



Nota de atualização da análise aos combustíveis líquidos rodoviários

Julho 2018

1. Introdução

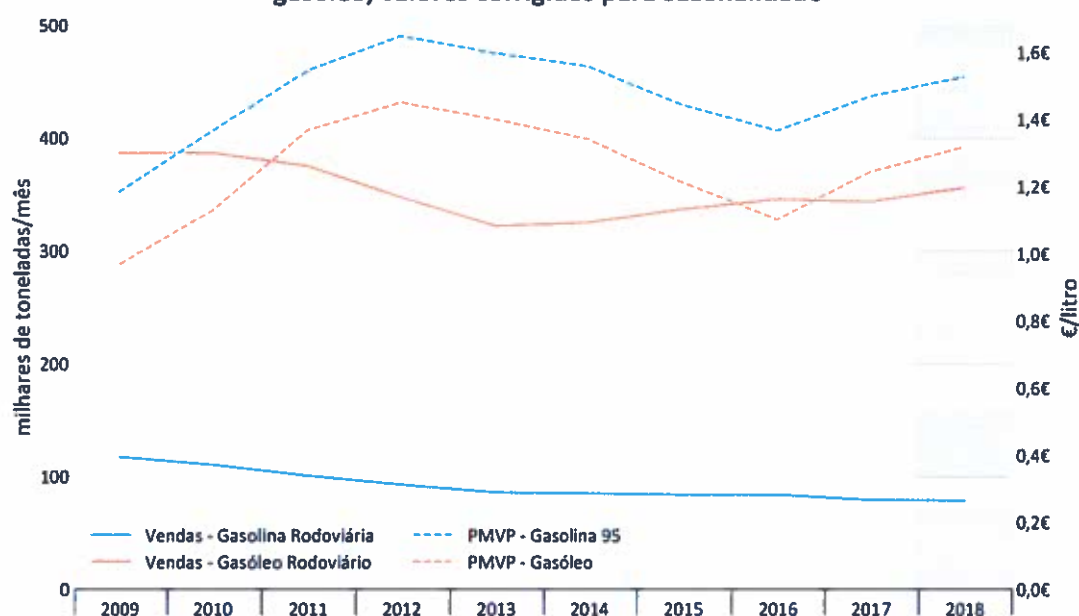
1. A 6 e 14 de junho de 2018, o Senhor Secretário de Estado da Energia dirigiu à Autoridade da Concorrência (AdC) uma solicitação para a atualização da informação contida no relatório “Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal”, de maio de 2018, onde se desenvolve uma análise à formação dos preços de venda ao público e à evolução das margens no setor.
2. Na sequência desta solicitação, procede o presente documento à atualização da informação do relatório até à data mais recente, nomeadamente:
 - i. A evolução da procura de combustíveis líquidos rodoviários, em particular vendas e preços médios de venda ao público (PMVP), até final de junho de 2018;
 - ii. A decomposição dos preços médios de venda ao público (PMVP), até final de junho de 2018;
 - iii. A evolução dos preços de venda ao público recomendados (PVPR), até final de maio de 2018;
 - iv. A evolução dos preços médios de venda ao público (PMVP), até final de junho de 2018;
 - v. A comparação internacional dos preços médios antes de impostos (PMAI) e dos preços médios de venda ao público (PMVP), até 2 de julho de 2018;
 - vi. A evolução das margens brutas da indústria, até final de maio de 2018.
3. Da análise referente ao primeiro semestre de 2018, destacam-se:
 - i. A subida significativa das cotações internacionais, desde março de 2018;
 - ii. A diminuição da representatividade dos impostos para o PMVP do gasóleo face ao início de 2018, na sequência da subida das cotações internacionais, dada a natureza *ad valorem* dos impostos diretos sobre os combustíveis;
 - iii. Uma redução da margem bruta absoluta praticada pelas empresas petrolíferas a partir de março de 2018; sem prejuízo da já destacada relativa estabilidade da margem bruta absoluta para o período entre 2011 e o 2.º semestre de 2018;
 - iv. A queda das margens brutas percentuais das empresas petrolíferas desde março de 2018, dada a redução da margem absoluta (em numerador) e face ao aumento das cotações internacionais (em denominador, via PMAI);
 - v. O aumento da competitividade do PMVP do gasóleo rodoviário em Portugal face a Espanha e à média da UE-28, desde o início de 2018.
4. **A atualização dos dados até meados de 2018 não altera os principais resultados da análise desenvolvida pela AdC no relatório de maio de 2018, pelo que a AdC mantém as conclusões e as recomendações do relatório publicado em maio de 2018.**
5. O presente documento fará referência ao relatório da AdC de maio de 2018. As figuras e tabelas incluídas seguem a mesma ordem da constante no relatório e são acompanhadas de uma referência, em nota, à tabela ou figura originais. Desenvolve-se uma análise aos dados, em particular, destacando a evolução desde o início de 2018, objeto de atualização.

6. Para facilitar a leitura e destacar a informação atualizada para o 1.º semestre de 2018, destaca-se a cinza, nas figuras, o período objeto de atualização.

2. A procura de combustíveis líquidos rodoviários a nível retalhista

7. Nesta secção, apresenta-se a evolução das vendas médias anuais, de 2009 até final de junho de 2018, assim como dos preços médios de venda ao público (PMVP) anuais, de 2009 até final e abril de 2018, em função da disponibilidade dos dados necessários a cada uma das análises.
8. A título prévio, refira-se que, uma vez que a informação de 2018 diz respeito à primeira metade do ano, na análise da informação e no seu tratamento gráfico consideram-se, para os restantes anos cobertos, também apenas os primeiros meses de cada ano, de forma a remover efeitos de sazonalidade, e a tornar a informação mais recente comparável com a referente ao período 2011-2017. Assim, os dados das vendas (independentemente do ano em causa) cobrem todos os períodos de janeiro a abril, enquanto os dos PMVP cobrem todos os períodos de janeiro a junho.

Figura 1. Evolução das vendas e preços médios de venda ao público (PMVP) da gasolina e gasóleo, valores corrigidos para sazonalidade



Nota 1: Figura 6 no relatório "Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal".

Nota 2: As vendas de gasolina englobam gasolina 95 e 98.

Nota 3: Os dados das vendas de gasolina e gasóleo rodoviários para 2018 cobrem o período de janeiro a abril. Os dados dos PMVP para 2018 cobrem o período de janeiro a junho.

Nota 4: Para remover efeitos de sazonalidade, os valores são calculados com base em médias mensais de janeiro até abril para as vendas de combustíveis, e de janeiro até junho para os PMVP. Deste modo, comparam-se os primeiros meses de todos os anos.

Fonte: Dados de vendas da DGEG e dados de preços da DG Energy – Tratamento AdC.

9. De 2017 para 2018, verificou-se um ligeiro crescimento da procura agregada de gasóleo rodoviário, em cerca de 3,6%, e uma ligeira queda das vendas de gasolina, -0,7%. De acordo com a Figura 1 *supra*, a procura agregada da gasolina e gasóleo no retalho diminuiu de 2011 até 2013, verificando-se um ligeiro crescimento da procura agregada de gasóleo até abril de 2018.
10. No que diz respeito à evolução do preço médio de venda ao público (PMVP), a partir de 2017, a tendência tem sido de subida, tanto para a gasolina 95 como para o gasóleo. Em

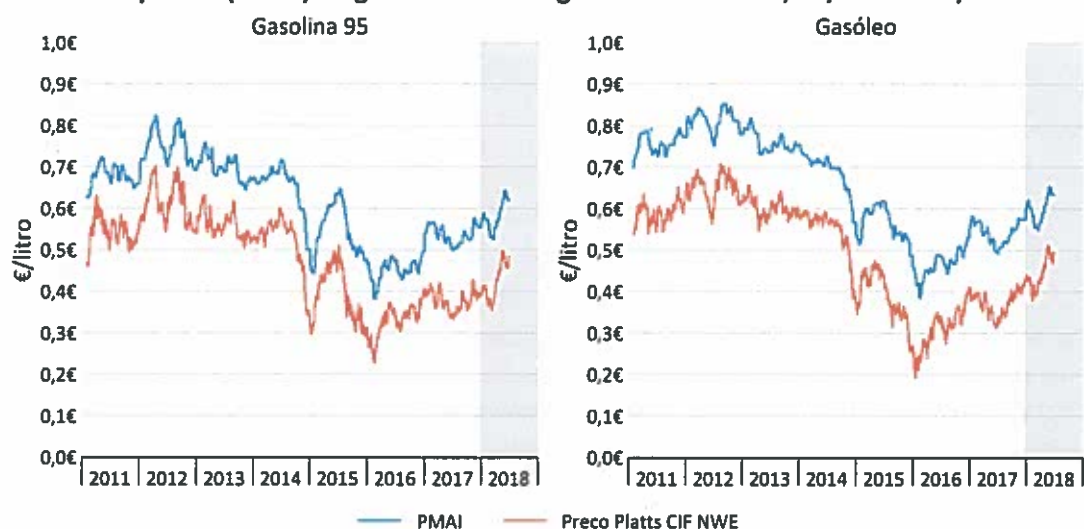
relação ao PMVP, a Figura 1 mostra um aumento até 2012 para ambos os combustíveis, e uma descida subsequente até 2016. De 2017 até 2018, o incremento no PMVP foi cerca de 4% para a gasolina 95 e 6% para o gasóleo rodoviário.

