



UNIVERSIDADE  
FERNANDO PESSOA  
WWW.UFP.PT

Joana Correia Luís Mortágua Batista

Formação e Evolução dos Preços dos combustíveis em Portugal  
(2019 - março 2023)

Universidade Fernando Pessoa

Porto, 2023





UNIVERSIDADE  
FERNANDO PESSOA  
WWW.UFP.PT

Joana Correia Luís Mortágua Batista

Formação e Evolução dos Preços dos combustíveis em Portugal  
(2019 - março 2023)

Universidade Fernando Pessoa

Porto, 2023

Autor: Joana Correia Luís Mortágua Batista

Título: Formação e Evolução dos Preços dos combustíveis em Portugal (2019 - março 2023)

Assinatura: \_\_\_\_\_

Projeto de graduação apresentado à  
Universidade Fernando Pessoa como parte  
integrante dos requisitos para obtenção do  
grau de Licenciatura em Ciências  
Empresariais

## SUMÁRIO

Este trabalho aborda a formação e evolução do preço dos combustíveis no período de 2019 a março de 2023, no mercado português, através de uma análise qualitativa, assente num estudo descritivo baseado na observação de normativos legais e dados estatísticos recolhidos junto a variadas entidades do setor energético, designadamente a ERSE, ENSE e DGEG. Inicialmente, é realizada uma caracterização e enquadramento do setor petrolífero a nível nacional e internacional, identificando os intervenientes nesta cadeia de valor e os custos associados. Após este enquadramento, são analisados os fatores que contribuem para a formação dos preços dos combustíveis, com a identificação da componente dos preços, possíveis causas para a sua subida e relevância macroeconómica. De seguida, apresenta-se a evolução do preço dos combustíveis nas diferentes fases do período temporal em estudo (2019- Março 2023), apontando-se as possíveis causas. Como principais resultados deste trabalho aponta-se a identificação do preço do petróleo bruto, as taxas de câmbio e os impostos como principais fatores responsáveis pela variação de preços dos combustíveis nos diferentes subperíodos analisados.

## **ABSTRACT**

This paper examines the formation and evolution of fuel prices in the Portuguese market from 2019 to March 2023 through a qualitative analysis based on a descriptive study based on the observation of statutory requirements and statistical information gathered from various energy sector entities, specifically ERSE, ENSE, and DGEG. The oil sector is first characterized and framed at the national and global levels, defining the players in this value chain and the costs involved. After establishing this framework, the factors that affect fuel costs are examined, including the price components, potential reasons for price increases, and macroeconomic significance. The evolution of fuel prices is then investigated, including potential explanations for each phase of the study period (March 2019–March 2023), in order to determine why they may have changed over time. The primary findings of this study include the identification of the price of crude oil, exchange rates, and taxes as the primary causes of the fluctuation in fuel prices in the period under study.

**ÍNDICE**

<b>SUMÁRIO</b> .....	<b>V</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>VI</b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS</b> .....	<b>VIII</b>
<b>ÍNDICE DE TABELAS</b> .....	<b>VIII</b>
<b>ABREVIATURAS</b> .....	<b>IX</b>
<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>1</b>
<b>1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS EM PORTUGAL</b> .....	<b>4</b>
1.1 CARACTERIZAÇÃO DO SETOR .....	4
1.2 FUNCIONAMENTO DO MERCADO .....	8
1.3 ENQUADRAMENTO INTERNACIONAL .....	13
<b>2 FATORES QUE INFLUENCIAM A FORMAÇÃO DE PREÇOS</b> .....	<b>15</b>
2.1 PREÇOS DE REFERÊNCIA .....	15
2.2 CUSTOS ASSOCIADOS À LOGÍSTICA .....	17
2.3 RELEVÂNCIA MACROECONÓMICA DA SUBIDA DE PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS .....	19
<b>3. PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS EM PORTUGAL NO PERÍODO PÓS-2019</b> .....	<b>23</b>
3.1 EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS .....	23
3.2 ANÁLISE DAS CAUSAS ESPECÍFICAS DAS VARIAÇÕES DE PREÇOS .....	26
3.3 SÍNTESE DOS RESULTADOS.....	27
<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>28</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>30</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>FIGURA 1 - CADEIA DE VALOR DA ATIVIDADE PETROLÍFERA .....</b>	<b>4</b>
<b>FIGURA 2 - NÚMERO DE POSTOS DE COMBUSTÍVEL EM PORTUGAL CONTINENTAL .....</b>	<b>11</b>
<b>FIGURA 3 - TIPO DE OPERADORES .....</b>	<b>11</b>
<b>FIGURA 4 - DETALHES DO PREÇO DE REFERÊNCIA E COMPONENTES DO PVP .....</b>	<b>15</b>
<b>FIGURA 5 - PREÇOS DE REFERÊNCIA GASÓLEO RODOVIÁRIO E GASOLINA 95 POR COMPONENTE DE CUSTO (€; %/L) .....</b>	<b>16</b>
<b>FIGURA 6- TARIFAS APLICÁVEIS À DESCARGA DE GASOLINAS E GASÓLEOS.....</b>	<b>18</b>
<b>FIGURA 7 - COMPONENTE FISCAL DO PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS EM PORTUGAL (%).....</b>	<b>20</b>
<b>FIGURA 8- PESO (%) DA IMPORTAÇÃO DOS PRODUTOS ENERGÉTICOS NO PIBPM (2018 A 2021).....</b>	<b>22</b>
<b>FIGURA 9 - EVOLUÇÃO DO PREÇO DE VENDA AO PÚBLICO DO GASÓLEO RODOVIÁRIO (€/L) .....</b>	<b>23</b>
<b>FIGURA 10- EVOLUÇÃO DO PREÇO DE VENDA AO PÚBLICO DA GASOLINA 95 SIMPLES (€/L) .....</b>	<b>23</b>
<b>FIGURA 11- EVOLUÇÃO PREÇO PETRÓLEO 2021-2023 (USD/TON) .....</b>	<b>25</b>
<b>FIGURA 12-DECOMPOSIÇÃO PVP DA GASOLINA 95 SIMPLES E GASÓLEO RODOVIÁRIO EM MARÇO 2023 .....</b>	<b>27</b>

## ÍNDICE DE TABELAS

<b>TABELA 1 - IMPORTAÇÕES NACIONAIS DE PETRÓLEO BRUTO, 2019-2022 .....</b>	<b>6</b>
<b>TABELA 2 -PRODUÇÃO DE PETRÓLEO BRUTO DA OPEP BASEADA EM COMUNICAÇÃO DIRETA.....</b>	<b>14</b>
<b>TABELA 3 - PRODUÇÃO DE PETRÓLEO BRUTO DA OPEP BASEADA EM FONTES SECUNDÁRIAS .....</b>	<b>14</b>

## ABREVIATURAS

AdC	Autoridade da Concorrência
ADC	Armazenagem, Distribuição e Comercialização
ANAREC	Associação Nacional de Revendedores de Combustíveis
CLC	Companhia Logística de combustíveis
CLT	Companhia Logística de Terminais Marítimos
COCO	<i>Company Owned Company Operated</i>
CODO	<i>Company Owned Dealer Operated</i>
DGEG	Direção Geral da Energia e Geologia
DODO	<i>Dealer Owned Dealer Operated</i>
ENSE	Entidade Nacional para o Setor Energéticos
ERSE	Entidade reguladora dos Serviços Energéticos
EUA	Estados Unidos da América
ISP	Imposto especial sobre o consumo
IPC	Índice de preços no consumidor
IVA	Imposto sobre valor acrescentado
PIB	Produto Interno Bruto
PMAI	Preço Médio Antes de Imposto;
PST	Preço sem taxas;
PMVP	Preço medio de venda ao Publico;
TGL	Terminal de Granéis Líquidos;
WTI	<i>West Texas Intermediate</i>

## **INTRODUÇÃO**

A evolução do preço dos combustíveis é um tema de grande relevância na sociedade atual, uma vez que o setor de combustíveis é um dos pilares da economia global. Atualmente, as sociedades modernas são transversalmente afetadas pela subida preço dos combustíveis, com impactos no orçamento das famílias, nos custos de produção das empresas e na inflação. Estes impactos ocorrem tanto de forma direta, quando os efeitos se produzem, por exemplo, sobre o preço dos alimentos ou transporte individual, como de forma indireta, quando o preço de outras mercadorias cujo transporte é realizado por veículos movidos a combustíveis fósseis é afetado, ou quando expectativas inflacionistas se auto-reproduzem. Desta forma, o preço dos combustíveis, em particular a sua subida, exerce uma influência significativa na vida das pessoas e no desempenho das economias.

