclui uma amostra não representativa dos postos do Leclerc (uma vez que esta entidade não disponibilizou a tempo de produção da presente Newsletter informação de preços para a totalidade dos postos com as suas insígnias).

3.3.5. Comparações internacionais dos preços retalhistas – UE a 27

Análise dos PMVP (preços médios de venda ao público depois de impostos)

Numa análise dos PMVP praticados para a gasolina IO95 e para o gasóleo rodoviário no seio da União Europeia (UE27), no primeiro trimestre de 2010, verificou-se uma disparidade de preços significativa entre países.

Assim, para a gasolina IO95 a diferença entre o PMVP mais elevado (verificado na Holanda - €1,459/litro) e o mais baixo (registado em Chipre - €0,963/litro) foi de 49,6 cêntimos de euro por litro.

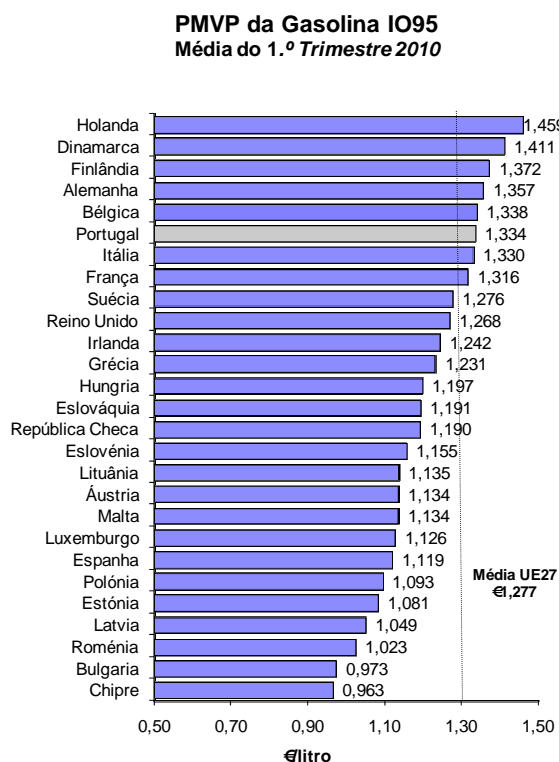
Já no gasóleo a diferença entre o PMVP mais elevado (verificado no Reino Unido - €1,284/litro) e o mais baixo (registado em Chipre - €0,893/litro) foi de 39,1 cêntimos de euro por litro.

Em média, durante o primeiro trimestre de 2010, o PMVP em Portugal da gasolina IO95 manteve-se superior à média da UE27 enquanto que o do gasóleo se manteve abaixo da média.

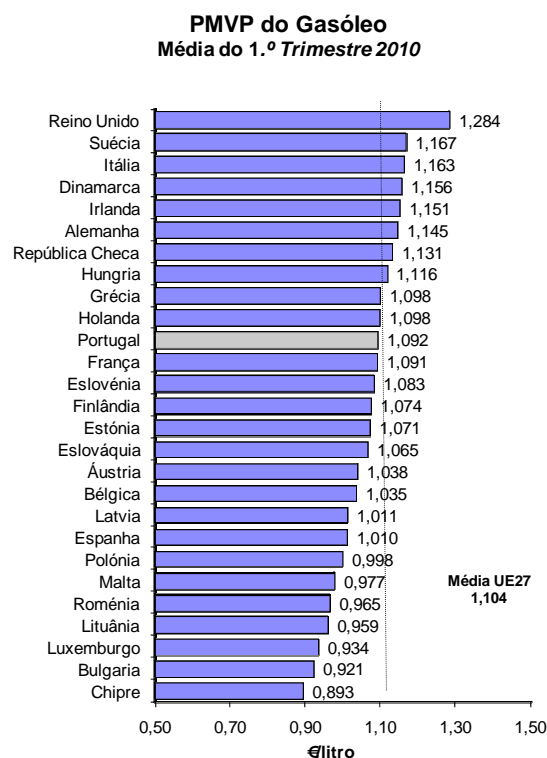
A gasolina IO95 registou um PMVP em Portugal de €1,334/litro (média da UE27 de €1,277/litro) e o gasóleo de €1,092/litro (média da UE27 de €1,104/litro).

Em média, no primeiro trimestre de 2010, Portugal registou o sexto PMVP mais elevado da gasolina IO95 na UE a 27.

Já no gasóleo, Portugal registou o décimo primeiro PMVP mais elevado na UE27.



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



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

Análise dos PMAI (Preços médios antes de impostos)

Em resultado das diferenças ao nível da fiscalidade entre países, no quarto trimestre de 2009, as amplitudes de PMAI de ambos os combustíveis na UE a 27 eram substancialmente inferiores às amplitudes de PMVP.

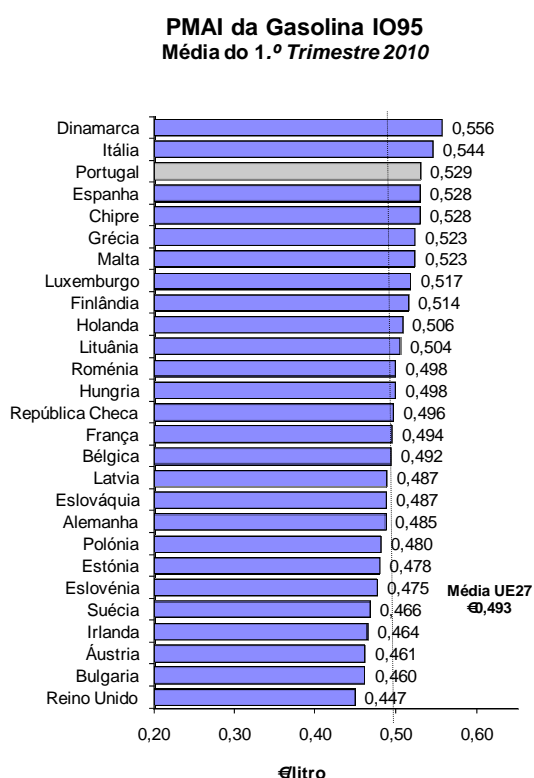
Assim, para a gasolina IO95 a diferença entre o preço mais elevado (verificado na Dinamarca - €0,556/litro) e o preço mais baixo (registado no Reino Unido - €0,447/litro) foi de 10,9 cêntimos de euro por litro.