11. A procura agregada de gasóleo é significativamente mais elevada que a de gasolina rodoviária, sendo que o seu peso tem representado entre 77-82% da procura agregada no período em análise. Em 2018, até abril, o gasóleo representou 82% da procura agregada, o registo máximo para o período em análise.

3. Evolução das cotações internacionais

12. Nesta secção, procede-se a uma breve análise da evolução das cotações internacionais de referência (*Platts CIF NWE*) da gasolina 95 e gasóleo rodoviário, de 2011 até junho de 2018, de acordo com informação recolhida através da Reuters.
13. A cotação internacional para a gasolina 95 representou, no período analisado, em média 95,7% do preço médio antes de impostos (PMAI) retiradas as margens brutas das operadoras petrolíferas; e 91,3% para o gasóleo rodoviário.
14. Note-se que, conforme referido no relatório da AdC publicado a maio de 2018, as operadoras petrolíferas referiram, nas reuniões mantidas com a AdC, que a política de preços das operadoras frequentemente consiste em acrescentar uma margem absoluta ao custo dos produtos derivados. Com efeito, da análise dos dados verifica-se que em geral o preço se estabelece com um *markup* de 0,10-0,15€/litro ao custo dos produtos derivados, por norma indexados às cotações internacionais de referência.
15. Tanto o preço médio antes de impostos (PMAI) como o preço médio de venda ao público (PMVP) seguem de perto as cotações internacionais de referência, para ambos os combustíveis.
16. De facto, no período considerado, a correlação entre o índice *Platts CIF NWE* para o gasóleo e o PMAI foi de cerca de 0,98; e 0,97 no caso da gasolina 95. A Figura 2 ilustra a variação do PMAI da gasolina 95 e do gasóleo rodoviário vis-à-vis a cotação internacional de referência da gasolina 95 e do gasóleo rodoviário, respetivamente.

Figura 2. Evolução mensal da cotação internacional de referência e do preço médio antes de impostos (PMAI) da gasolina 95 e do gasóleo rodoviário, 01/2011 a 06/2018



Nota: Figura 32 no relatório "Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal".
 Fonte: Reuters, Operadores, DG Energy – Tratamento AdC.

17. Destaca-se, ainda, uma subida acentuada nas cotações internacionais a partir do final de março de 2018, que se refletiu em grande medida no PMAI. Entre o início de março e o final de junho de 2018, a cotação internacional aumentou em cerca de 0,103€/litro (27%) para a gasolina 95, e 0,095€/litro (24%) para o gasóleo. Por seu turno, o aumento, no mesmo período, do PMAI foi cerca de 0,087€/litro para a gasolina 95 (16%), e 0,0781€/litro (14%) para o gasóleo.

4. Decomposição do preço médio de venda ao público (PMVP)

18. No que se segue, procede-se à decomposição do preço médio de venda ao público (PMVP), até julho de 2018, com destaque para a parcela de política fiscal e ambiental.

19. É possível identificar quatro categorias principais de parcelas no PMVP:

- i. Os custos do produto derivado, que incluem a cotação nos mercados internacionais e os custos do seguro e do transporte da carga desde o país de origem até ao território nacional;
- ii. Os custos de logística (primária e secundária), que englobam custos de descarga, de armazenamento, das reservas obrigatórias e do transporte rodoviário;
- iii. Os custos de política fiscal e ambiental, que englobam os impostos diretos (ISP, CSR e ATC) e os impostos indiretos (IVA), bem como os custos de política ambiental, que compreendem os custos associados à incorporação de biocombustíveis;
- iv. As margens comerciais praticadas pelos operadores nas diversas fases da cadeia de valor, compostas pelas margens de refinação (ou prémios), pelas margens grossitas e pelas margens retalhistas.

20. Conforme referido no relatório da AdC de maio de 2018, os custos de política fiscal (ISP, CSR, ATC e IVA) são a componente que maior peso relativo tem no PMVP em Portugal. A 30 de junho de 2018, a carga fiscal representava cerca de 60% do PMVP da gasolina e cerca de 53% do PMVP do gasóleo (*vide* Figura 3). Estes valores diferem ligeiramente dos presentes no relatório, relativos a 22 de fevereiro de 2018¹, devido à subida das cotações internacionais (*vide* Figura 2 *supra*) aliada à natureza *ad valorem* do ISP, CSR e ATC (*vide* Figura 5 *infra*).

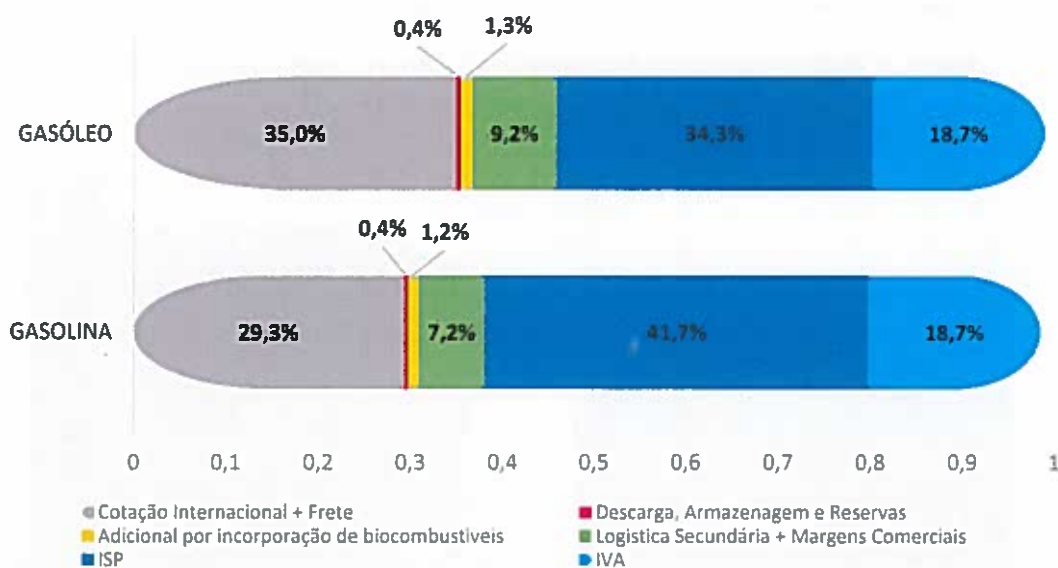
21. A segunda componente com maior peso relativo no PMVP diz respeito aos custos do produto derivado, com um peso de cerca de 29% no PMVP da gasolina e cerca de 35% no PMVP do gasóleo, a 30 de junho de 2018. Houve assim um aumento do peso dos custos do produto derivado face ao apresentado no relatório, relativo a 22 de fevereiro de 2018² (*vide* Figura 3), que se deve à subida das cotações internacionais.

22. Tal como verificado no relatório com informação relativa a 22 de fevereiro de 2018, também a 30 de junho de 2018, o preço médio antes de impostos (PMAI) do gasóleo rodoviário é superior ao da gasolina. Após os impostos diretos (ISP, CSR e ATC), o gasóleo torna-se mais barato, em resultado da diferença entre a carga fiscal do gasóleo (0,471€/litro) e da gasolina (0,659€/litro). O efeito fiscal dos impostos diretos traduz-se, deste modo, numa inversão das diferenças no preço médio da gasolina e do gasóleo, antes e depois de impostos (*vide* Figura 4).

¹ A 22 de fevereiro de 2018, os custos de política fiscal representavam cerca de 63% do PMVP da gasolina e 55,5% do PMVP do gasóleo rodoviário (*vide* Figura 12 do relatório de maio de 2018).

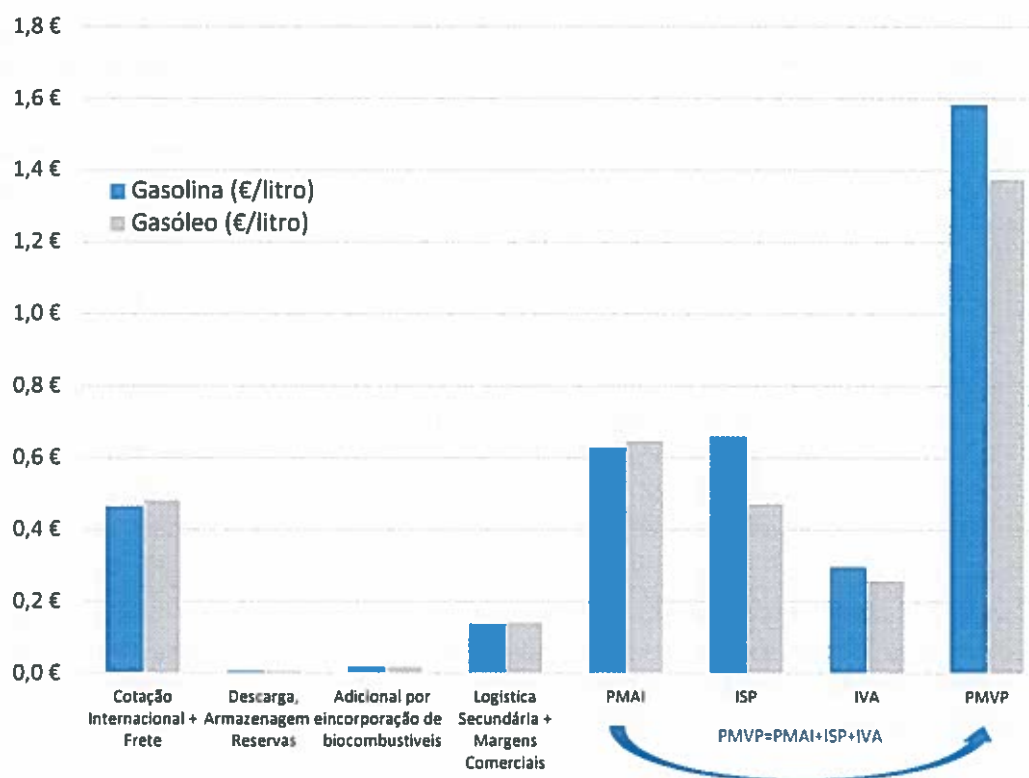
² A 22 de fevereiro de 2018, o peso relativo dos custos do produto derivado no PMVP eram cerca de 26% para gasolina e 32% para o gasóleo (*vide* Figura 12 do relatório de maio de 2018).