Para além das questões económicas, o mercado de combustíveis encontra-se intrinsecamente ligado a questões ambientais e de segurança energética, e o seu conhecimento é fundamental para o planeamento da transição energética que urge implementar nas sociedades contemporâneas. Acresce que num mundo globalizado e ainda dependente dos combustíveis fósseis, as interrupções nas cadeias de abastecimento podem produzir consequências significativas nas sociedades. Assim, compreender as estruturas de mercado, os mecanismos de fixação de preços, a concorrência e a regulação deste mercado torna-se fundamental para garantir um ambiente competitivo e sustentável para as economias modernas.

Em Portugal, o estudo deste mercado é particularmente relevante atendendo à sua dependência de combustíveis fósseis. Querer promover o desenvolvimento sustentável do país, garantir a sua transição energética e prevenir os impactos da volatilidade de preços sobre o orçamento dos cidadãos e das empresas, pressupõe um conhecimento detalhado das fontes de abastecimento, das capacidades de produção, de refinação, e da dependência de fornecimentos de combustíveis.

Neste contexto, e cingindo a análise ao mercado português, esta pesquisa pretende responder às seguintes questões: Quais os determinantes que influenciam a formação de preços dos combustíveis? Que normativas e regulamentos principais regem a formação de preços? Como evoluíram os preços dos combustíveis no mercado português no período 2019-Março 2023?

## Formação e Evolução dos Preços dos combustíveis em Portugal (2019 - março 2023)

Em concordância com estas questões, são estabelecidos os seguintes objetivos gerais e específicos:

[OG1] Compreender a formação de preço dos combustíveis no mercado português;

[OG2] Analisar a evolução dos preços dos combustíveis no mercado português no período pós 2019 até março 2023.

[OE1] Identificar os principais fatores que influenciam a formação dos preços dos combustíveis no mercado português;

[OE1] Identificar os principais normativos e disposições legais que regulam a formação dos preços dos combustíveis no mercado português;

[OE3] Analisar a evolução dos fatores determinantes da formação dos preços dos combustíveis no mercado português no período 2019-março 2023;

É estabelecida uma análise qualitativa, assente num estudo descritivo baseado na observação de normativos legais e dados estatísticos recolhidos junto a variadas entidades do setor energético, designadamente a ERSE, ENSE e DGEG.

Os dados estatísticos recolhidos reportam-se ao período 2019-março 2023. A escolha deste período permite o estudo de um período pré-pandémico, o contexto de pandemia, o período pós pandemia e a observação do período que sucede à invasão da Ucrânia. Assim, a análise é estabelecida em correspondência com os seguintes subperíodos: Pré-Pandemia (2019-março 2020), Contexto Pandémico (março 2020- junho 2022), Pós pandemia (julho 2022- março 2023), e Pós-Invasão da Ucrânia (fevereiro 2022- março 2023). Para cada um destes subperíodos são observados os preços de referência dos combustíveis, e analisada a quantidade mensal dos produtos Gasóleo rodoviário e Gasolina 95 simples.

A escolha deste tema resulta do interesse pessoal em aprofundar conhecimentos e desenvolver competências neste domínio, suscetíveis de contribuir de forma efetiva para a continuação do desenvolvimento de um negócio familiar nesta área empresarial. Adicionalmente, a opção foi determinada pelo interesse académico-científico em compreender a volatilidade deste mercado e a sua importância no quotidiano da população.

## Formação e Evolução dos Preços dos combustíveis em Portugal (2019 - março 2023)

No primeiro capítulo procede-se à contextualização do mercado dos combustíveis em Portugal, sendo realizada uma caracterização do setor e apresentada a forma de funcionamento do mercado e o seu enquadramento internacional. De seguida, é feito um estudo que incide sobre os fatores que influenciam a formação de preços, com referência específica às suas componentes, possíveis causas da variação de preços e impacto macroeconómico dos mesmos. No terceiro capítulo é apresentada a evolução dos preços dos combustíveis em Portugal no período pós 2019 a março 2023, sendo realizada uma análise detalhada das causas responsáveis pela sua variação e apresentada uma síntese dos resultados. Na conclusão do trabalho procede-se a uma reflexão sobre os resultados da pesquisa, retomando-se os objetivos e questões inicialmente colocadas.

# 1 CONTEXTUALIZAÇÃO DO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS EM PORTUGAL

## 1.1 Caracterização do Setor

A atividade petrolífera integra atividades que se desenvolvem em diferentes fases da cadeia de valor, envolvendo operações de extração, produção, refinação, distribuição e comercialização (Figura 1). As atividades a montante abrangem a exploração, a produção e o transporte do petróleo em bruto - Aprovisionamento. As atividades a jusante incluem a Refinação (refinação do petróleo bruto), a Logística (transporte e armazenamento primário, a venda grossista de combustíveis e o transporte e armazenamento secundários, e ainda o Retalho, com a venda a retalhistas (ERSE, 2020).



**Figura 1 - Cadeia de valor da atividade Petrolífera**

**Fonte: ERSE (2021)**

Em Portugal a prospeção de petróleo, até ao momento, não resultou na descoberta de reservas comerciais significativas. No início do século passado foram realizadas as primeiras pesquisas, principalmente nas áreas próximas a ocorrências de petróleo à superfície, mas apesar de alguns indícios promissores, nenhuma delas revelou quantidades comerciais de petróleo (Macieira, 1948). Após a extinção da Companhia dos Petróleos de Portugal (CPP), em 1969, a atividade de pesquisa foi aberta à livre concorrência em todo o território nacional, incluindo a plataforma continental, sendo assinados contratos de prospeção para áreas *offshore* em 1973 e 1974. No entanto, apesar dos esforços das empresas petrolíferas internacionais, como a Esso, Shell, Sun, Challenger, Chevron e Texaco, não foram encontradas descobertas comercialmente viáveis (Macieira, 1948).

Assim, apesar dos esforços realizados ao longo dos anos, os resultados da pesquisa de petróleo em Portugal têm sido infrutíferos do ponto de vista da viabilidade económica (Macieira, 1948) e a procura nacional de petróleo bruto continua a ser satisfeita através da importação.

Após a importação do petróleo bruto, este tem de ser processado em refinarias, de modo a obter os seus derivados, como o caso dos combustíveis rodoviários - gasolina e gasóleo. Os custos associados à importação destes combustíveis e à atividade de refinação integram-se e são usadas para definir o preço *ex-refinery* (preço do produto após a refinação e antes de outros custos serem incorporados para formar o preço final). O preço *ex-refinery* serve de referência para o comércio de produtos refinados, como a gasolina e *diesel*, mas ainda antes de incluir outros custos como o transporte, impostos e margem de lucro (ERSE, 2020). As vendas *ex-refinery* correspondem ao primeiro nível de distribuição e consistem na venda de elevadas quantidades de produtos derivados à saída da refinaria, destinados a grossistas, retalhistas e *traders* de grande dimensão (ERSE, 2020). No território nacional, as vendas *ex-refinery* podem decorrer a partir da venda de refinarias nacionais ou de refinarias internacionais; neste último caso originam importações de combustíveis rodoviários (ERSE, 2020).