Já no gasóleo a diferença entre o PMAI mais elevado (verificado na Grécia - €0,573/litro) e o preço mais baixo (registado no Reino Unido e na Bulgária - €0,461/litro) foi de 11,2 cêntimos de euro por litro.

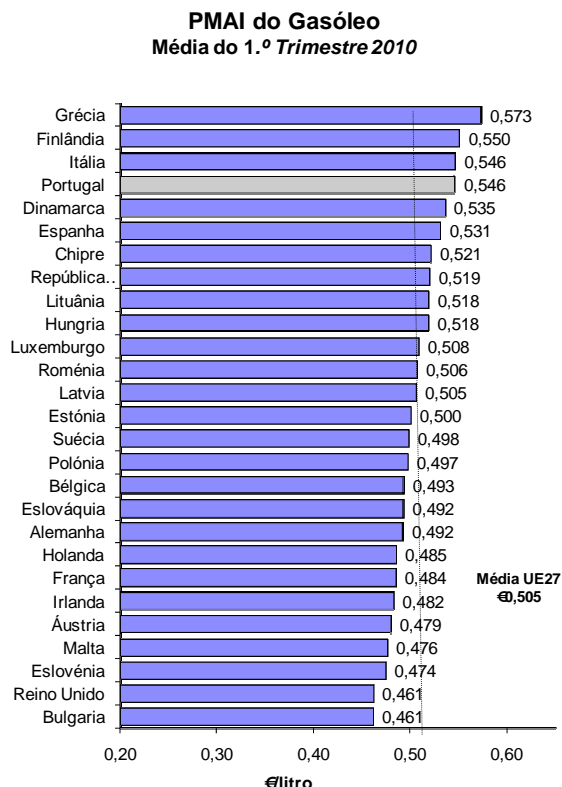
Em Portugal, em média, no primeiro trimestre de 2010 a gasolina IO95 apresentou um PMAI de €0,529/litro e o gasóleo de €0,546/litro, o que compara com os preços médios de €0,493/litro e €0,505/litro registados na UE27.

Nesse trimestre os PMAI trimestrais nacionais estiveram acima dos da UE27 para ambos os combustíveis. No caso da gasolina IO95 a diferença média foi de 3,6 cêntimos/litro e no gasóleo de 4,1 cêntimos/litro.

No conjunto da UE27, Portugal registou, no primeiro trimestre de 2010, o terceiro PMAI na gasolina IO95 e o quarto PMAI no gasóleo.



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

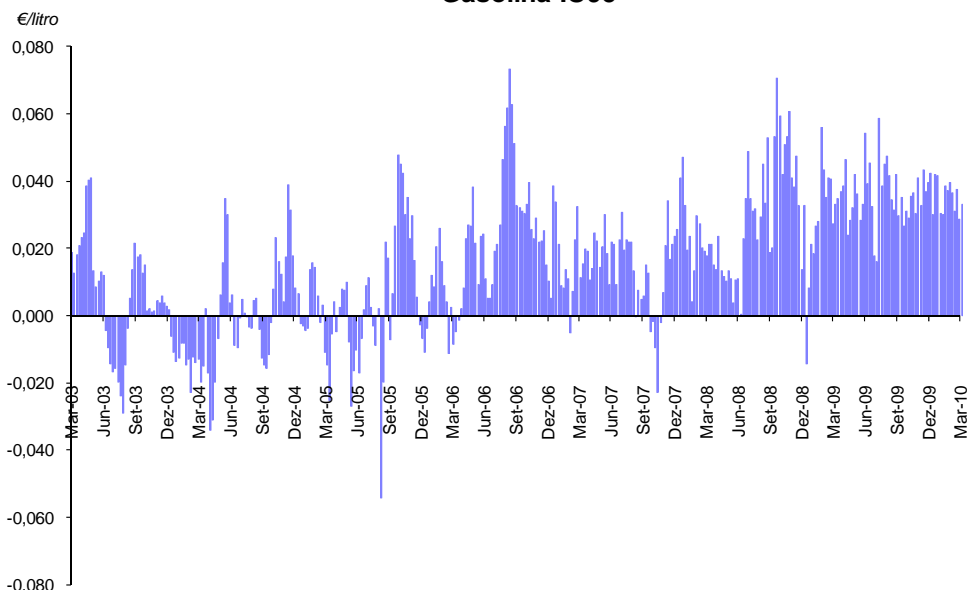


Fonte: Análise da AdC com base em dados da Comissão Europeia.

Nos meses de Janeiro, Fevereiro e Março de 2010, a diferença média mensal entre o PMAI nacional e o médio da UE27 da gasolina IO95 foi de 3,90 cêntimos/litro, 3,40 cêntimos/litro e 3,46 cêntimos/litro, respectivamente.

Em termos agregados, em média no primeiro trimestre de 2010, a diferença entre o PMAI nacional e o médio da UE a 27 da gasolina IO95 foi de 3,6 cêntimos/litro, acima do diferencial de 3,4 cêntimos/litro registado no quarto trimestre de 2009.