Figura 3. Peso relativo de cada componente no PMVP (em percentagem) do dia 30/06/2018³



Nota 1: Figura 12 no relatório “Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal”.
 Nota 2: A “Atividade retalhista” engloba a logística secundária e margens comerciais. O “Preço médio à saída da refinaria” engloba a cotação internacional e o frete.
 Fonte: Dados ENMC e DGEG – Tratamento AdC.

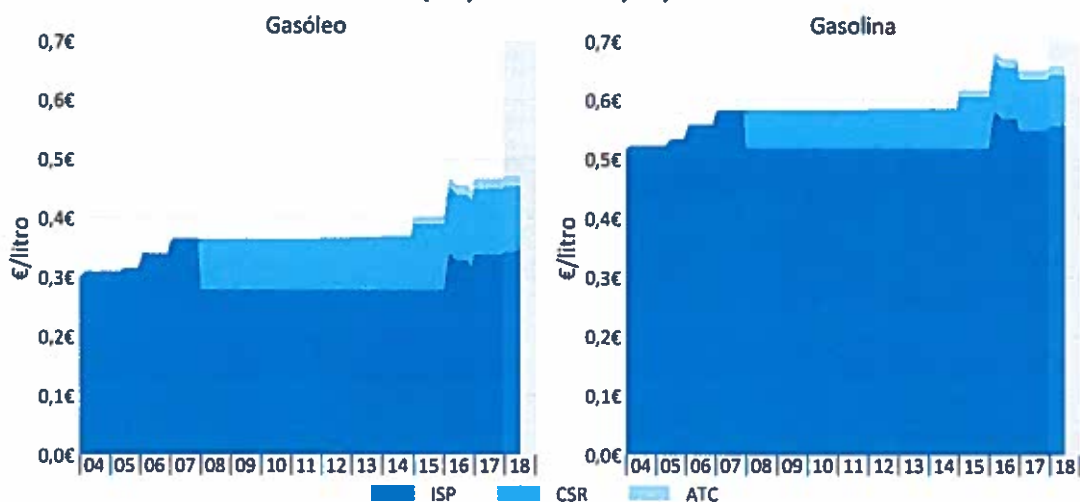
Figura 4. Decomposição do PMVP (em €/litro) do dia 30/06/2018



Nota 1: Figura 13 no relatório “Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal”.
 Nota 2: Na figura, a componente “ISP” engloba igualmente a CSR e o ATC.
 Fonte: Dados ENMC e DGEG – Tratamento AdC.

23. No início de 2018, houve um ligeiro agravamento fiscal para ambos os combustíveis. A Figura 5 evidencia a evolução individual dos impostos que incidem diretamente sobre o gasóleo rodoviário e gasolina, desde 2004. A junho de 2018, a carga fiscal foi cerca de 57% superior para o gasóleo e 26% superior para a gasolina, face a janeiro de 2004.

Figura 5. Evolução do valor dos impostos diretos no gasóleo e gasolina, de 01/01/2004 até 30/06/2018



Nota: Figura 14 no relatório “Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal”.

Fonte: Dados ENMC e DGEG – Tratamento AdC.

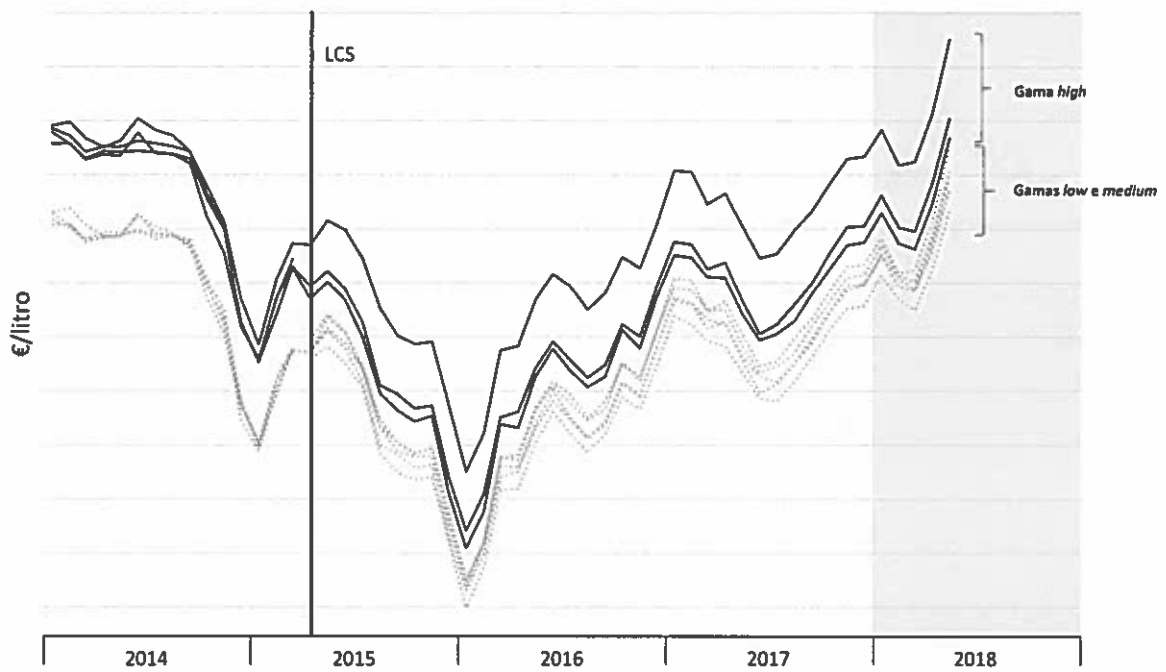
5. Evolução dos preços de venda ao público recomendados (PVPR)

24. Nesta secção, procede-se à análise da evolução dos preços de venda ao público recomendados (PVPR), submetidos pelas operadoras à AdC, para o período entre janeiro de 2011 e maio de 2018.
25. A nível retalhista, a política de preços das quatro petrolíferas tradicionais que atuam em Portugal (Galp, Repsol, BP e Cepsa) não difere de forma significativa. Em geral, as empresas petrolíferas comunicam alterações dos PVPR aos vários postos da sua rede, isto é, aos postos que vendem sob a sua insígnia (incluindo COCO, DOCO e DODO). Estes preços, PVPR, comunicados pelas petrolíferas são, por vezes, designados por “preços máximos recomendados” e outras vezes por “preços de referência”.
26. A partir do final de março de 2018, e devido à evolução das cotações internacionais (vide Figura 2), registou-se uma subida significativa dos PVPR mensais. A Figura 6, a Figura 7 e a Figura 8 mostram a evolução dos PVPR mensais do gasóleo, gasolina 95 e gasolina 98, respetivamente, atualizados para incluir a evolução mais recente. De forma geral, as figuras revelam que a evolução dos PVPR mensais dos diferentes tipos de combustível é similar.
27. A Figura 6, a Figura 7 e a Figura 8 discriminam ainda a evolução dos PVPR mensais de acordo com a gama de combustível, em (i) *low/simples*, (ii) *medium/tradicional*, (iii) *high/premium*⁴, dadas as alterações significativas das estratégias comerciais das empresas petrolíferas após a obrigatoriedade dos combustíveis simples na comercialização a retalho do gasóleo e gasolina 95, a partir de abril de 2015 – Lei dos Combustíveis Simples (LCS).