Em Portugal, atualmente, apenas temos uma refinaria em funcionamento, pertencente à empresa Petrolgal, localizada em Sines. Até 2021, a Petrolgal possuía 2 refinarias, mas com o encerramento da refinaria de Matosinhos, todas as atividades de refinação passaram a concentrar-se em Sines.

A refinaria de Matosinhos englobava no seu complexo industrial de 290 hectares, uma fábrica de aromáticos, uma fábrica de óleos base e uma fábrica de lubrificantes. Apresentava uma capacidade de processamento de 90 mil barris de petróleo por dia e uma capacidade de armazenamento de 1.986 mil metros cúbicos (Galp, 2010). Conjuntamente com a refinarias de Sines, tinham a capacidade para refinar trezentos e trinta mil barris de crude (petróleo bruto) por dia.

## Formação e Evolução dos Preços dos combustíveis em Portugal (2019 - março 2023)

Atualmente, a refinaria de Sines é uma das maiores da Europa, com uma capacidade de destilação de 10,9 milhões de toneladas por ano, ou seja, 220 mil barris por dia, com uma área de 320 hectares, com uma capacidade de armazenagem de 3 milhões de m<sup>3</sup>, dos quais 1,5 milhões de petróleo bruto e o restante de produtos intermédios e finais, como o gasóleo e a gasolina (Turismo industrial sustentável, s.d).

Recorde-se que não possuindo uma produção interna de petróleo, as necessidades são cobertas através das importações desse recurso. Na Tabela 1 é possível observar-se as importações nacionais de petróleo bruto no período de 2019 a 2022, percebendo-se a sua redução entre 2019-2021 e um aumento em 2022, embora com uma quantidade ainda menor do que em 2019. Em termos de taxa de variação salienta-se a queda acentuada em 2021 em relação a 2020 (-13,23%) e a recuperação parcial em 2022 (7,48%).

Quanto à participação relativa do Brasil nestas importações assinala-se o seu aumento significativo ao longo dos anos, indicando uma maior dependência deste mercado em relação ao petróleo em bruto. Esta evolução justifica-se pela exclusão parcial da Rússia como país oriundo de importações de petróleo, embargo político que pretendeu sancionar a invasão da Ucrânia em 2020. Embora não total (já que não houve uma proibição completa das importações), este embargo as restrições impostas obrigaram a uma estratégia de diversificação de fornecedores, conduzindo a uma consolidação e crescente peso nas importações provenientes do Brasil.

<b>Importações nacionais de Petróleo Bruto 2019-2022</b>				
	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>Importações (Ton)</b>				
<b>Petróleo Bruto</b>	11 235 793	10 794 628	9 366 672	10 067 364
<b>Taxa de variação em relação ao ano anterior</b>				
<b>Petróleo Bruto</b>		-3,93%	-13,23%	7,48%
<b>Peso relativo do Brasil nas importações</b>				
<b>Petróleo Bruto</b>	9,54%	26,09%	38,52%	38,28%

**Tabela 1 - Importações Nacionais de Petróleo Bruto, 2019-2022**  
Fonte: ERSE (s.d.b)

Conforme ilustrado anteriormente na Figura 1, após a refinação ou a importação, os combustíveis passam ainda por diversas fases da cadeia de valor até chegarem ao consumidor final, em particular o armazenamento e transportes dos combustíveis até ao seu ponto de venda. O primeiro nível de armazenamento é garantido pelos depósitos de importação/refinarias; esses transportes estão interligados a meios de transporte de grande volume responsáveis pelo encaminhamento dos produtos refinados para depósitos de distribuição ou postos de combustível (ERSE,2020).

A refinaria de Sines tem ligação ao porto de Sines através de um oleoduto, que permite o transporte eficiente do petróleo bruto vindo por navio. Adicionalmente, através de oleodutos de grande extensão, os depósitos de importação e refinaria estabelecem ligações aos depósitos de distribuição localizados em Aveiras de Cima, em Lisboa, cujo proprietário é a companhia Logística de Combustíveis (CLC) (AdC, 2018).

A CLC é detida em 65% pela Galp, e corresponde à empresa de logística portuguesa proprietária do único oleoduto multiproduto existente em Portugal. O oleoduto da CLC tem 147 km de comprimento e capacidade para transportar 4 mt de produtos petrolíferos de forma sequencial (Galp, s.d.b.). A Galp beneficia de variados acessos aos terminais marítimos em Portugal, nomeadamente ao de Sines, responsável pela zona de Lisboa e centro do País, e o porto de Leixões, responsável pela logística na zona norte de Portugal, nomeadamente após o fecho da refinaria de Matosinhos (Galp, s.d.b.).

Os produtos, são vendidos posteriormente a partir do depósito de distribuição, de dimensão mais reduzida do que a dos depósitos de importação, que permitem armazenamento mais próximo dos pontos de venda a retalho para os quais os produtos são transportados para o camião cisterna (AdC, 2018). No entanto, as refinarias e os depósitos de importação também têm a possibilidade de servir abastecimentos locais, como o abastecimento de estações de serviço localizadas nas áreas em redor (AdC,2018).

Para além das vendas *ex-refinery*, mencionadas anteriormente, existem alguns operadores de elevada dimensão que obtêm quantidades elevadas de produtos derivados e posteriormente revendem, pelo menos parte das suas compras, a outros operados, retalhistas, e a grandes clientes da área da indústria (AdC,2018).

## 1.2 Funcionamento do mercado

Em Portugal, o mercado dos combustíveis apresenta uma estrutura oligopolista, sendo dominado por um pequeno número de grandes empresas, designadamente a Galp Energia, BP Portugal, Repsol Portuguesa e Prio Energy, empresas que são responsáveis pela produção, importação, refinação e distribuição de combustíveis no país (AdC, 2018). Apesar da existência de outras empresas, a sua participação é pouco significativa face aos atores identificados anteriormente.

A regulação do mercado dos combustíveis em Portugal é partilhada entre o governo e diversas entidades reguladoras. O governo assume um papel fundamental na definição das políticas energéticas e legislação correspondente, alinhada com objetivos de segurança energética, proteção ambiental e concorrência, bem assim como com regulamentações e diretrizes da União Europeia. A Entidade Reguladora para o Setor Energéticos (ERSE), autoridade reguladora independente do setor de energia, incluindo o mercado de combustíveis, supervisiona e garante a implementação das políticas energéticas definidas, designadamente através da fiscalização das atividades das empresas no setor, concessão de licenças e monitorização do mercado, designadamente ao nível da transparência de preços. A Autoridade da Concorrência (AdC), em conjunto com a Direção-Geral de energia e Geologia (DGEG), supervisiona e garante a concorrência no mercado, prevenindo conluios suscetíveis de influenciar os preços e prejudicar consumidores.

A venda a retalho da gasolina e gasóleo engloba as vendas da totalidade da rede dos postos de abastecimento a consumidores finais destes combustíveis. Os consumidores têm liberdade de escolha entre os diferentes postos de abastecimento e podem comparar preços e serviços oferecidos.

Para o setor, as infraestruturas de armazenamento têm um papel crucial na determinação das condições da concorrência, já que delas dependem o acesso às importações e o estabelecimento de ligações entre os variados mercados da cadeia de valor (*ex-refinery*, grossistas, retalhistas, entre outros) (AdC,2018). Pelo exposto, a venda a retalho encontra-se dependente do acesso a infraestruturas logísticas, de modo a facilitar os retalhistas na escolha das opções mais competitivas de mercado, de modo a aumentar a sua carteira de clientes:

- Acesso direto ao mercado internacional, através das importações realizadas pelos navios;
- Abastecimento junto das refinarias nacionais, através das compras *ex-refinery* à Galp;
- Recurso ao mercado dos Grossistas, através da compra a empresas petrolíferas e outras com capacidade de armazenamento.