Evolução do diferencial no PMAI de Portugal face à UE27 Gasolina IO95



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

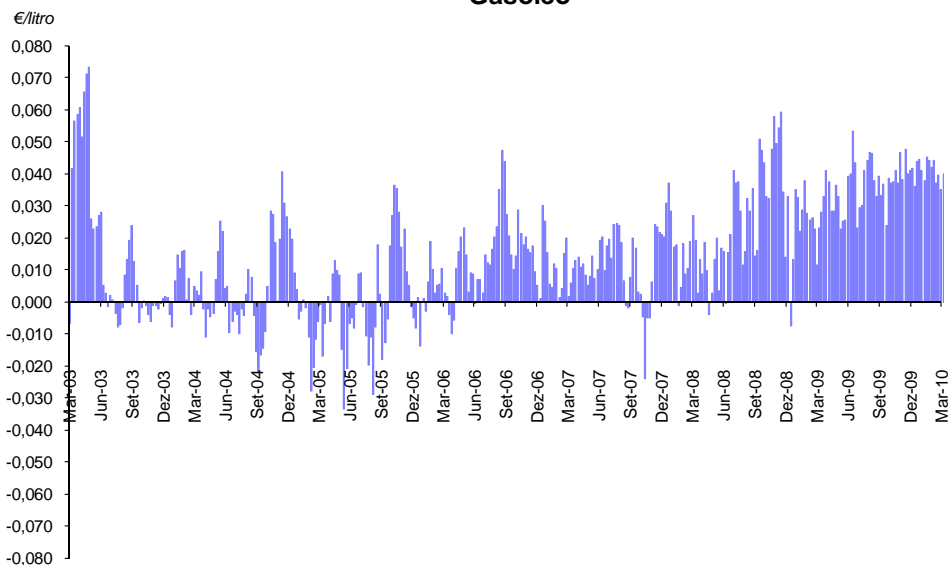
Nota:

Até Dezembro de 2007: Diferencial no PMVP antes de impostos face à UE a 15;
Após Janeiro de 2008: Diferencial no PMVP antes de impostos face à UE a 27.

Nos meses de Janeiro, Fevereiro e Março de 2010, a diferença média mensal entre o PMAI nacional e o médio da UE27 do gasóleo foi de 4,16 cêntimos/litro, 4,20 cêntimos/litro e 3,96 cêntimos/litro, respectivamente.

Nesse trimestre, em Portugal, o PMAI do gasóleo foi de 4,1 cêntimos por litro superior ao da UE27, um diferencial superior ao verificado no quarto trimestre de 2009 (3,83 cêntimos por litro).

Evolução do diferencial no PMAI de Portugal face à UE27 Gasóleo



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

Nota:

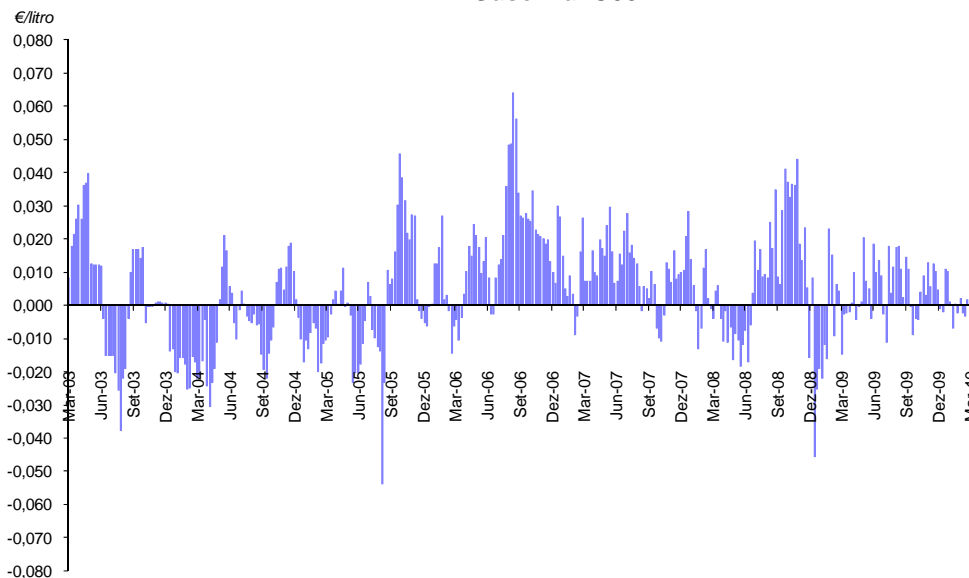
Até Dezembro de 2007: Diferencial no PMVP antes de impostos face à UE a 15;
Após Janeiro de 2008: Diferencial no PMVP antes de impostos face à UE a 27.



O diferencial entre os PMAI Portugueses e Espanhóis foi menor do que o existente entre os PMAI nacionais e os da UE27.

Em média, no primeiro trimestre de 2010, Portugal apresentou um PMAI praticamente igual ao de Espanha (+0,05 cêntimos/litro) para a gasolina IO95 (abaixo do diferencial de 0,43 cêntimos/litro registado no quarto trimestre de 2009).

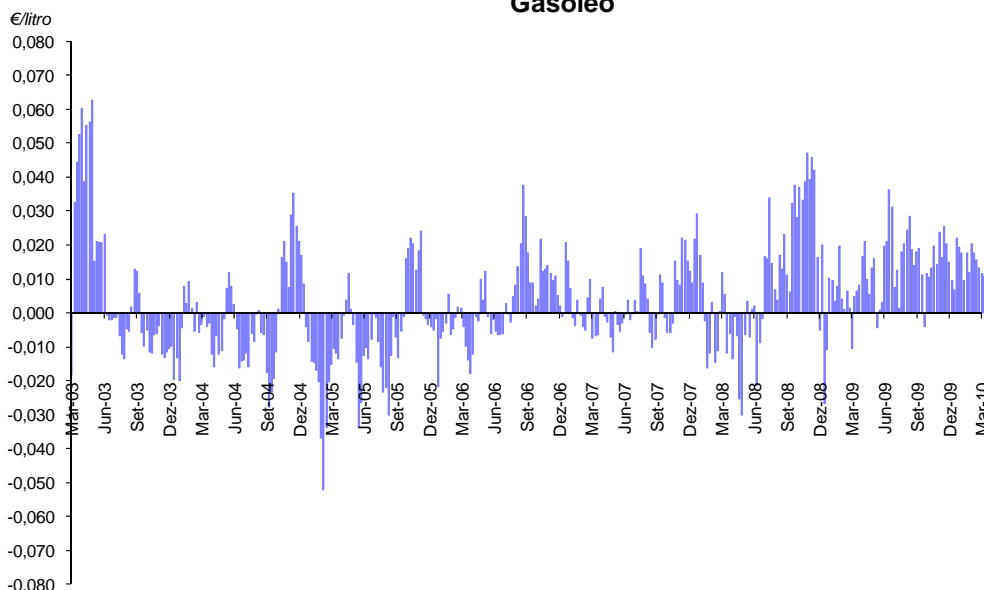
Evolução do diferencial no PMAI de Portugal face a Espanha Gasolina IO95



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

Em média, durante o primeiro trimestre de 2010, a diferença entre o PMAI nacional e o espanhol no gasóleo foi de 1,48 cêntimos/litro (abaixo do diferencial de 1,51 cêntimos/litro registado no quarto trimestre de 2009).