³ A metodologia utilizada pela ENMC na decomposição de cada componente individual do “preço de referência” pode ser consultada na sua página eletrónica: www.enmc.pt/pt-PT/atividades/mercado-de-combustiveis/precos-de-referencia/decomposicao-dos-precos-de-referencia/#gasolina;2017-04-16_2017-04-30

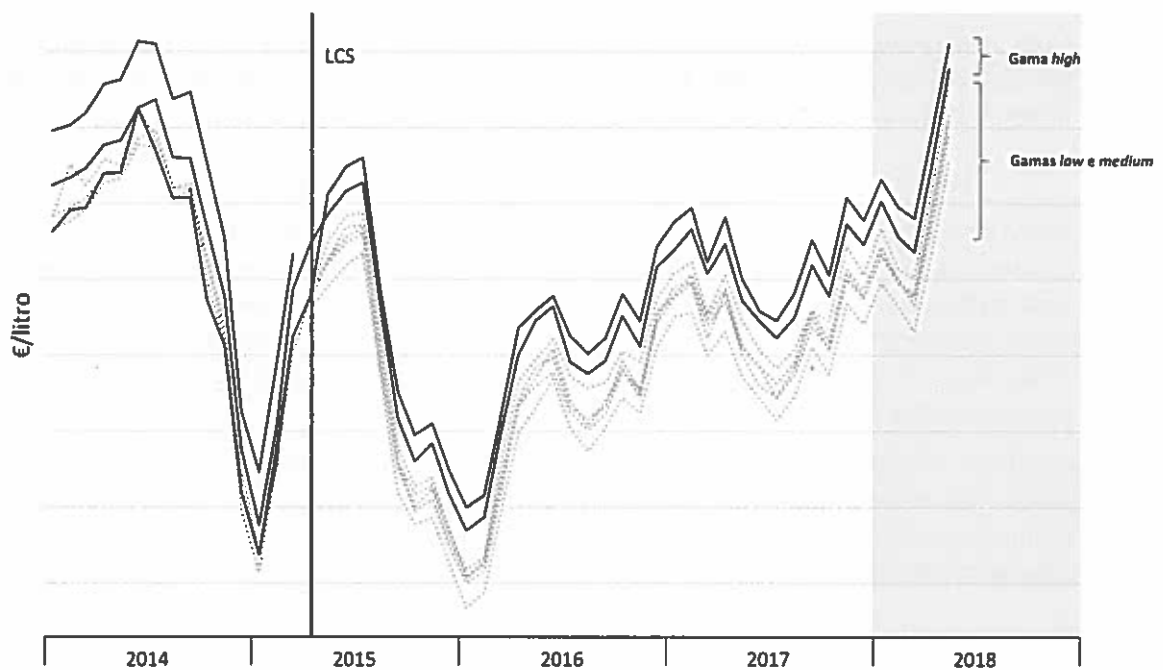
⁴ Vide, para detalhes sobre a divisão dos combustíveis nas gamas *low/simples*, *medium/tradicional* e *high/premium*, as Tabelas 5 e 6 do relatório “Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal”.

Figura 6. Evolução do PVPR mensal do gasóleo das empresas petrolíferas, de 01/01/2014 até 31/05/2018



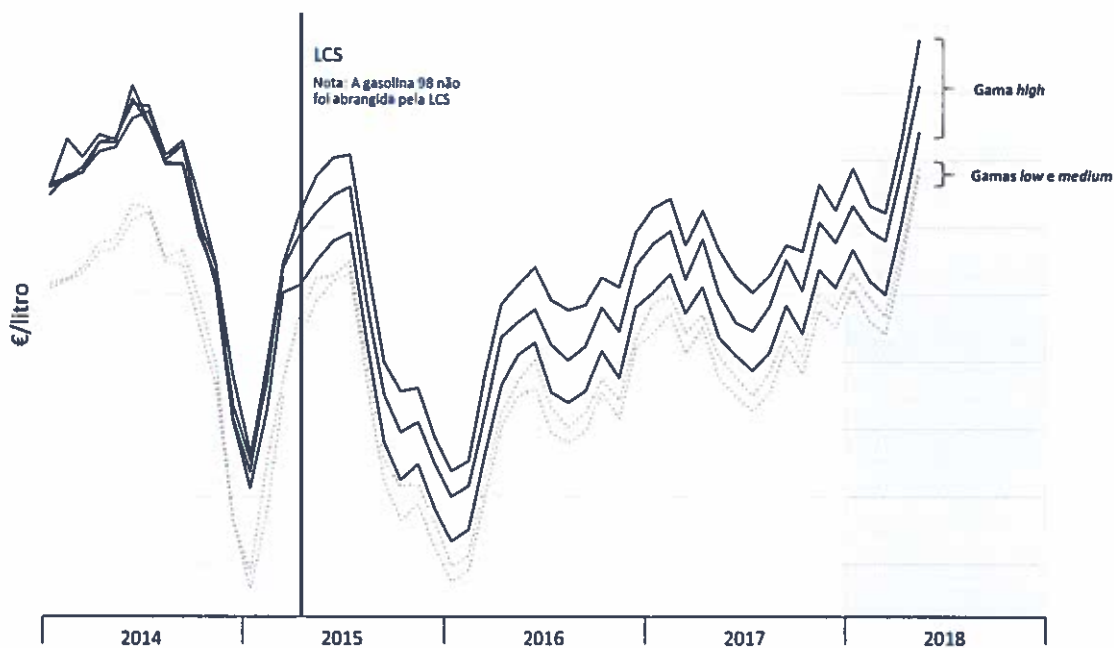
Nota: Figura 17 no relatório "Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal".
Fonte: Operadores – Tratamento AdC.

Figura 7. Evolução do PVPR mensal da gasolina 95 das empresas petrolíferas, de 01/01/2014 até 31/05/2018



Nota: Figura 18 no relatório "Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal".
Fonte: Operadores – Tratamento AdC.

Figura 8. Evolução do PVPR mensal da gasolina 98 das empresas petrolíferas, de 01/01/2014 até 31/05/2018



Nota: Figura 19 no relatório “Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal”.

Fonte: Operadores – Tratamento AdC.

28. A variabilidade dos PVPR mensais do gasóleo era reduzida até abril 2015, até à entrada em vigor da LCS. Com esta, regista-se um aumento da dispersão dos PVPR, em particular na gama *high/premium*. O mesmo se sucede no caso da gasolina 98.
29. Note-se ainda que apesar de os operadores terem substituído, no geral, a gama tradicional pela gama simples (*vide* secção 2.4 do relatório), apenas para a gasolina 95 se observa uma maior dispersão dos PVPR mensais entre as diferentes gamas disponíveis.

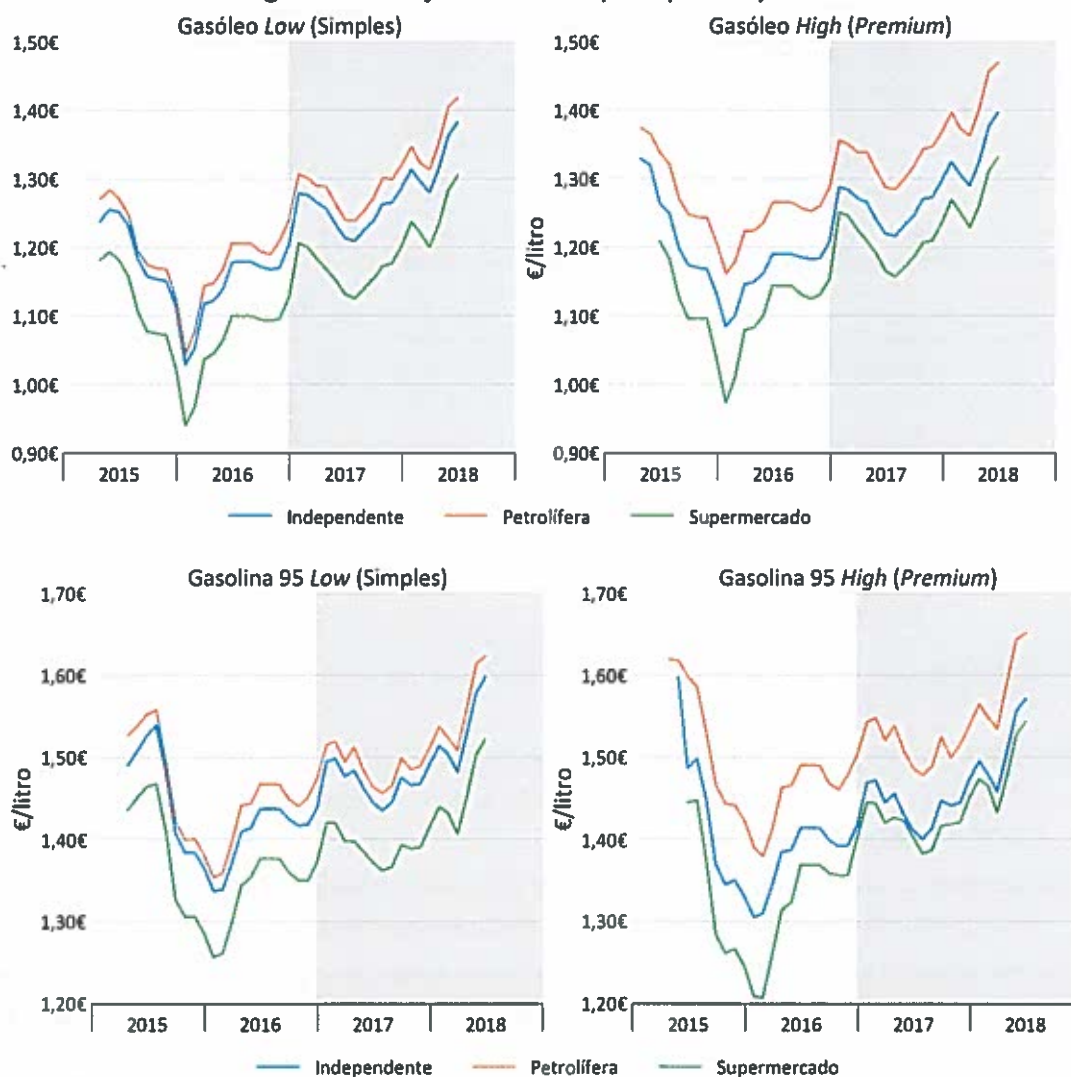
6. Evolução dos preços médios de venda ao público (PMVP)

30. Nesta secção, procede-se à análise da evolução dos PMVP diariamente publicados no sítio da Internet da DGEG⁵, para o período 04/2015 a 06/2018⁶. Os dados permitem desenvolver uma análise comparativa dos preços de retalho dos combustíveis tabelados nos postos de abastecimentos dos diversos operadores. Com efeito, esta base de dados permite desagregar os preços médios por categoria de operador (*i.e.*, petrolífera, independente e supermercado) e região.
31. Conforme referido no relatório, os preços diariamente publicados no sítio da Internet da DGEG não incluem descontos. Sendo esta uma estratégia particularmente utilizada pelas empresas petrolíferas, poderá reduzir os diferenciais ilustrados *infra* entre os diferentes tipos de operadores.