As maiores empresas petrolíferas são a Galp, BP e Repsol, que detêm mais de 90% da capacidade máxima de armazenamento instalada em Portugal, sendo que 75% dessa capacidade está localizada mais a sul do País (AdC, 2018).

A procura de combustível ao nível do retalho é constituída em grande parte por contribuintes em nome individual (AdC, 2018), sendo que estes apresentam uma reduzida sensibilidade ao preço, caracterizando-se por uma procura relativamente inelástica em relação ao preço, no curto prazo. Relativamente à elasticidade rendimento-procura é possível verificar menores valores a curto prazo do que a longo prazo, sugerindo que o comportamento dos consumidores se vai ajustando a rendimentos mais elevados para prazos mais longos (Oliveira, 2001). Dito de outra forma, a procura por combustíveis não varia significativamente quando há um aumento na rendimento dos consumidores em um curto período de tempo, mas ao longo do tempo, com rendimentos mais elevados, os consumidores podem ajustar o seu comportamento e procurar mais combustíveis. Este comportamento pode estar relacionado com fatores como a compra de veículos de consumo de combustível mais elevado ou o aumento do uso de transporte privado.

Em relação à oferta, a venda a retalho dos combustíveis rodoviários integra as vendas em postos de combustível a consumidores finais e encontram-se em funcionamento três tipos de operadores (AdC, 2018):

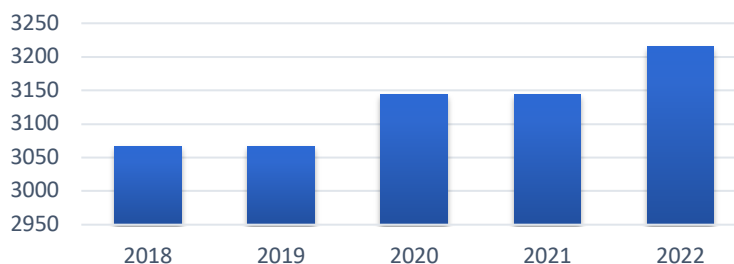
- i. **Empresas petrolíferas verticalmente integradas:** Geralmente estão presentes ao longo da cadeia de valor, desde a refinação às vendas por grosso em retalho. Existem três tipos de postos com insígnia, com diferentes categorias, em função as relações contratuais existentes:
  - a. Postos do tipo COCO (*Company Owned Company Operated*), i.e., postos de abastecimento cuja propriedade e exploração é da responsabilidade da empresa petrolífera ou subsidiária;

- b. Postos do tipo CODO (*Company Owned Dealer Operated*), i.e., posto cuja propriedade é da empresa petrolífera, mas a sua exploração é por conta de terceiros (cessionários/agentes);
- c. Postos do tipo DODO (*Dealer Owned Dealer Operated*);
- ii. **Retalhistas independentes:** Operadores presentes, quase em exclusivo, na venda em retalho, adquirindo os combustíveis através de empresas petrolíferas nos mercados grossistas;
- iii. **Cadeias de Supermercados:** Tratam-se de retalhistas independentes, embora apresentem algumas características distantes destes, já que:
  - a. São detidos por grandes grupos do retalho alimentar, geralmente com postos de combustível situados nas imediações do supermercado;
  - b. A venda a retalho de combustíveis é um negócio/fonte de rendimento secundário que tem como objetivo a atração de clientes à sua superfície comercial;
  - c. Na generalidade dos casos, o volume de vendas do posto de combustível permite a obtenção de economias de escala ao nível da gestão do posto e de preços inferiores;
  - d. Localizam-se, geralmente, em grandes aglomerados populacionais;

Em 2022, encontravam-se registados na ENSE, 3216 postos de combustível, dos diferentes operadores, tendo-se verificado um aumento no número de postos de abastecimento em Portugal Continental ao longo do tempo (Figura 2).

Verifica-se igualmente a existência de diferentes tipos de operadores no setor, cada qual desempenhando atividades específicas (Figura 3).

## Postos de combustível em Portugal Continental



**Figura 2 - Número de Postos de Combustível em Portugal Continental**

Fonte: ENMC (2017 a 2019) e ENSE (2020 a 2022)



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

**Figura 3 - Tipo de Operadores**

Fonte: ERSE (2021)

A indústria da venda a retalho dos combustíveis rodoviários é, assim, composta por um elevado número de operadores de pequena dimensão, ou seja, com um peso muito baixo no mercado, e um número reduzido de operadores de grande dimensão. Em posição intermédia, estão as cadeias de supermercado (AdC, 2018).

Em suma, o setor de atividade dos combustíveis rodoviários importa na sua integralidade a sua principal matéria prima, o petróleo bruto. A refinação e armazenamento são atividades com elevada concentração, visto que apenas temos uma empresa responsável refinadora, com apenas uma unidade, que garante mais de metade da capacidade nacional de armazenamento dos combustíveis rodoviários. Após a refinação, armazenamento, transporte e distribuição, o produto resultante é posteriormente vendido ao público nos postos de combustível.

Após esta caracterização do setor de combustíveis em Portugal, é ainda importante destacar algumas alterações recentes que tiveram impacto no seu funcionamento.

Em particular, os acessos às infraestruturas têm registado algumas mudanças, destacando-se as que visaram apresentar um alargamento de alternativas às infraestruturas logísticas presentes no setor, designadamente com o investimento na expansão do parque de tanques no Porto de Aveiro, por parte da Empresa Prio, e a construção de um parque de armazenamento de combustível, especificamente o gasóleo (dos combustíveis mais utilizados em Portugal), na zona industrial de Sines, por parte da empresa Repsol (AdC, 2018).

Não obstante estes investimentos dirigidos ao melhor funcionamento do setor, registaram igualmente algumas situações que o vieram prejudicar, como é o caso do desmantelamento do Parque Real da Petrogal (Matosinhos), que veio a reforçar a posição da Galp na zona norte de Portugal continental (AdC, 2018). Após encerramento da refinaria de Matosinhos, em abril de 2022 foi entregue o plano de desativação da refinaria de Matosinhos à Agência Portuguesa do Ambiente (APA), plano que consiste no desmantelamento faseado de equipamentos de diversas áreas da instalação, com início em janeiro de 2023, e conclusão prevista até meados de 2025 (Sapo, 2022). No entanto, o plano apresentado à Câmara Municipal de Matosinhos foi rejeitado, adiando a resolução acerca do futuro da refinaria de Matosinhos (AbrilAbril, 2023).

Ao nível do retalho dos combustíveis, também se registaram algumas mudanças legais como a obrigatoriedade de venda de combustíveis simples, tanto do gasóleo como da Gasolina 95, em todos os postos do território nacional. Essa obrigação teve um impacto nas estratégias das empresas petrolíferas, já que obrigou à disponibilização de combustíveis simples em todos os postos de abastecimento, o que influenciou as estratégias de venda. Assinala-se que embora os consumidores tenham passado a ter acesso mais amplo a combustíveis simples, também houve um aumento no consumo de gasóleo aditivado, gama *premium*, que é uma opção de maior qualidade e desempenho (AdC, 2018).

### 1.3 Enquadramento internacional

Existem dois principais padrões de referência para negociar o petróleo bruto a nível internacional, o Brent e WTI, referências que indicam o tipo, a origem e o local de descarga do óleo.

O Brent refere-se a petróleo bruto com origem no Mar do Norte, designadamente em áreas de extração do Reino Unido e da Noruega, e é negociado em dólares na Bolsa Internacional do Petróleo (IPE) em Londres. É a principal referência nos mercados europeus e asiáticos e uma das três principais referências para os investidores petrolíferos (Costa, D,2022).