Evolução do diferencial no PMAI de Portugal face a Espanha Gasóleo



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

3.3.6. Diferencial com neutralização do efeito fiscal

O que podemos denominar de “diferencial com neutralização do efeito fiscal do mercado nacional de um combustível” é a diferença entre o PMVP efectivamente praticado em Portugal e o preço com impostos que Portugal praticaria se, dada a sua carga fiscal (exógena ao mercado), o seu PMAI fosse o mais baixo da UE27 (denominado por “PVP teórico”). Quanto menor esse diferencial mais próximo é o preço nacional do mais baixo praticado na UE27, neutralizado o efeito fiscal.

Considerando os PMAI mensais mais baixos na UE27 e aplicando-lhes uma carga fiscal idêntica à nacional, verifica-se que, no primeiro trimestre de 2010, a diferença entre os preços efectivamente praticados em território nacional e os “PVP teóricos” foi de 10,2 cêntimos/litro na gasolina IO95, e de 10,8 cêntimos/litro no caso do gasóleo rodoviário.

Numa análise mensal, se considerarmos os PMAI do país com menor preço na gasolina IO95, e lhes aplicarmos a carga fiscal que incide sobre os combustíveis em Portugal, verificamos que o preço assim calculado seria inferior ao PMVP praticado em território nacional em 10,3 cêntimos/litro em Janeiro, 9,5 cêntimos/litro em Fevereiro e 10,8 cêntimos/litro em Março.

No caso do gasóleo, numa análise mensal, se considerarmos os PMAI do país com menor preço no gasóleo, e lhe aplicarmos a carga fiscal que incide sobre o combustível em Portugal, verificamos que o preço assim calculado seria inferior ao PMVP praticado em território nacional em 10,9 cêntimos/litro em Janeiro, 10,1 cêntimos/litro em Fevereiro e 11,5 cêntimos/litro em Março.

PMVP nacional vs. PMVP mais baixo da UE27 com neutralização do efeito fiscal

Gasolina IO95					€/litro
Mês	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*	Por referência p Esp
Jan-10	1,320	1,216	0,103	0,099	1,101
Fev-10	1,313	1,218	0,095	0,100	1,102
Mar-10	1,362	1,254	0,108	0,102	1,148

Gasóleo rodoviário					Por referência
Mês	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*	p Esp
Jan-10	1,079	0,970	0,109	0,112	0,998
Fev-10	1,074	0,973	0,101	0,109	0,994
Mar-10	1,117	1,002	0,115	0,108	1,034

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 UE.

p-p* = Margem de ineficiência.

p Esp = PMVP com impostos praticado em Espanha.

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

3.4. Decomposição dos custos para formação dos preços retalhistas

A AdC analisou os custos das quatro empresas petrolíferas a actuar em Portugal (Repsol, Galp, BP, Cepsa) para a gasolina IO95 e para o gasóleo durante o primeiro trimestre de 2010 para acompanhamento do processo de formação dos preços retalhistas dos combustíveis rodoviários em Portugal.

Existem três elementos principais que contribuem para a formação do custo final dos combustíveis rodoviários desde que o produto sai da refinaria¹² ou é importado até chegar ao consumidor final: a actividade de distribuição (que inclui a armazenagem e o transporte dos produtos derivados); a actividade de venda a retalho e a fiscalidade (designadamente o ISP¹³ e o IVA).

Por razões que se prendem com a confidencialidade dos dados remetidos à AdC, a análise *infra* incluirá apenas dados agregados, não sendo discriminados os valores individuais associados a cada empresa.

3.4.1. Análise estática das várias componentes que contribuíram para a formação dos PMVP no primeiro trimestre de 2010

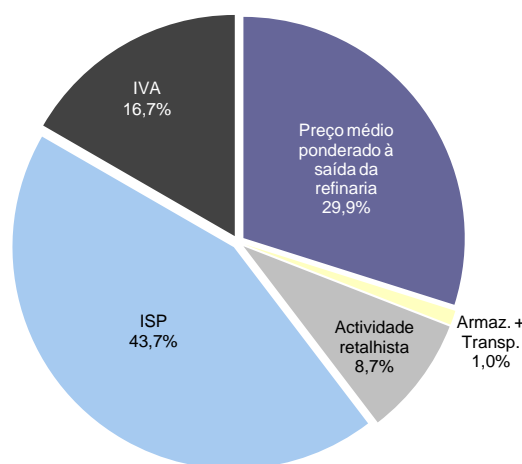
Em Portugal Continental, durante o primeiro trimestre de 2010, e para ambos os combustíveis, os elementos com maior peso na formação do PMVP foram a carga fiscal (ISP e IVA) e o preço do combustível à saída da refinaria. As actividades retalhista, de armazenagem e de transporte não representaram mais de 9,7% na formação do PMVP no caso da gasolina IO95 e não mais de 13,2% no caso do gasóleo rodoviário.

Em média, durante o primeiro trimestre de 2010, para a gasolina IO95, a carga fiscal (IVA e ISP) teve um peso de 60,4% no PMVP. Dentro da carga fiscal, o destaque foi para o ISP, responsável por 43,7% do PMVP.

O preço da gasolina IO95 à saída da refinaria representou, em média, 29,9% do valor do PMVP no primeiro trimestre de 2010.

A actividade retalhista teve um peso no total do PMVP de 8,7%, e as actividades de armazenagem e transporte de combustíveis não excederam os 1,0% na composição do PMVP.

Peso relativo das diversas componentes no PMVP
1T2010 - Gasolina IO95



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Galp; Repsol; Cepsa; BP; Platt's; Comissão Europeia e BCE.

¹² A referência utilizada foi a dos preços ex-refinaria (*ex-works*) ponderados pelas quantidades nos diferentes pontos de entrega.

¹³ No ISP está incluído o imposto de "contribuição de serviço rodoviário" pelo que todas as referências ao ISP deverão ser entendidas como ao ISP e ao imposto de "contribuição de serviço rodoviário".