⁵ Vide <http://www.preco.combustiveis.dgeg.pt/>.

⁶ Note-se que se restringe a análise a este período temporal, uma vez que a alteração na definição das categorias na base de dados da DGEG com a entrada em vigor da Lei dos Combustíveis Simples fragiliza a natureza informativa de uma análise comparativa para um período mais alargado.

Figura 9. Evolução dos PMVP por tipo de operador



Nota: Figura 20 no relatório "Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal".
 Fonte: DGEG – Tratamento AdC.

32. Os preços médios mensais das gamas *low (simples)* e *high (premium)* da gasolina 95 e gasóleo, por tipo de operador^{7,8} registaram uma tendência de subida de 2016 até junho de 2018 (*vide* Figura 9), após uma queda acentuada no segundo semestre de 2015, em linha com a evolução das cotações internacionais (*vide* Figura 2).
33. Durante todo o período em análise, os PMVP dos postos com insígnia das operadoras petrolíferas são os mais elevados, seguindo-se dos PMVP de postos com insígnia independente e de supermercados (Figura 9 e Tabela 1). Este resultado, constante do Relatório da AdC de maio de 2018, mantém-se robusto à atualização dos dados até junho de 2018.

⁷ Note-se que, na sequência da Lei dos Combustíveis Simples, a DGEG passou a classificar as diferentes especificações de combustíveis em apenas duas gamas de combustível - gama simples e gama especial. Ao longo da presente análise, refere-se à gama especial reportada pela DGEG como gama *high/premium*, a par da gama *low* ou *simples*. Note-se, contudo, que no caso da Galp, que manteve a sua gama *medium* após a Lei dos Combustíveis Simples (conforme supra se referiu), a informação reportada pela DGEG enquadra-a enquanto gama especial (denominada de gama *high/premium* na presente análise).

⁸ Apesar de a base de dados incluir preços para a gasolina 98, optou-se por não utilizar dado o reduzido número de observações em comparação com o gasóleo e a gasolina 95.

Tabela 1. Sumário estatístico dos PMVP por tipo de operador, 2018 (até junho)

2018 – até junho	Média (€/litro)	Máximo (€/litro)	Mínimo (€/litro)	Desvio- padrão
Gasolina 95 High/Premium				
Independente	1,512	1,765	1,369	0,057
Petrolífera	1,590	1,854	1,409	0,057
Supermercado	1,489	1,662	1,375	0,057
Gasolina 95 Low/Simples				
Independente	1,535	1,809	1,268	0,060
Petrolífera	1,562	1,799	1,214	0,059
Supermercado	1,460	1,654	1,145	0,054
Gasóleo High/Premium				
Independente	1,337	1,854	1,079	0,070
Petrolífera	1,411	1,844	1,164	0,068
Supermercado	1,278	1,464	1,159	0,048
Gasóleo Low/Simples				
Independente	1,325	1,591	0,959	0,064
Petrolífera	1,361	1,599	1,134	0,057
Supermercado	1,247	1,444	1,138	0,046

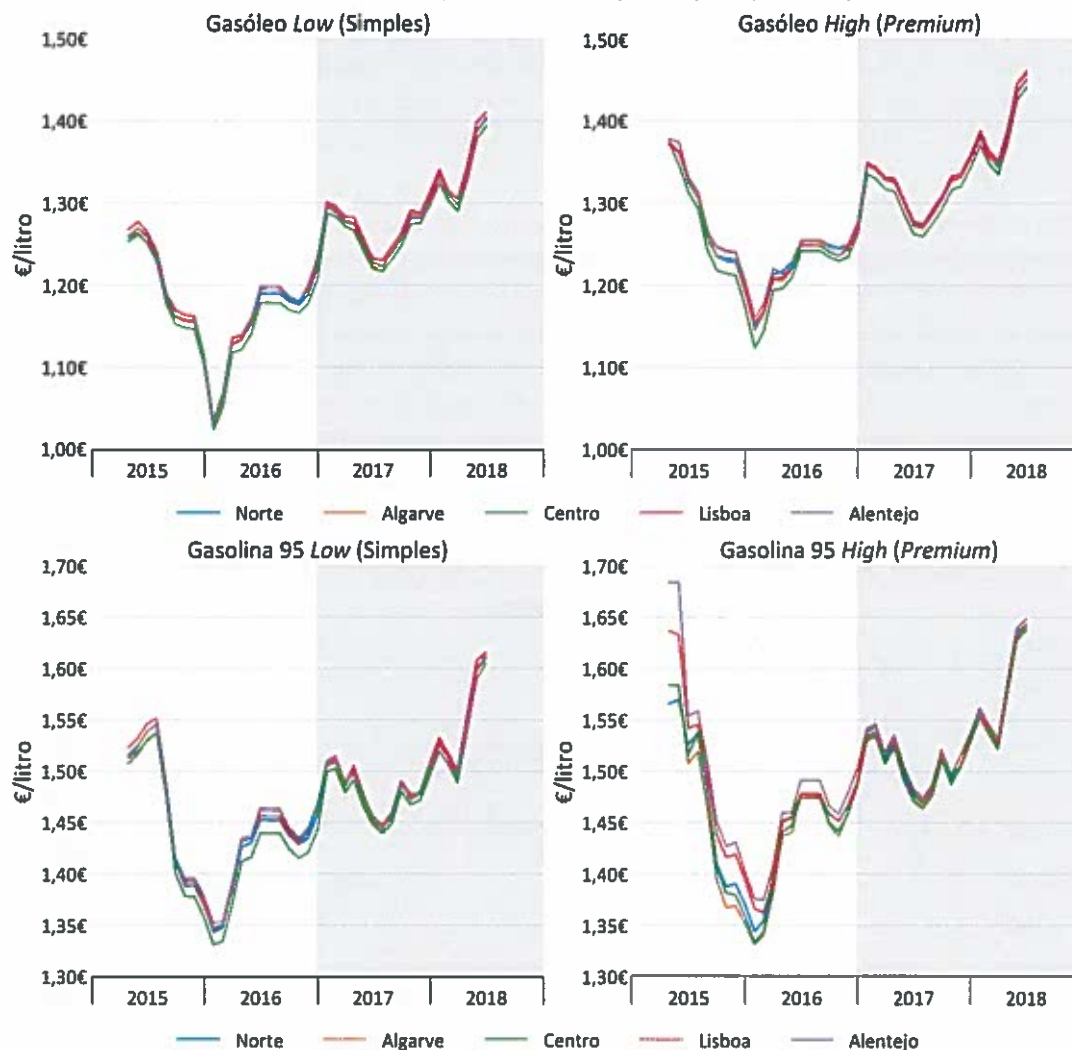
Nota: Tabela 11 no relatório “Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal”.

Fonte: DGEG – Tratamento AdC.

34. Analisou-se, ainda, a dispersão geográfica dos PMVP, em termos de região do NUTS II⁹, ilustrada na Figura 10, atendendo à relevância do elemento local de concorrência na venda a retalho de combustíveis.
35. Durante o período considerado, os PMVP dos combustíveis de gama *low/simples* (gasolina 95 e gasóleo) das regiões NUTS II foram muito semelhantes.
36. Na primeira metade de 2018, já não existiam diferenças regionais significativas no PMVP entre os combustíveis de gama *high/premium*. Em 2015, no caso da gasolina 95, o PMVP era mais elevado no Alentejo comparativamente a outras regiões nacionais. Contudo, as diferenças esbateram-se após um processo de convergência nos PMVP regionais.

⁹ O NUTS II engloba 7 regiões (Norte, Algarve, Centro, Lisboa, Alentejo, R.A. da Madeira e R.A. dos Açores). As últimas duas regiões são excluídas da análise.

Figura 10. Evolução dos PMVP por região (NUTS II)



Nota: Figura 22 no relatório "Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal".
 Fonte: DGEG – Tratamento AdC.