O WTI (*West Texas Intermediate*) é um petróleo bruto processado e extraído nos EUA, em particular no West Texas. É negociado na Bolsa de Valores de Nova York, sendo o petróleo de referência para o mercado no continente americano.

Embora a densidade não seja o único fator que influencia na cotação do petróleo, tem o papel crucial, já que tem interferência no processo de refinação do petróleo, aumentando ou reduzindo os seus custos. Em termos de composição e densidade, o padrão WTI apresenta uma melhor qualidade, já que na sua composição é um óleo mais doce/leve, com menor densidade (menor viscosidade) e menor teor de enxofre, facilitando o processo de refinação e remoção do enxofre. No entanto, apesar da sua qualidade superior, o valor do seu barril, não é necessariamente superior ao do Brent, geralmente, costuma ser ao contrário (Costa, 2022).

Relativamente à procura mundial de petróleo, a OPEP prevê que o seu aumento em 2,4% entre o primeiro e o segundo semestre de 2023, evolução essa impulsionada por um maior consumo nas economias emergentes, até se situar numa média de 103,25 milhões de barris diários no último trimestre (OPEC, 2023). No entanto, o relatório mensal apresentado pela OPEP, mantém inalteradas as anteriores projeções para o ano de 2023, enfatizando que as novas projeções podem estar sujeitas a variações devido a manutenção da política de cortes na produção.

## Formação e Evolução dos Preços dos combustíveis em Portugal (2019 - março 2023)

Devido à política de cortes de produção (OPEC, 2023), em vigor desde 2022 e de acordo com a qual se pretende a redução da oferta do petróleo, numa tentativa de subida dos preços do petróleo (Expresso, 2023), é possível verificar nas tabelas 2 e tabelas 3, referentes a produção de petróleo bruto, uma tendência decrescente (embora irregular) na produção de petróleo, fator que constitui um fator de grande imprevisibilidade.

Direct communication	2021	2022	3Q22	4Q22	1Q23	Mar 23	Apr 23	May 23	Change May/Apr
Algeria	911	1,020	1,050	1,030	1,011	1,008	999	962	-37
Angola	1,124	1,137	1,147	1,071	1,046	972	1,063	1,111	48
Congo	267	262	261	261	278	285	277	285	9
Equatorial Guinea	93	81	83	56	51	48	49	61	12
Gabon	181	191	198	183	201	190	197	218	21
IR Iran	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Iraq	3,971	4,453	4,632	4,505	4,288	4,200	3,938	3,955	17
Kuwait	2,415	2,707	2,799	2,721	2,676	2,676	2,676	2,548	-128
Libya	1,207	..	..	..	..	..	1,210	1,158	-52
Nigeria	1,323	1,138	985	1,137	1,277	1,268	999	1,184	185
Saudi Arabia	9,125	10,591	10,968	10,622	10,456	10,464	10,461	9,959	-502
UAE	2,718	3,064	3,170	3,093	3,041	3,045	3,041	2,891	-150
Venezuela	636	716	673	693	731	754	810	819	9

**Tabela 2 - Produção de petróleo bruto da OPEP baseada em comunicação direta**

\* Produção de petróleo bruto da OPEP com base em comunicação direta respeita a decisões conjuntas sobre a oferta de petróleo no mercado mundial, visando coordenar as políticas de produção dos países membros, influenciando assim os preços do petróleo bruto internacionalmente e garantindo uma oferta adequada para atender à procura global.

Fonte: OPEC (2023)

Secondary sources	2021	2022	3Q22	4Q22	1Q23	Mar 23	Apr 23	May 23	Change May/Apr
Algeria	913	1,017	1,040	1,030	1,015	1,012	1,010	974	-36
Angola	1,122	1,140	1,155	1,084	1,063	978	1,091	1,145	54
Congo	263	261	264	252	270	273	261	265	4
Equatorial Guinea	98	84	90	63	53	46	60	56	-3
Gabon	182	197	201	199	194	197	209	210	1
IR Iran	2,392	2,554	2,565	2,567	2,568	2,577	2,619	2,679	61
Iraq	4,046	4,439	4,522	4,505	4,372	4,339	4,115	4,137	22
Kuwait	2,419	2,704	2,801	2,712	2,684	2,680	2,650	2,555	-95
Libya	1,143	981	976	1,153	1,157	1,159	1,160	1,169	8
Nigeria	1,372	1,204	1,063	1,172	1,345	1,357	1,098	1,269	171
Saudi Arabia	9,114	10,530	10,893	10,605	10,358	10,411	10,496	9,977	-519
UAE	2,727	3,066	3,168	3,094	3,044	3,041	3,034	2,894	-140
Venezuela	553	673	657	662	696	703	726	735	9
<b>Total OPEC</b>	<b>26,345</b>	<b>28,852</b>	<b>29,397</b>	<b>29,097</b>	<b>28,820</b>	<b>28,773</b>	<b>28,529</b>	<b>28,065</b>	<b>-464</b>

**Tabela 3 - Produção de petróleo bruto da OPEP baseada em fontes secundárias**

\*A produção de petróleo bruto da OPEP baseada em fontes secundárias refere-se ao método utilizado pela organização para estimar a produção de petróleo de seus países membros por meio de fontes independentes e externas. Para fornecer informações transparentes e confiáveis sobre sua produção, os países membros da OPEP concordaram em usar fontes secundárias, como agências especializadas, empresas de consultoria e instituições financeiras, para obter dados sobre sua produção de petróleo.

Fonte: OPEC (2023)

## 2 FATORES QUE INFLUENCIAM A FORMAÇÃO DE PREÇOS

### 2.1 Preços de referência

Os preços de referência no setor de combustíveis são valores utilizados como base para determinar os preços de venda dos produtos derivados de petróleo. São estabelecidos com base em indicadores de mercado e a sua função é servir como uma referência para as empresas do setor determinarem seus próprios preços de venda. A sua formação tem como elementos base a cotação internacional do mercado e outras componentes, como o custo de transportes, descarga, armazenamento, a incorporação do biocombustível, o enchimento e o imposto aplicado ao produto (ENSE, 2020).

Os preços de referência para os combustíveis brancos e GPL, são calculados diariamente, e constituem a referência do valor saída das instalações logísticas, correspondendo ao preço *ex-refinery*. A este preço são posteriormente adicionados os custos associados à descarga e armazenamento do produto, os custos inerentes à constituição de reservas nacionais e à incorporação de biocombustíveis (ERSE, 2022). A Figura 4 ilustra as componentes que integram o preço de referência e o preço de venda ao público.