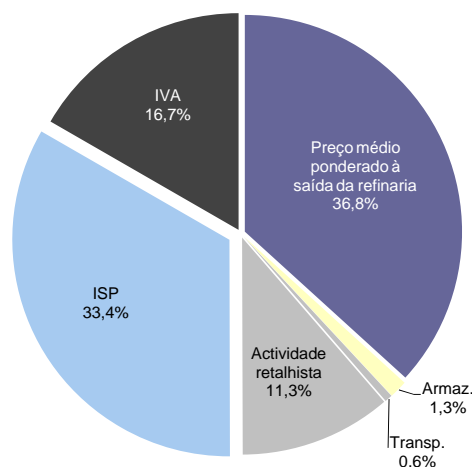
Para o gasóleo rodoviário a situação em análise é muito similar, embora a carga fiscal tenha um peso inferior no PMVP, por comparação com o da gasolina.

Deste modo, em média, durante o primeiro trimestre de 2010, a carga fiscal (IVA e ISP) representou 50,1% do PMVP do gasóleo rodoviário. Dentro da carga fiscal, o destaque, por um lado, foi para o facto de o ISP representar a maior fatia (33,4% contra 16,7% do IVA).

O preço do gasóleo à saída da refinaria, representou em média 36,8% do valor do PMVP do gasóleo durante o quarto trimestre deste ano.

A actividade retalhista teve um peso no total do PMVP de cerca de 11,3% e as actividades de armazenagem e transporte de combustíveis não excederam um peso de 1,9%.

Peso relativo das diversas componentes no PMVP 1T2010 - Gasóleo rodoviário



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Galp; Repsol; Cepsa; BP; Platts; Comissão Europeia e BCE.

3.4.2. Análise dinâmica das várias componentes que contribuem para a formação dos PMVP no primeiro trimestre de 2010

Gasolina IO95

Da análise da evolução das várias componentes do PMVP da gasolina IO95 durante os últimos trimestres verifica-se que, em geral, as principais responsáveis pelas variações do PMVP entre trimestres foram o preço de aquisição da gasolina à saída das refinarias e o valor do IVA.

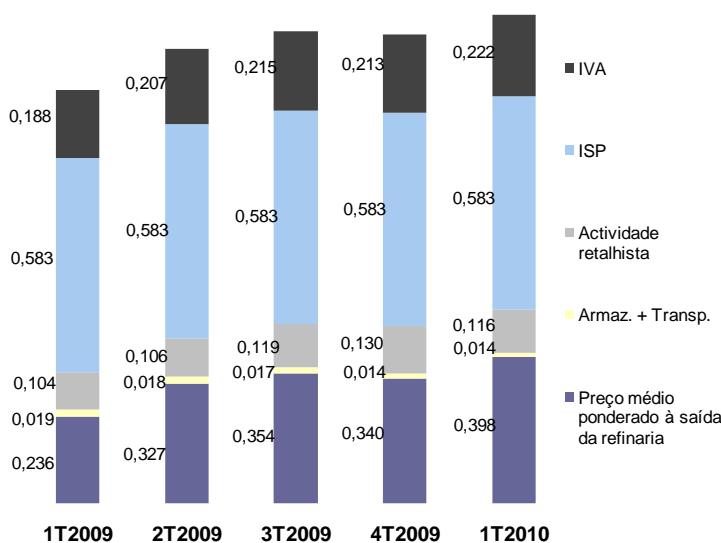
A componente do preço à saída das refinarias teve um aumento de 16,2 cêntimos por litro do primeiro trimestre de 2009 para o primeiro trimestre de 2010.

A componente do IVA acompanhou as subidas do preço à saída da refinaria tendo aumentado 3,4 cêntimos por litro no mesmo período.

O ISP sobre a gasolina IO95 manteve-se constante nos 58,3 cêntimos por litro e as actividades de armazenagem e transporte caíram 0,5 cêntimos por litro do primeiro trimestre de 2009 para o primeiro trimestre de 2010.

A margem bruta retalhista registou um aumento de 1,2 cêntimos/litro no mesmo período. Se comparada a margem bruta do quarto trimestre de 2009 verifica-se uma redução da margem bruta retalhista de 1,4

Decomposição do PMVP Gasolina IO95 (€/lt.)



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Galp; Repsol; Cepsa; BP; Platts; Comissão Europeia e BCE.

cêntimos por litro no primeiro trimestre do ano.

Gasóleo rodoviário

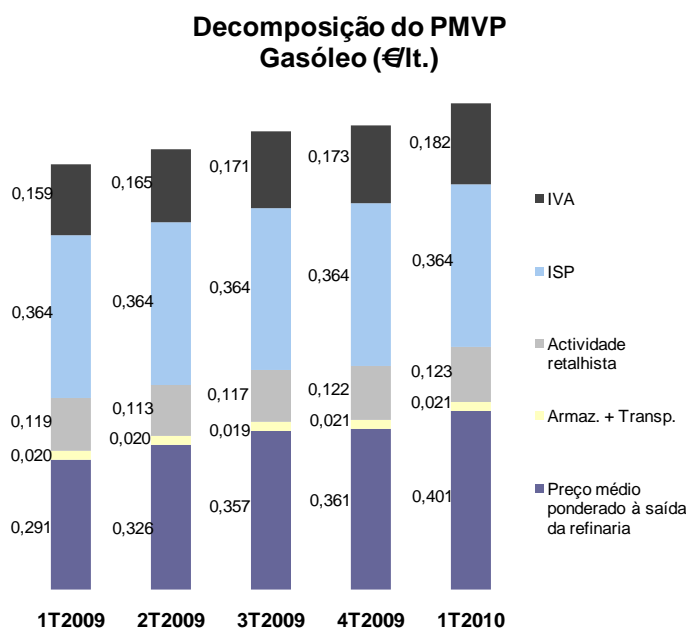
Da análise da evolução das várias componentes do PMVP do gasóleo durante os últimos trimestres verifica-se que, em geral, e, tal como no caso da gasolina, os principais responsáveis pelas variações do PMVP entre trimestres foram o preço de aquisição da gasolina à saída da refinaria e o valor do IVA.