7. Comparação internacional de preços

37. Nesta secção, procede-se a uma análise comparativa do preço dos combustíveis rodoviários líquidos em Portugal face à média da UE e a países individuais da UE, em particular Espanha, utilizando a informação sobre preços dos combustíveis publicada pela DG Energy (Comissão Europeia).
38. A DG Energy publica estatísticas, com periodicidade semanal, sobre os preços médios ponderados (pelo consumo) praticados nos 28 Estados-Membros da União Europeia (UE-28) para a gasolina 95¹⁰ e gasóleo¹¹, no relatório "Weekly Oil Bulletin".
39. Segundo a nota metodológica disponibilizada pela DG Energy¹², os preços médios de Portugal, reportados pela DGEG à DG Energy, assumem um desconto médio de 0,02€/litro, o que, de acordo com informação transmitida pelos *stakeholders* do mercado, poderá subestimar o real valor do desconto médio. Uma parte substancial dos operadores a atuar em Portugal pratica descontos/promoções, diretos ou cruzados, sobre os preços tabelados, pelo que o facto de a informação não incorporar o valor efetivo dos descontos concedidos

¹⁰ Denominado por *Euro-super 95* na base de dados da DG Energy.

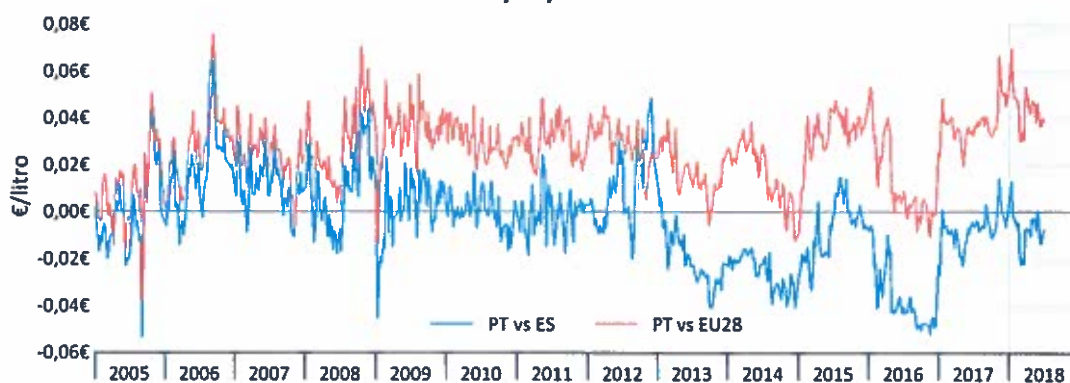
¹¹ Denominado por *Gas oil automobile* na base de dados da DG Energy.

¹² Vide https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/2014_portugal_notes.pdf

aos consumidores finais limita a natureza informativa da comparação internacional de preços.

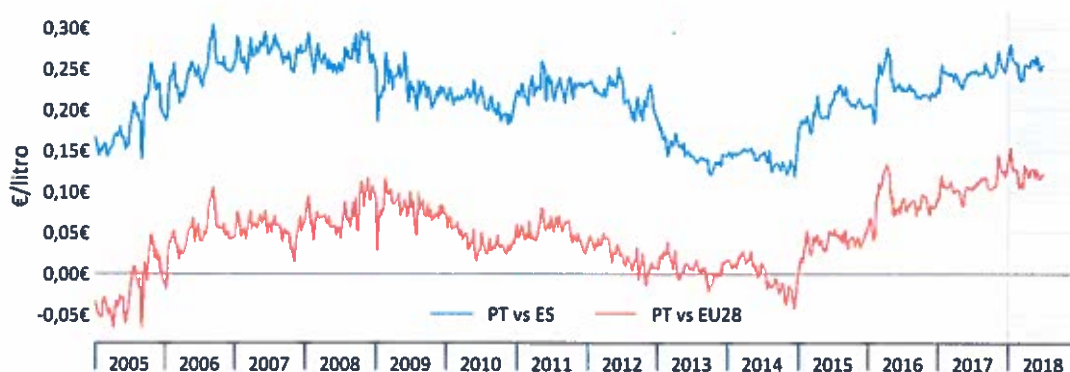
40. Refira-se, por outro lado, que apenas a Dinamarca, França, Hungria, Itália, Portugal, Eslováquia, Eslovénia e Espanha incluem uma estimativa de descontos nos preços reportados à DG Energy. Neste sentido, as comparações internacionais com base nestes dados devem ser desenvolvidas com cautela.
41. No início de 2018, registou-se uma melhoria ligeira na competitividade do preço médio antes de impostos (PMAI) da gasolina 95 face a Espanha e à média da UE-28. A Figura 11 revela que os PMAI da gasolina 95 em Portugal foram consistentemente mais competitivos que os PMAI de Espanha, desde 2013, como se concluía no relatório de maio de 2018, mantendo-se esta conclusão da análise dos dados referentes ao primeiro semestre de 2018. Pelo contrário, os PMAI da gasolina 95 em Portugal têm sido consistentemente menos competitivos que os da média da UE-28 desde, pelo menos, 2005. Esta situação mantém-se no primeiro semestre de 2018, sem prejuízo da redução ligeira do diferencial.

Figura 11. Evolução do diferencial (€/litro) do preço médio ponderado, antes de impostos e taxas (PMAI), da gasolina 95 em Portugal face à UE-28 e Espanha, de 01/01/2005 a 02/07/2018



Nota: Parte das figuras 26 e 27 no relatório "Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal".
Fonte: DG Energy – Tratamento AdC.

Figura 12. Evolução do diferencial (€/litro) do preço médio ponderado, depois de impostos e taxas (PMVP), da gasolina 95 em Portugal face à UE-28 e Espanha, de 01/01/2005 a 02/07/2018



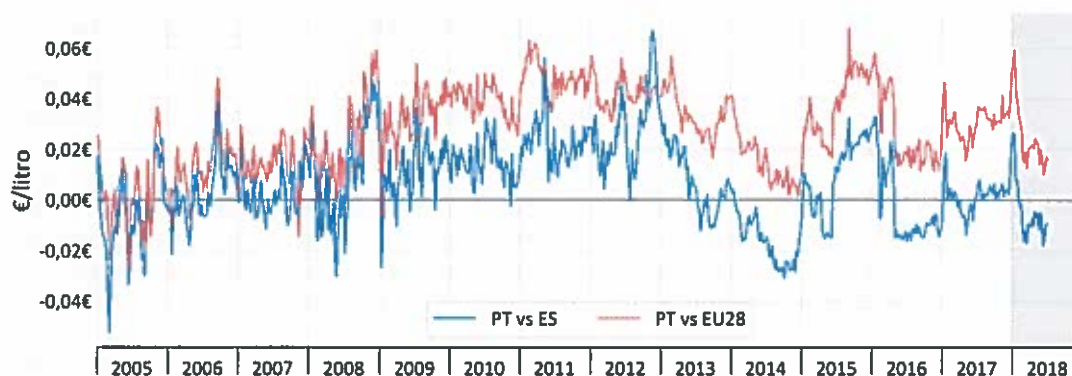
Nota: Parte das figuras 29 e 30 no relatório "Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal".
Fonte: DG Energy – Tratamento AdC.

42. O diferencial entre Portugal face, quer à média da UE-28, quer a Espanha, no preço médio de venda ao público (PMVP) da gasolina 95 estabilizou no início de 2018. A carga fiscal

diminui significativamente a competitividade de Portugal face a Espanha e à média da UE-28. Os PMVP da gasolina 95, na Figura 12, têm sido sempre pelo menos 0,10€/litro superiores aos de Espanha, desde 2005. Face ao PMVP da UE-28, a diferença é menor. Ainda assim, no mesmo período, Portugal apresenta consistentemente PMVP da gasolina 95 menos competitivos que a média UE-28.

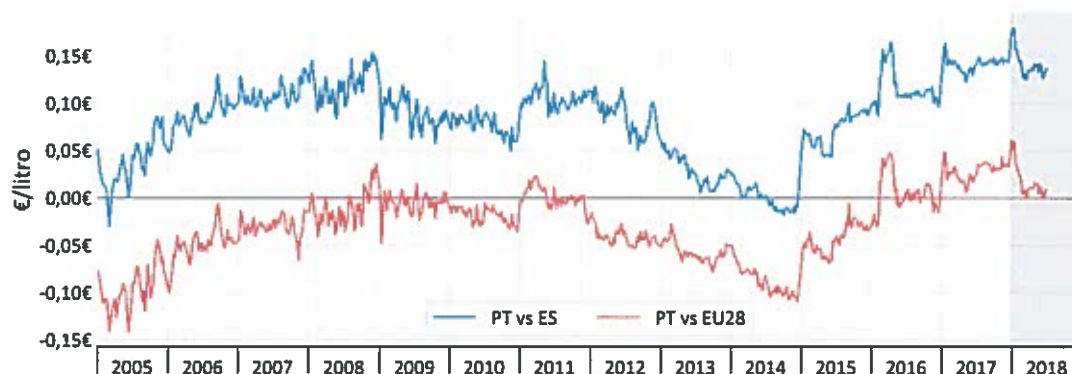
43. No caso do gasóleo, no início de 2018, Portugal registou um ganho significativo de competitividade no PMAI do gasóleo face tanto à média da UE-28 como a Espanha. O PMAI em Portugal tem estado sempre próximo do de Espanha desde 2014, depois de um longo período de menor competitividade. Por outro lado, o PMAI do gasóleo em Portugal tem sido consistentemente menos competitivo que o da média da UE-28 desde 2006 (vide Figura 13).
44. Acrescentando impostos e taxas, de acordo com a Figura 14, o PMVP do gasóleo em Portugal tem sido, em regra, menos competitivo que o espanhol. Contudo, face à UE-28, Portugal tem apresentado maior competitividade em termos do PMVP do gasóleo, entre 2005 e 2009, bem como entre o final de 2011 e 2016. Em linha com o ponto anterior, o ano de 2018 tem sido marcado por um ganho significativo de competitividade face à média da UE-28 e a Espanha.