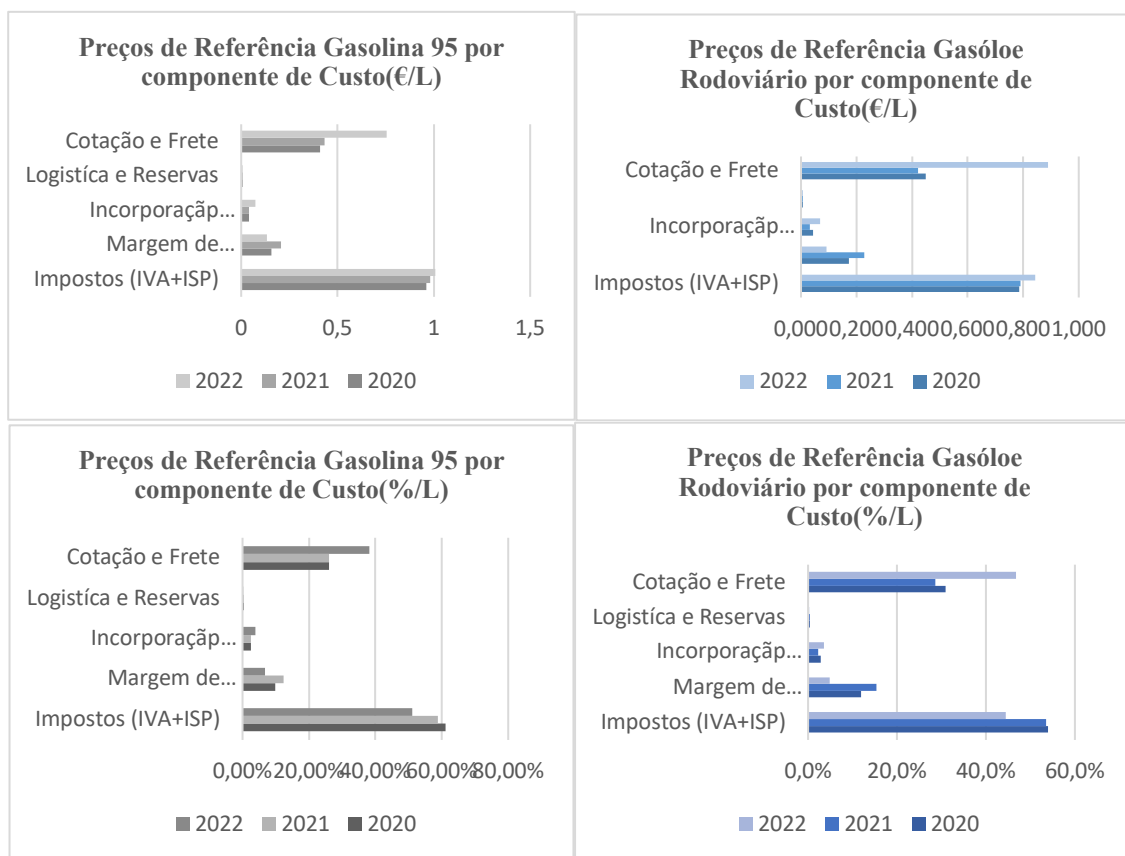
Preço de venda ao Público	Preço de Referência
<b>Crude</b> <b>Descarga</b> <b>Refinação</b> <b>Expedição</b> <b>Transporte</b>	<b>Cotação internacional + Frete</b> - Cotação diária de Gasolina IO95 ou Gasóleo Rodoviário 10 ppm, considerando o preço CF NWE em USD/Ton de Argus, convertido em EUR/l. - Custo adicional de transporte específico do produto para Lisboa, em USD, considerando navios de 30000 toneladas, convertido para EUR/l
<b>Descarga</b> <b>Armazenagem</b> <b>Reservas</b> <b>Incorporação de biocombustíveis</b>	<b>Descarga e Armazenagem:</b> Custos com operações logísticas de receção de produtos derivados de petróleo (EUR/Ton) e respetiva armazenagem (EUR/Ton) durante 15 dias, convertido em EUR/l <b>Reservas:</b> Custos com as reservas de segurança constituídas e controladas diretamente pela entidade central de armazenamento, em EUR/l <b>Incorporação de biocombustíveis:</b> Custos com a incorporação de BioETBE (EUR/l) na gasolina IO95 e custos com a incorporação de FAME (EUR/l) no gasóleo rodoviário, ambos para um TE, em 2019, igual a 7,5% (2020-10%)
<b>Logística de Revenda</b> <b>Margem</b> <b>Comercialização</b>	Não inclui componente de logística secundária e atividade de comercialização retalhista
<b>ISP</b> <b>IVA (preço grossista)</b> <b>IVA (preço comercialização)</b>	<b>ISP</b> (incluindo taxa de carbono e contribuição rodoviária) para Gasolina IO95 e para o gasóleo rodoviário, apresentado em EUR/l <b>Taxa de IVA</b> aplicada à gasolina IO95 e ao gasóleo rodoviário Não inclui IVA sobre as componentes de logística de revenda e margem de comercialização

Figura 4 - Detalhes do preço de referência e componentes do PVP

Fonte: ERSE (2020)

## Formação e Evolução dos Preços dos combustíveis em Portugal (2019 - março 2023)

Tendo em consideração que o preço de referência reflete as atividades realizadas até à saída das instalações de logística, a diferença entre o PVP e o preço de referência indica os custos relacionados com a atividade comercial, como a sua distribuição e transporte, a operação dos postos de abastecimento e a margem da atividade comercial, seja no mercado grossista como no retalhista (ERSE,2022).



**Figura 5 - Preços de Referência Gasóleo rodoviário e Gasolina 95 por componente de Custo (€; %/L)**  
**Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE (s.d.b)**

A figura apresentada pretende demonstrar a composição dos preços de referência da gasolina 95 simples e do gasóleo rodoviário, de modo a entender o peso destes nos preços de venda ao público. É possível observar, em ambos os produtos, uma decida gradual dos impostos, devido às alterações do ISP, por parte do governo português, que visam combater a tendência crescente que se tem vindo a registar na cotação e frete, nomeadamente no ano de 2022, em resultado da taxa de câmbio e do preço do petróleo bruto. Em relação às margens de comercialização é possível identificar uma subida em 2021, face ao ano anterior, seguida de uma descida abrupta, para ambos os combustíveis. Quanto à incorporação dos biocombustíveis verifica-se uma subida em 2022, face aos anos anteriores e quanto à logística e reservas observa-se um peso constante ao longo dos anos.

## **2.2 Custos associados à logística**

Uma análise dos custos associados à logística exige a observação dos custos subjacentes às atividades a montante e jusante da cadeia de valor do setor, designadamente as componentes de descarga, a formação de reservas, armazenamento e expedição do produto.

Para tanto, as infraestruturas com maior destaque na análise são as declaradas de interesse público, nomeadamente, o oleoduto multiproduto Sines-Aveiras de Cima e a instalação de Aveiras de Cima da Companhia Logística de combustíveis (CLC, S.A.), devido à sua relevância no desempenho da atividade do Sistema Petrolífero Nacional em termos da sua capacidade e localização, e pela falta de alternativas viáveis à sua utilização, visto que é partilhada pelos três operadores líderes de mercado: Galp Energia, Repsol e BP, quer pelo grau de concentração apresentado (ERSE, 2022).

As instalações da CLC abrangem um parque de armazenamento de combustíveis de combustíveis líquidos e GPL, localizado no Parque de Aveiras, em Aveiras de Cima, instalações para enchimento de camiões cisternas e garrafas de GPL, também localizado em Aveiras de Cima, bem como um oleoduto de transporte multiproduto e a respetiva estação de bombagem (ERSE,2022).

Estas instalações, devido às suas características, desempenham um papel fundamental no Sistema Petrolífero Nacional, tendo um contributo essencial no abastecimento de combustíveis líquidos e GPL na zona centro do País, bem como na zona da Grande Lisboa. Estas instalações detidas pela Galp Energia, Repsol, BP e Rubis, e foram declaradas de interesse público pelo Decreto de lei nº 244/2015, publicado em 2 de Fevereiro de 2015 (ERSE, 2022).

De modo a determinar os custos de descarga, integrados no custo logístico, é utilizado o tarifário aplicado no Terminal de Granéis Líquidos (TGL) no Porto de Sines e os valores máximos aplicados no terminal petroleiros do Porto de Leixões. O TGL do porto de Sines corresponde à única infraestrutura portuária do Sistema Petrolífero Nacional cuja atividade é em regime de concessão de serviço público, isto é, que presta serviço a terceiros, sendo operado pela Companhia Logística de Terminais Marítimos (CLT), que está integrada no grupo Galp (ERSE, 2022).

A TGL do Porto de Sines encontra-se sob domínio da Administração do Porto de Sines e do Algarve, S.A. (APS) que, como concesso, aprova o Regulamento de Tarifas da TGL aplicado a CLT (ERSE, 2022).