A componente do preço à saída da refinaria teve um aumento de 11,0 cêntimos por litro do primeiro trimestre de 2009 para o primeiro trimestre de 2010.

A componente do IVA acompanhou as subidas do preço à saída da refinaria tendo aumentado 2,3 cêntimos por litro no mesmo período.

O ISP sobre o gasóleo manteve-se constante nos 36,4 cêntimos por litro e as actividades de armazenagem e transporte aumentaram 0,1 cêntimos por litro do primeiro trimestre de 2009 para o primeiro trimestre de 2010.

A margem bruta retalhista registou um aumento de 0,4 cêntimos/litro do primeiro trimestre de 2009 para o primeiro trimestre de 2010. Se comparada a margem bruta do quarto trimestre de 2009 verifica-se que um aumento da margem bruta retalhista de 0,1 cêntimos por litro no primeiro trimestre do ano.



Fonte: Análise da AdC com base em dados da Galp; Repsol; Cepsa; BP; Platts; Comissão Europeia e BCE.

4. Breve análise do sector do gás propano e butano engarrafado

4.1. Procura nacional de gás de garrafa

De acordo com os dados da DGEG, no ano de 2009, a procura nacional de GPL atingiu, aproximadamente, as 719 mil toneladas, isto é, 5% abaixo dos valores verificados no ano anterior, em grande parte devido à diminuição do consumo do gás engarrafado e de propano a granel. Também a procura de gás propano e butano engarrafados caiu 5% em 2009.

No primeiro trimestre de 2010, a procura nacional de GPL atingiu as 155 mil toneladas o que representa uma redução de 26,2% face ao primeiro trimestre de 2009.

Desse total, 68% das vendas de GPL corresponderam a gás engarrafado (39% do total a butano engarrafado e 29% a propano engarrafado).

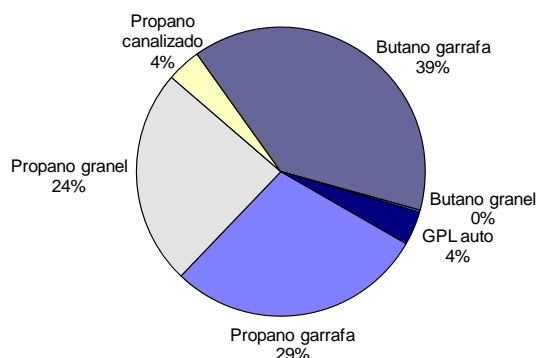
A procura de gás propano engarrafado no primeiro trimestre de 2010 atingiu as 44,8 mil toneladas, 10,9% abaixo da procura do período homólogo de 2009.

Numa análise mensal verifica-se que o mês de Janeiro foi caracterizado por uma quebra significativa da quantidade procurada de gás propano engarrafado (-22%, em comparação com o mês homólogo de 2009).

Por sua vez, a procura de GPL butano engarrafado no primeiro trimestre de 2010 atingiu as 61 mil toneladas, o que representa, uma quebra de 18,2% face ao período homólogo de 2009.

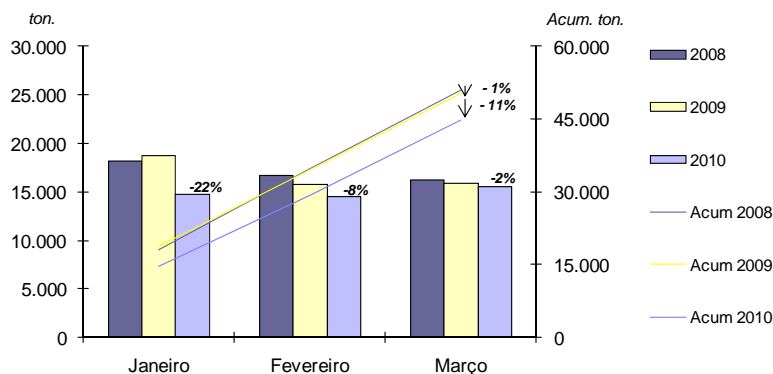
Numa análise mensal verifica-se, tal como para o gás propano engarrafado, o mês de Janeiro foi caracterizado por uma quebra significativa da quantidade procurada de gás butano (-29%, em comparação com o mês homólogo de 2009).

Composição das vendas de GPL
1T2010



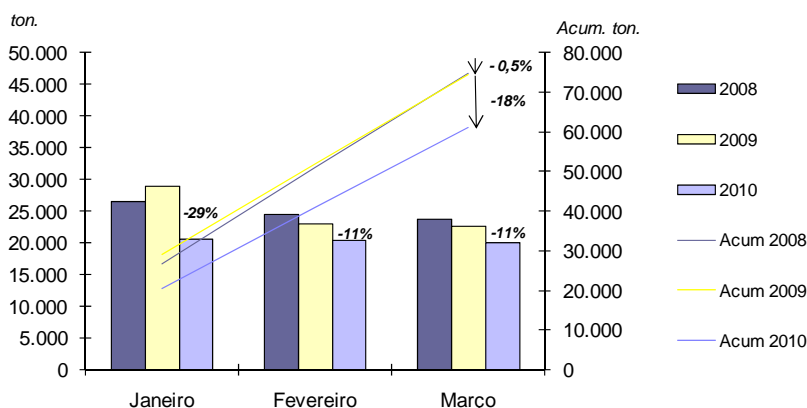
Fonte: DGEG.

Procura nacional de gás propano engarrafado



Fonte: DGEG.

Procura nacional de gás butano engarrafado

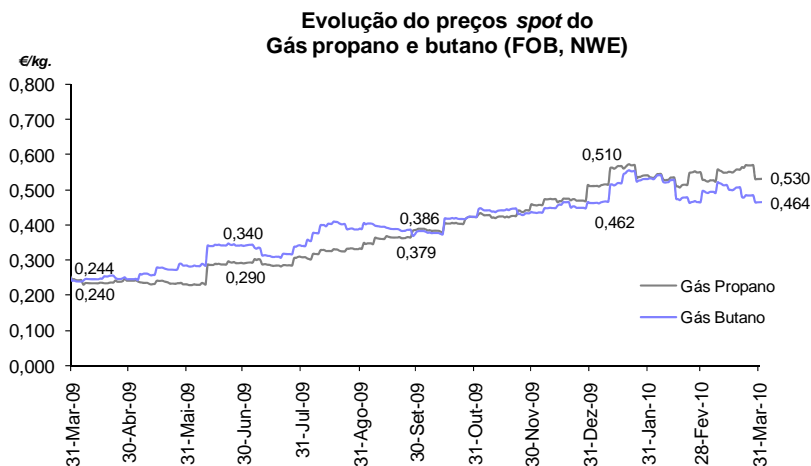


Fonte: DGEG.