Figura 13. Evolução do diferencial (€/litro) do preço médio ponderado, antes de impostos e taxas (PMAI), do gasóleo em Portugal face à UE-28 e Espanha, de 01/01/2005 a 02/07/2018



Nota: Parte das figuras 26 e 27 no relatório "Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal".
Fonte: DG Energy – Tratamento AdC.

Figura 14. Evolução do diferencial (€/litro) do preço médio ponderado, depois de impostos e taxas (PMVP), da gasóleo em Portugal face à UE-28 e Espanha, de 01/01/2005 a 02/07/2018



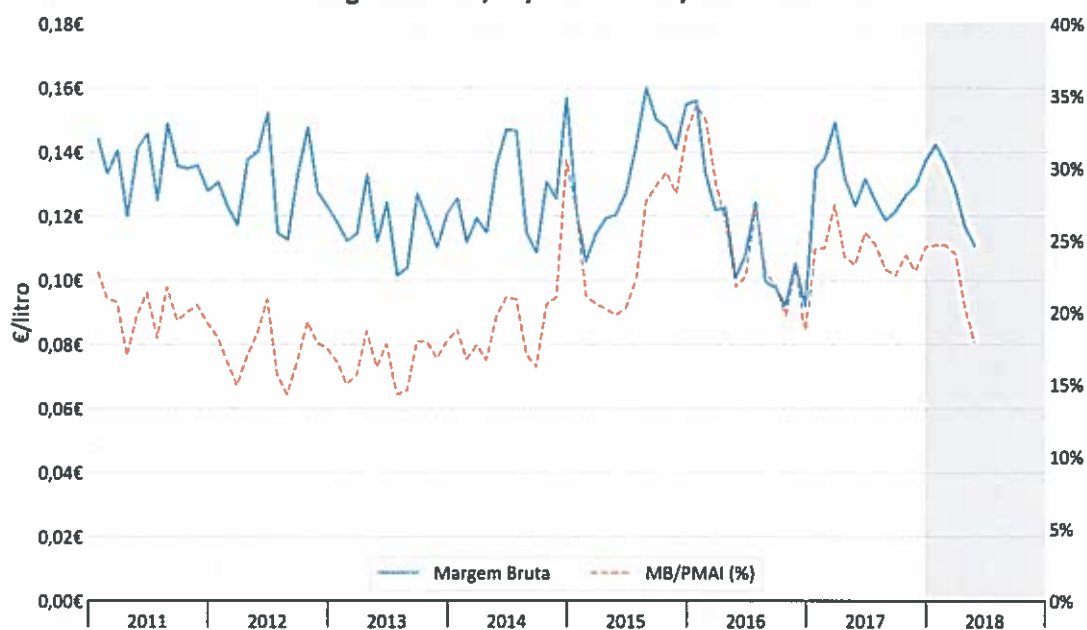
Nota: Parte das figuras 29 e 30 no relatório "Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal".
Fonte: DG Energy – Tratamento AdC.

8. Evolução das margens brutas da indústria

45. No que se segue, procede-se à análise da evolução das margens brutas médias da indústria petrolífera, no período compreendido entre janeiro de 2011 e maio de 2018.
46. Para efeitos do cálculo das margens brutas, a metodologia seguida pela AdC regeu-se pelos seguintes pressupostos base, que decorrem, também, do detalhe da informação disponível (*vide* Anexo IV do relatório “Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal”):
- i. O custo de aprovisionamento baseia-se no preço médio ponderado (pelas quantidades vendidas na rede) cobrado pela Galp às operadoras BP, Repsol, Cepsa e Prio à saída da refinaria de Sines (incluindo os levantamentos na CLC);
 - ii. O custo de logística reflete o preço médio ponderado (pelas quantidades vendidas na rede) suportado pelas operadoras Galp, BP, Repsol, Cepsa e Prio relativamente à constituição obrigatória de reservas, armazenamento para comercialização e transporte rodoviário;
 - iii. A margem bruta resulta da diferença entre os PMVP reportados pela DGEG e os custos de aprovisionamento, logísticos, de incorporação e biocombustíveis e de política fiscal.
47. Existem, no entanto, limitações na análise das margens brutas que importa referir, na medida em que poderão, à partida, contribuir para uma sobrestimação¹³ dos resultados:
- i. A componente da margem bruta poderá incluir, ainda que parcialmente, custos com a logística secundária da atividade retalhista que, atenta a informação disponível, não são passíveis de desagregação;
 - ii. Os preços publicados pela DG Energy incluem um desconto médio, podendo, contudo, o desconto efetivamente concedido aos consumidores ser mais expressivo, atendendo, nomeadamente, à maior relevância recente de campanhas de descontos.
48. A Figura 15 e a Figura 16 ilustram a evolução mensal das margens brutas (médias) praticadas pela indústria petrolífera entre 2011 e maio de 2018, na gasolina 95 e no gasóleo rodoviário.

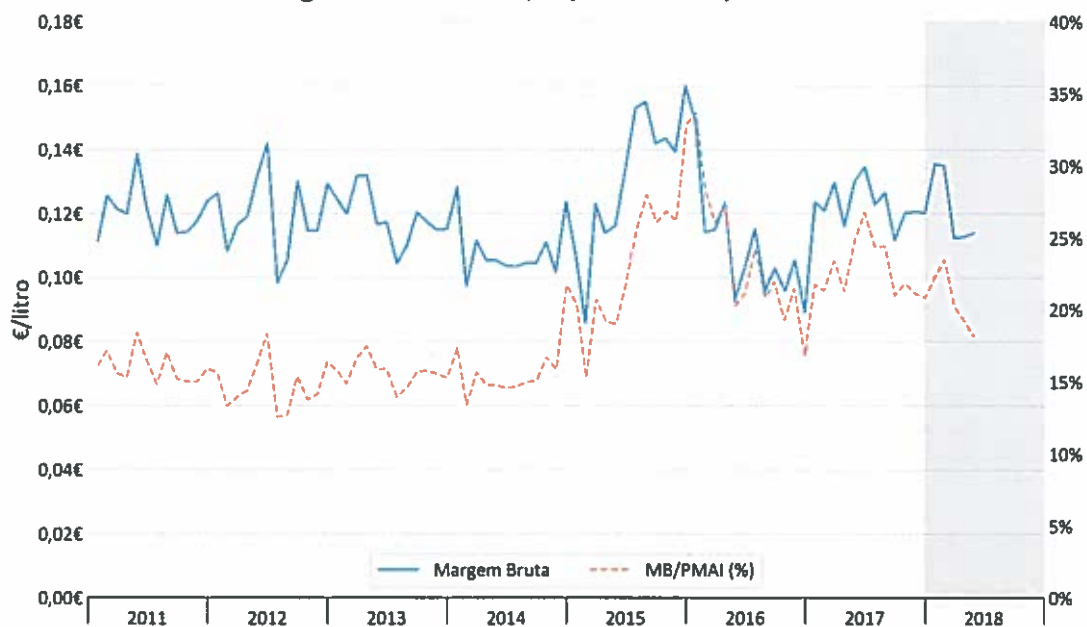
¹³ Refira-se sobrestimação uma vez que (i) apenas se detém informação dos principais operadores e como tal, os operadores que à partida usufruirão de uma maior margem; (ii) a falta de informação completa dos custos logísticos poderá implicar que se está a incorporar um valor real menor dos custos de logística; e (iii) a falta de informação atualizada relativa aos descontos poderá implicar que os preços retalhistas são efetivamente menores.

Figura 15. Evolução mensal das margens brutas da indústria, em €/litro e em %, na gasolina 95, 01/2011 até 05/2018



Nota 1: Parte da Figura 31 no relatório "Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal".
 Nota 2: Existem limitações na análise das margens brutas que poderão contribuir para uma sobrestimação, tais como a incorporação de um desconto médio inferior aos descontos efetivamente praticados pelos operadores.
 Fonte: Reuters, Operadores, DG Energy – Tratamento AdC.