O artigo 8º do Regulamento de Tarifas da TGL estabelece que a tarifa de movimentação de cargas, quer para o gasóleo ou para a gasolina, é de 1,1832€ por tonelada, sendo que a este valor acresce a tarifa referente ao ISP, cujo valor é de 0,0052€ por tonelada movimentada, e de forma automática, e pela manutenção e implementação do código ISPS no TGL do Porto de Sines (Despacho 696/2022, de 17 de Janeiro).

O Terminal Petrolífero do Porto de Leixões é operado pelo serviço privativo da Galp Energia. No entanto a prestação de serviços a terceiros está sujeita a um teto máximo que no caso do gasóleo e gasolina é de 2,072€ por tonelada movimentada (ERSE, 2022).

Infraestrutura portuária	Tarifa aplicável			
	EUR/ton	EUR/kg	EUR/l	
			Gasóleos	Gasolinas
Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Sines	1,1884	0,001188	0,000992	0,000855
Terminal Petrolífero e Oceânico do Porto de Leixões	2,072	0,002072	0,001730	0,001492

**Figura 6- Tarifas aplicáveis à descarga de Gasolinas e Gasóleos**  
**Fonte: ERSE (2020)**

Para determinação dos custos de referência de armazenamento e expedição do produto são consideradas as taxas aplicáveis nas instalações da CLC, em Aveiras de Cima (ERSE,2022).

No Sistema Petrolífero Nacional existem variadas instalações de receção, armazenamento e expedição de produtos, que têm a função de logística primária. No entanto, a CLC é a única que beneficia da posição de instalação de utilidade pública (ERSE, 2022).

Tendo em conta o apresentado, é considerado os custos de armazenamento e expedição do produto como a tarifa mais baixa da CLC, cujo valor é de 0,005505€ por litro de produto movimentado nas instalações de Aveiras de Cima (ERSE, 2022).

Os custos associados à constituição de Reservas é da responsabilidade da empresa pública ENSE E.P.E, visto que é a responsável pela aquisição, manutenção, gestão e mobilização das reservas de petróleo bruto e de derivados do petróleo, assegurando as funções de Entidade Central de Armazenamento Nacional (ECA) (ENSE, 2022).

Os operadores têm a obrigação da constituição de reservas análogas a 90 dias de consumo médio diário do ano anterior, sendo que 30 dias são constituídos, obrigatoriamente, pela ECA, e os restantes 60 dias em local a informar à ENSE (ENSE, 2022).

A ENSE disponibiliza-se para substituir os ‘operadores obrigados’ na constituição de reservas, de acordo com o seguinte procedimento (ENSE, 2022).

- Para o grupo dos pequenos Operadores (aqueles que não dispõem de capacidade de armazenagem própria), a ENSE substitui-se-lhes até ao total da sua obrigação (90 dias);
- Para o grupo dos grandes Operadores (aqueles que dispõem de capacidade de armazenagem própria), a ENSE substitui-se-lhes até mais 30 dias (no total máximo de 60 dias).

Por despacho 696/2022, de 17 de Janeiro, foram aprovadas as prestações unitárias mensais, a vigorar em 2022, referentes a categoria de petróleo definidas no nº1 o artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 165/2013, de 16 de dezembro, na sua redação atual, tendo sido fixado o valor de 2,03€/ton. Coe/mês para os combustíveis rodoviários, designadamente gasóleos e gasolinas.

### **2.3 Relevância macroeconómica da subida de preços dos combustíveis**

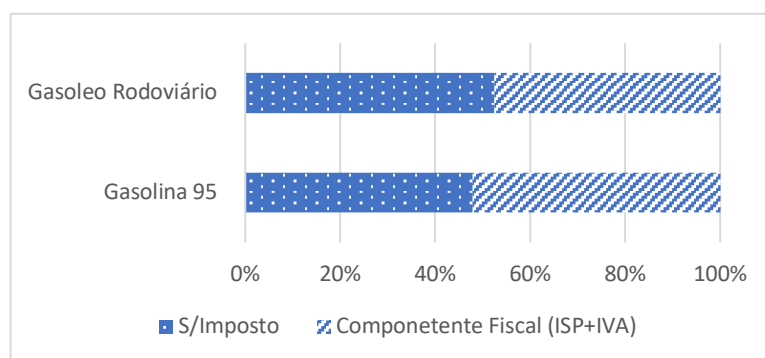
Os recentes conflitos na Ucrânia e o período pós-pandémico contribuíram para o aumento dos preços do petróleo, bem como para um debate referente a importância destes para as economias industrializadas, dando origem a alguns cenários especulativos quanto a um eventual novo choque petrolífero (BdP, 2004.).

Um dos impactos mais comuns do preço do petróleo sobre a economia assenta na sua relevância como fator e custo intermédio de produção. Quando o preço do petróleo aumenta, os custos de produção de bens e serviços também tendem a aumentar, uma vez que o petróleo desempenha um papel fundamental na economia como fonte de energia e como matéria-prima para diversos setores industriais, afetando empresas que precisam de utilizar o petróleo diretamente nos seus processos produtivos (como a indústria de transporte) bem assim como as que têm cadeias de aprovisionamento e de abastecimento dependentes de produtos derivados do petróleo.

Quando os custos de produção aumentam devido ao aumento dos preços do petróleo, as empresas podem transferir esses custos para os consumidores através da elevação de preços, resultando em inflação.

Neste sentido, de acordo com o BdP (2004), os efeitos na inflação podem ser divididos em efeitos de primeira ordem (diretos e indiretos) e efeitos de segunda ordem (BdP, 2004.). Os efeitos de primeira ordem espelham a situação em que os combustíveis e atividades com conteúdo direto com o petróleo se encontram englobados no índice de preços no consumidor (IPC) (BdP, 2004.). No seu âmbito pode distinguir-se o impacto sobre a componente energética do índice de preços, efeito direto, e sobre a componente de índice do conteúdo energético, efeito indireto.

Em relação aos efeitos diretos, quanto mais elevado a percentagem de produtos energéticos nas despesas de consumidor maior é o impacto direto sobre o IPC (BdP, 2004.). Contudo, o impacto sobre o IPC varia consoante a estrutura do imposto que esteja a ser aplicada, já que poderá permitir que uma variação no preço do petróleo não seja transmitida na totalidade ao consumidor (Ramos, 2009). Ou seja, a magnitude desse impacto pode ser influenciada pela estrutura do imposto aplicado, que determinará se as variações nos preços serão transmitidas integralmente aos consumidores ou se serão atenuadas. Se os impostos forem calculados com base no preço final do produto, qualquer alteração no preço será repassada ao consumidor. Se o imposto corresponder a algo específico (isto é,  $x$  euros por unidade de produtos energético), o aumento de custo dos produtos energéticos é transmitido apenas parcialmente ao consumidor (BdP, 2004.). A Figura 7 evidencia o valor da componente fiscal presente nos preços dos combustíveis, que é transmitida no índice de preço dos consumidores.



**Figura 7 - Componente fiscal do preço dos combustíveis em Portugal (%)**

**Fonte: ENSE. (s.d.c)**

Os efeitos de primeira ordem indiretos reportam-se ao impacto que o conteúdo energético da produção sobre o preço dos bens e serviços (como o caso dos transportes, que tem componentes elevadas de energia) (BdP, 2004.). Estes efeitos indiretos, contrariamente aos diretos, são difíceis de estimar devido ao seu alcance, que está dependente da importância do petróleo como fator de produção (BdP, 2004.).

Relativamente aos efeitos de segunda ordem, reportam-se à reação macroeconómica à variação do preço do petróleo e constituem condição adicional para a produção de efeitos desfasados sobre as componentes do IPC. Geralmente, os efeitos de segunda ordem estão associados à causalidade entre salários e preços pelo que é possível afirmar que as magnitudes dos efeitos de segunda ordem estão dependentes da flexibilidade do mercado de trabalho e da formação das expectativas referentes à inflação (BdP, 2004.).