4.2. Preços internacionais de referência para formação dos preços do gás propano e butano à saída das refinarias

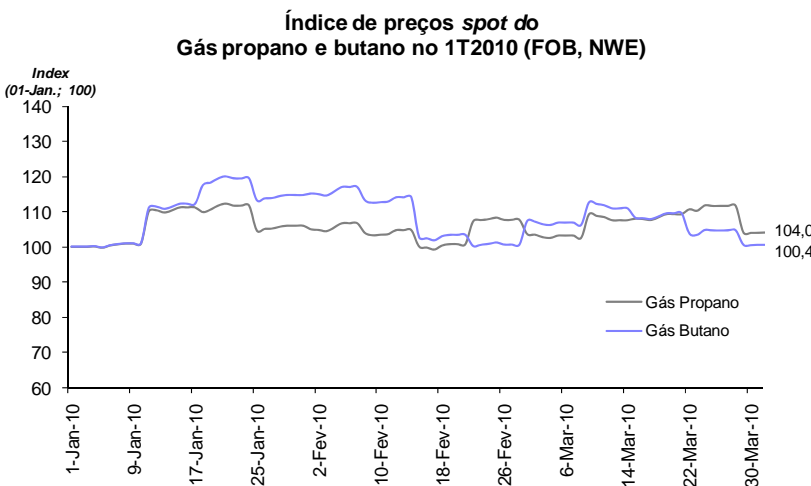
Nos últimos quatro trimestres os preços internacionais de referência para a formação dos preços do gás propano e butano à saída das refinarias, têm vindo a aumentar, com excepção do mês de Fevereiro e Março de 2010 para o gás butano, em que se registou um decréscimo.

Assim, se no final de Março de 2009 os preços *spot* internacionais de referência para vendas à saída das refinarias indexadas às cotações do Noroeste Europeu (NWE) se cifravam nos €0,244/kg e €0,240/kg respectivamente para o gás propano e butano, já no final do primeiro trimestre de 2010 os preços desses combustíveis eram, respectivamente, de €0,530/kg e €0,464/kg.



Fonte: Análise da AdC com base em dados do BCE e Reuters.

Apesar desta evolução, no primeiro trimestre de 2010 a tendência de crescimento atenuou-se e os preços do gás butano sofreram inclusive reduções na segunda metade de Fevereiro e de Março.



Fonte: Análise da AdC com base em dados do BCE e Reuters.

Em termos agregados, os preços de final de Março de 2010 representaram um acréscimo de 4,0% para o gás propano face aos verificados no início de Janeiro de 2010 e um acréscimo de 0,4% para o gás butano.

Em termos de preços médios trimestrais verificou-se do primeiro trimestre de 2009 para o primeiro trimestre de 2010 um aumento dos preços *spot* internacionais de referência para as refinarias indexadas às cotações do Noroeste Europeu (NWE) do gás propano e butano de 61,3% e 78,1%, respectivamente.

Já do quarto para o primeiro trimestre de 2010, o aumento dos preços *spot* internacionais de referência para as refinarias indexadas às cotações do Noroeste Europeu (NWE) do gás propano e butano foi de 25,0% e 16,7%, respectivamente.

Preço *spot* internacional do gás propano e butano (FOB, NWE) - €/Kg

	1T2010	4T2009	1T2009	Variação 1T2010 - 4T2009	%	Variação 1T2010 - 1T2009	%
Gás propano	0,541	0,433	0,335	0,108	25,0%	0,206	61,3%
Gás butano	0,501	0,429	0,281	0,072	16,7%	0,220	78,1%

Fonte: Análise da AdC com base em dados da Reuters.

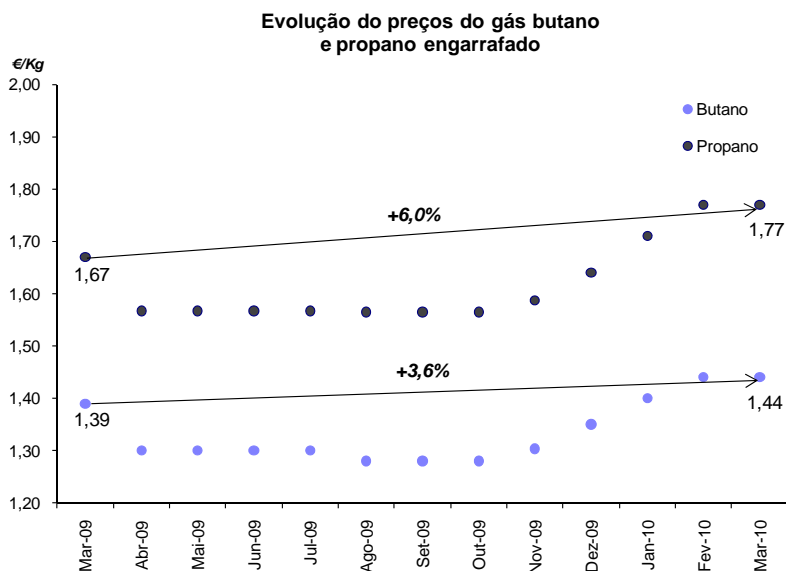
4.3. Análise da evolução dos PMVP em Portugal

De acordo com os dados da DGEG¹⁴, o PMVP anual do gás propano e butano engarrafado, em Portugal, em 2009, foi de €1,603/kg e €1,325/kg, respectivamente. Estes valores representam uma redução de 16,2% e 16,4%, respectivamente, face a 2008.