Figura 16. Evolução mensal das margens brutas da indústria, em €/litro e em %, no gasóleo rodoviário, 01/2011 até 05/2018

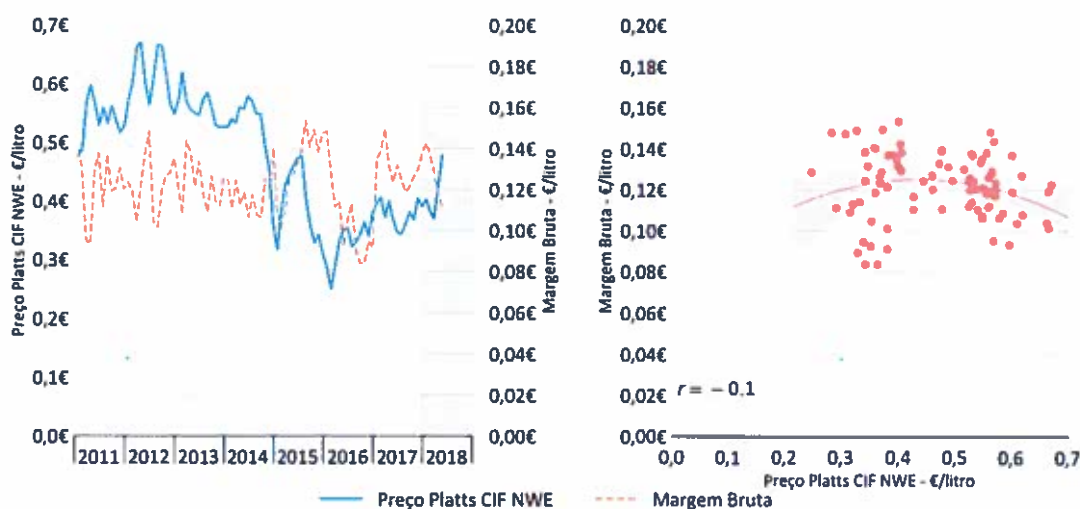


Nota 1: Parte da Figura 31 no relatório "Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal".
 Nota 2: Existem limitações na análise das margens brutas que poderão contribuir para uma sobrestimação, tais como a incorporação de um desconto médio inferior aos descontos efetivamente praticados pelos operadores.
 Fonte: Reuters, Operadores, DG Energy – Tratamento AdC.

49. Ao nível das margens brutas absolutas, destacam-se as seguintes evoluções:

- i. A atualização dos dados para o primeiro semestre de 2018 ilustra uma redução significativa das margens brutas absolutas da indústria a partir do final de janeiro, quer para a gasolina 95, quer para o gasóleo;
- ii. A partir de março de 2018, verifica-se simultaneamente uma subida das cotações internacionais de referência, quer da gasolina, quer do gasóleo (*vide* Figura 17 e Figura 18);
- iii. Note-se que anteriormente, entre setembro de 2017 e fevereiro de 2018, registaram-se aumentos das margens brutas absolutas em cerca de 13% para a gasolina 95 e 21% para o gasóleo;
- iv. Sem prejuízo, a análise para o período total reportado (2011 – 1.º semestre de 2018) permite confirmar a **relativa estabilidade da margem absoluta** que se tinha registado da análise dos dados até ao final de 2017;
- v. A estabilidade relativa das margens brutas absolutas é consistente com a referência efetuada por vários operadores em reuniões bilaterais com a AdC, a políticas de preço de acrescentar uma margem sobre os custos;
- vi. Com efeito, da análise da informação verifica-se, em geral, que os PMAI se situam cerca de 0,10-0,15€/litro acima do custo dos produtos derivados, por norma indexados às cotações internacionais de referência, quer em vendas *ex-refinery* quer em aquisições no mercado grossista (*vide* Figura 19).

Figura 17. Evolução mensal da cotação internacional de referência e da margem bruta absoluta da gasolina 95¹⁴, 01/2011 a 05/2018



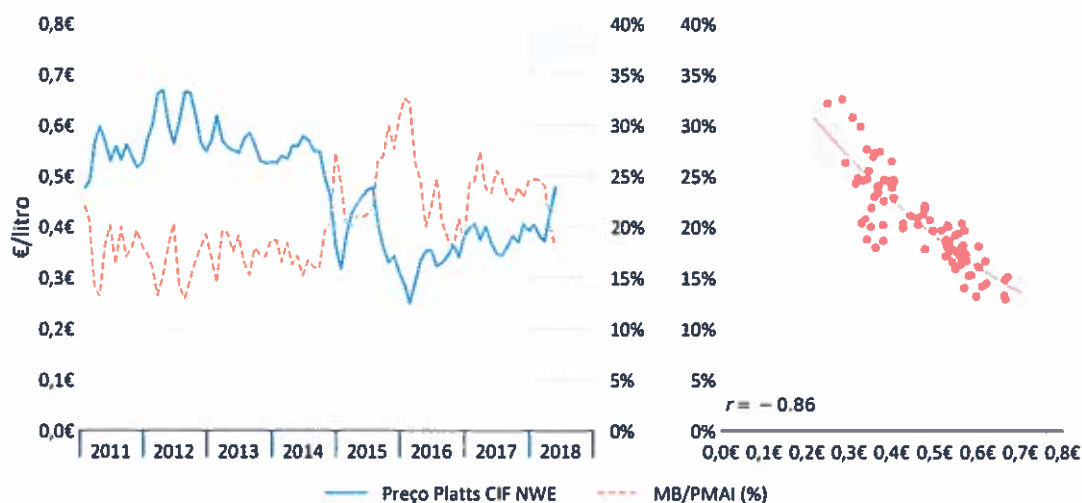
Nota: Existem limitações na análise das margens brutas que poderão contribuir para uma sobrestimação, tais como a incorporação de um desconto médio inferior aos descontos efetivamente praticados pelos operadores.
 Fonte: Reuters, Operadores, DG Energy – Tratamento AdC.

¹⁴ A série utilizada como cotação internacional de referência ("Platts CIF NWE/ARA") para as margens de 2018 na gasolina 95 é diferente da utilizada no relatório original, ainda que com diferenças negligenciáveis no caso da gasolina 95. Sem prejuízo, para não fragilizar a análise da evolução entre 2017 e 2018, utiliza-se a mesma série desde 2017.

internacionais (que determina a redução do PMAI, em denominador), com maior evidência para o gasóleo rodoviário;

- iii. Em 2016, regista-se uma redução das margens brutas percentuais da indústria, ainda que não tenha regressado aos valores registados até 2015. Acompanha, deste modo, a inversão de tendência nas cotações internacionais, que voltaram a subir;
- iv. Note-se, ainda, que, a partir de março de 2018, verificou-se uma descida significativa das margens brutas percentuais. Esta evolução ocorreu a par das cotações internacionais registavam movimentos no sentido inverso;
- v. Em períodos de descida das cotações internacionais de referência, as margens brutas percentuais tendem a subir, registando-se o comportamento inverso em períodos de subida deste referencial, via efeito do PMAI no denominador, com um coeficiente de correlação de -0,86 para a gasolina 95 e -0,89 para o gasóleo rodoviário (vide Figura 20 e Figura 21).

Figura 20. Evolução mensal da cotação internacional de referência e da margem bruta percentual da gasolina 95¹⁵, 01/2011 a 05/2018



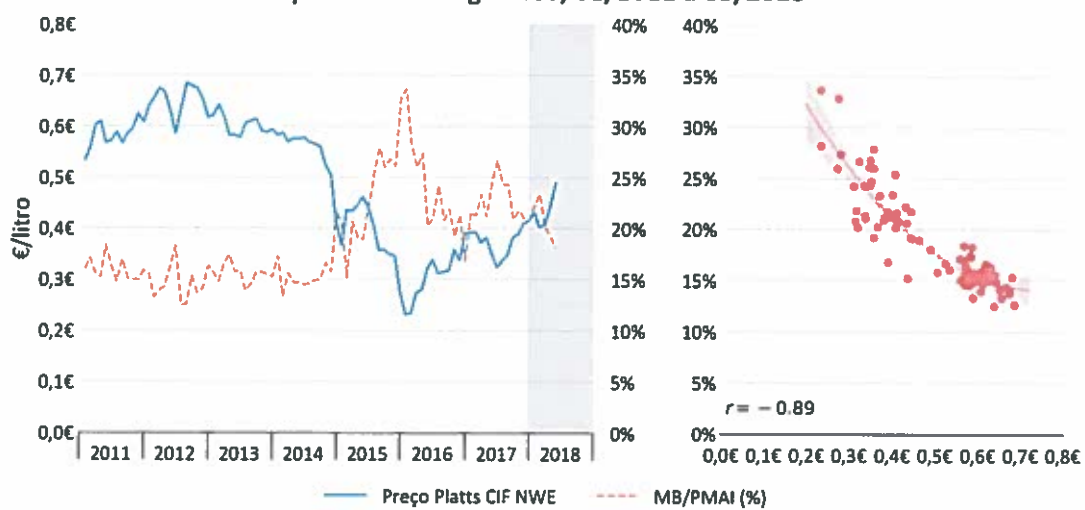
Nota 1: Parte da Figura 33 no relatório "Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal".

Nota 2: Existem limitações na análise das margens brutas que poderão contribuir para uma sobrestimação, tais como a incorporação de um desconto médio inferior aos descontos efetivamente praticados pelos operadores.

Fonte: Reuters, Operadores, DG Energy – Tratamento AdC.

¹⁵ A série utilizada como cotação internacional de referência ("Platts CIF NWE/ARA") para as margens de 2018 na gasolina 95 é diferente da utilizada no relatório original, ainda que com diferenças negligenciáveis no caso da gasolina 95. Sem prejuízo, para não fragilizar a análise da evolução entre 2017 e 2018, utiliza-se a mesma série desde 2017.

Figura 21. Evolução mensal da cotação internacional de referência e da margem bruta percentual do gasóleo, 01/2011 a 05/2018



Nota 1: Parte da Figura 33 no relatório "Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal".
 Nota 2: Existem limitações na análise das margens brutas que poderão contribuir para uma sobrestimação, tais como a incorporação de um desconto médio inferior aos descontos efetivamente praticados pelos operadores.
 Fonte: Reuters, Operadores, DG Energy – Tratamento AdC.

Lisboa 9 de agosto de 2018