Após as quebras de preço registadas em 2009, a partir de Dezembro de 2009 e durante o primeiro trimestre de 2010 verificou-se um aumento do PMVP do gás propano e butano engarrafado.

No final do mês de Março de 2010 o preço do gás propano engarrafado era de €1,77/kg e o do gás butano de €1,44/kg.

Estes preços representam um aumento de 6,0% e 3,6%, respectivamente, face aos registados em Março de 2009.



Fonte: DGEG.

Do quarto trimestre de 2009 para o primeiro trimestre de 2010, o PMVP trimestral do gás propano engarrafado aumentou 9,6% (15,3 cêntimos/kg) e o do gás butano 8,8% (11,5 cêntimos/kg).

Em comparação com o período homólogo de 2009 (primeiro trimestre de 2009), verificou-se um aumento no PMVP trimestral de 4,0% (6,7 cêntimos/kg) no gás propano engarrafado e de 1,7% (2,3 cêntimos/kg) no gás butano engarrafado, no primeiro trimestre de 2010.

PMVP gás propano e butano engarrafado em Portugal

	€/Kg						
	1T2010	4T2009	1T2009	Variação 1T2010 - 4T2009	%	Variação 1T2010 - 1T2009	%
Gás propano	1,750	1,597	1,683	0,153	9,6%	0,067	4,0%
Gás butano	1,427	1,311	1,403	0,115	8,8%	0,023	1,7%

Fonte: Análise da AdC com base em dados da DGEG.

¹⁴ Os preços apresentados reflectem alterações aos valores previamente reportados pela DGEG. A série foi revista de acordo com os últimos dados disponíveis.

Anexo Estatístico

Anexo I - Grau de diferenciação dos PMVP praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2009 (28/12/2009)¹⁵

Preços médios por NUTSII

	Combustíveis		
	Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina s/chumbo 98
Norte	1,284	1,047	1,365
Centro	1,280	1,043	1,362
Lisboa e Vale do Tejo	1,290	1,052	1,375
Alentejo	1,296	1,056	1,367
Algarve	1,302	1,065	1,384

Preços mínimos por NUTSII

	Combustíveis		
	Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina s/chumbo 98
Norte	1,134	0,909	1,192
Centro	1,148	0,918	1,161
Lisboa e Vale do Tejo	1,169	0,938	1,199
Alentejo	1,189	0,939	1,250
Algarve	1,209	0,979	1,229

Preços máximos por NUTSII

	Combustíveis		
	Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina s/chumbo 98
Norte	1,364	1,109	1,465
Centro	1,339	1,099	1,475
Lisboa e Vale do Tejo	1,348	1,099	1,469
Alentejo	1,339	1,099	1,455
Algarve	1,339	1,099	1,459

Fonte: DGEG.

¹⁵ Valores revistos de acordo com actualização de informação da DGEG em 14/05/2010.

Anexo II - Grau de diferenciação dos PMVP praticados em Portugal: Última semana de Março de 2009 (29/03/2010)

Preços médios por NUTSII

	Combustíveis		
	Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina s/chumbo 98
Norte	1,396	1,133	1,449
Centro	1,390	1,128	1,447
Lisboa e Vale do Tejo	1,401	1,139	1,445
Alentejo	1,405	1,142	1,456
Algarve	1,415	1,153	1,465

Preços mínimos por NUTSII

	Combustíveis		
	Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina s/chumbo 98
Norte	1,265	1,005	1,144
Centro	1,265	1,009	1,145
Lisboa e Vale do Tejo	1,239	0,999	1,184
Alentejo	1,260	1,010	1,309
Algarve	1,309	1,059	1,000

Preços máximos por NUTSII

	Combustíveis		
	Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina s/chumbo 98
Norte	1,449	1,189	1,624
Centro	1,449	1,189	1,624
Lisboa e Vale do Tejo	1,449	1,189	1,643
Alentejo	1,469	1,189	1,619
Algarve	1,431	1,171	1,622

Fonte: DGEG.

Siglas e abreviaturas utilizadas

AIE – Agência Internacional da Energia.

Amplitude de preços – Diferença de preços entre o mais baixo e o mais elevado.

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.

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).

CE – Comissão Europeia.

DGEG – Direcção Geral de Energia e Geologia.

Gasolina IO95 – Gasolina sem chumbo de 95 octanas.

Gasolina IO98 – Gasolina sem chumbo de 98 octanas.

GPL – Gás de Petróleo Liquefeito.

kb/d – Milhares de barris por dia.

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 depois de impostos.

PMAI – Preço médio de venda ao público antes de impostos.

PMVP – Preço Médio de Venda ao Público depois de impostos.

PVPR – Preço de Venda ao Público Recomendado.

PVPRM – Preço de Venda ao Público Recomendado Médio.

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

TCMA – Taxa de crescimento média anual.

UE – União Europeia.

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

Acompanhamento dos Mercados de Combustíveis

Combustíveis Líquidos e Gás Engarrafado

Fontes de Informação

Fonte	Data de recolha da última informação utilizada
AIE – Agência Internacional da Energia	21 de Junho de 2010
BCE (Banco Central Europeu)	21 de Junho de 2010
Comissão Europeia	14 de Junho de 2010
DGEG – Direcção Geral de Energia e Geologia	Combustíveis Líquidos – 16 de Junho de 2010 Combustíveis Gasosos – 21 de Junho de 2010
Empresas Petrolíferas (BP; Cepsa; Galp Energia; Repsol)	09 de Maio de 2010
Operadores independentes (Alves Bandeira; Azória; Petrin)	09 de Maio de 2010
Platts	09 de Maio de 2010
Reuters	09 de Maio de 2010
Supermercados/Hipermercados (Auchan; Eleclerc; ITMI; Jerónimo Martins; Sonae Distribuição)	09 de Maio de 2010

Contactos

Avenida de Berna, 19
1050-037 Lisboa
Tel: + 351 21 790 20 00
Fax: +351 21 790 20 99

Disclaimer

A missão da Autoridade da Concorrência, tal como definida no artigo 1.º 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 dos mercados de combustíveis líquidos e gasosos (gás de garrafa), cujos principais dados apresenta nesta *Newsletter*.

A presente *Newsletter* é difundida a título meramente informativo.