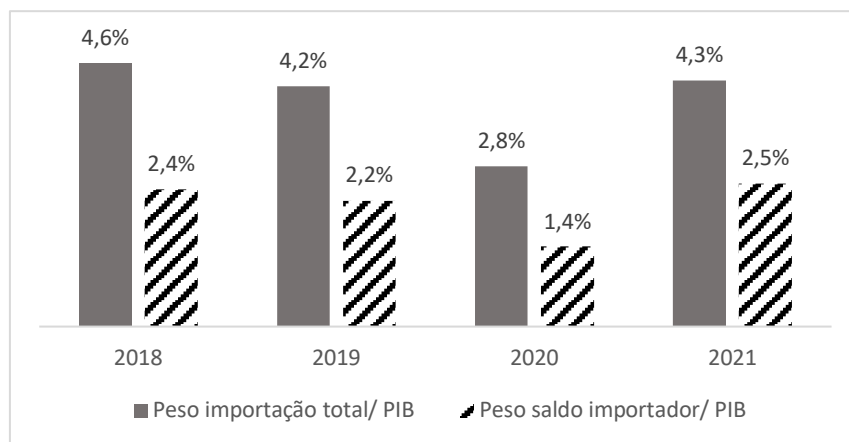
Encontra-se igualmente uma correlação negativa entre o PIB e a subida do preço do petróleo, designadamente por via da inflação que é espoletada e que pode conduzir a políticas monetárias restritivas (aumentar as taxas de juros), diminuição do investimento e do consumo. O aumento dos preços do petróleo também pode afetar negativamente setores dependentes do petróleo, como o transporte e a indústria manufatureira, levando a uma diminuição da atividade económica nessas áreas.

Esta correlação negativa é agravada pela dificuldade em arranjar produtos substitutos do petróleo (BdP, 2004.), sem prejuízo desta dependência ter vindo a decrescer nas economias industrializadas, já com algumas alternativas aos combustíveis fósseis. No entanto, estes efeitos ainda perduram, e podem ser difíceis de prever e calcular, já que estão dependentes dos fatores político-económicos e expectativas à persistência do choque (BdP, 2004.).

Uma tendência crescente no preço do petróleo corresponde a um choque negativo dos termos de troca nos países importadores de petróleo. Tendo como princípio que a procura de petróleo é inelástica ao preço, o efeito causado pelo choque petrolífero é transmitido para o PIB através do aumento dos recursos domésticos necessários para assegurar o mesmo volume de petróleo a importar.

## Formação e Evolução dos Preços dos combustíveis em Portugal (2019 - março 2023)

Um indicador simples para representar deste efeito é o peso do petróleo importado no PIB, apresentado na Figura 8.



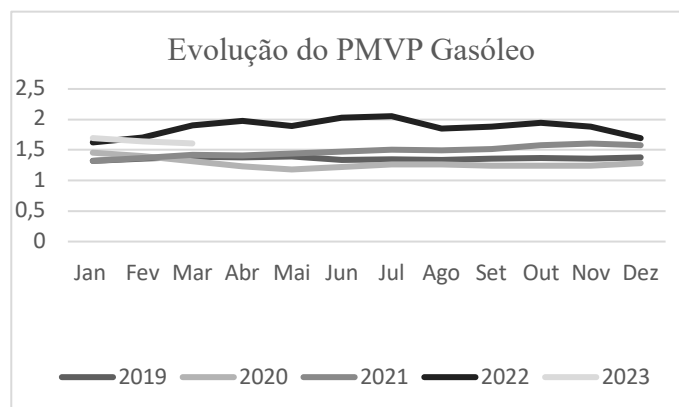
**Figura 8- Peso (%) da importação dos produtos energéticos no PIBpm (2018 a 2021)**  
**Fonte: DGEG (2021) e ERSE (s.d.a)**

### 3. PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS EM PORTUGAL NO PERÍODO PÓS-2019

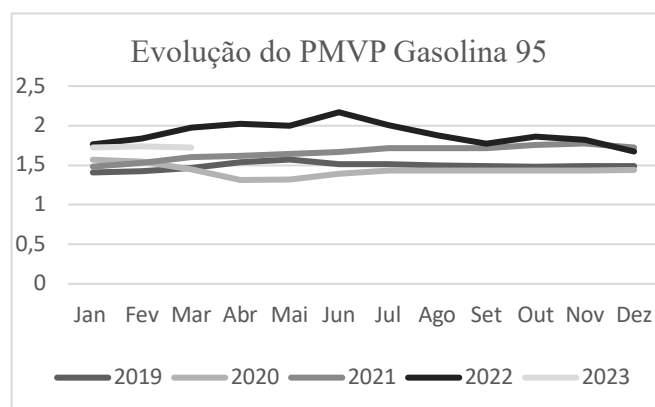
#### 3.1 Evolução dos preços dos combustíveis

Nos últimos anos, tem-se registado uma evolução significativa dos preços dos combustíveis, refletindo as dinâmicas do mercado, políticas governamentais internacionais e fatores económicos internos. Na análise que se segue observa-se a evolução do preço dos produtos Gasóleo rodoviário e Gasolina 95 simples em Portugal no período pós-2019, procurando distinguir-se entre os seguintes subperíodos: Pré-Pandemia (2019-março 2020), Contexto Pandémico (março 2020- junho 2022), Pós pandemia (julho 2022- março 2023), e Pós-Invasão da Ucrânia (fevereiro 2022- março 2023).

As Figuras 9 e 10 ilustram, respetivamente, a evolução do preço do gasóleo rodoviário e gasolina 95 Simples em Portugal.



**Figura 9 - Evolução do Preço de venda ao público do Gasóleo rodoviário (€/L)**  
Fonte: DGEG (2019) e ERSE (2020-março 2023)



**Figura 10- Evolução do preço de venda ao público da Gasolina 95 simples (€/L)**  
Fonte: DGEG (2019) e ERSE (2020-Março 2023)

Da análise das figuras apresentadas é possível identificar alguns acontecimentos mais marcantes no período considerado, como se detalha de seguida:

- **Pré-Pandemia (2019-março 2020)**

O ano de 2019 corresponde ao período pré-pandémico, observando-se uma relativa estabilidade nos preços da gasolina 95 e do gasóleo rodoviário.

- **Contexto Pandémico (março 2020- junho 2022)**

O ano de 2020, designadamente a partir do mês de março, é marcado pelo surgimento dos primeiros casos de Covid-19 em Portugal e agravamento da pandemia a nível nacional e internacional, com consequente declaração decretado estado de emergência (ainda em março de 2020) e do primeiro confinamento, causando uma quebra nos preços do gasóleo rodoviário e gasolina 95, visto que houve uma desaceleração da atividade económica e da procura dos produtos petrolíferos. Em 30 de Abril de 2020, sendo decretado o fim do estado de emergência, em função do abrandamento do número de casos no país e do surgimento das primeiras notícias referentes às vacinas, verifica-se uma subida nos preços médios de venda ao público (PMVP) de ambos os combustíveis. Em Novembro de 2020 é declarado, por parte do governo, um novo estado de emergência, com impacto no preço dos combustíveis, mas não tão significativo. No ano de 2021, é declarado um segundo confinamento, em janeiro, devido à tendência crescente dos casos de coronavírus e em março ocorre o bloqueio do navio Evergreen no Suez canal, durante 1 semana, o que veio provocar uma subida do preço dos combustíveis.

Em abril e maio de 2021 inicia-se uma nova fase da situação pandémica, com o fim do estado de emergência e a decisão de menos restrições, e posteriormente, a reabertura de fronteiras terrestres com Espanha e uma quase normalidade no comércio e restauração, com exceção dos municípios com mais casos, provocando um aumento do preço dos combustíveis.

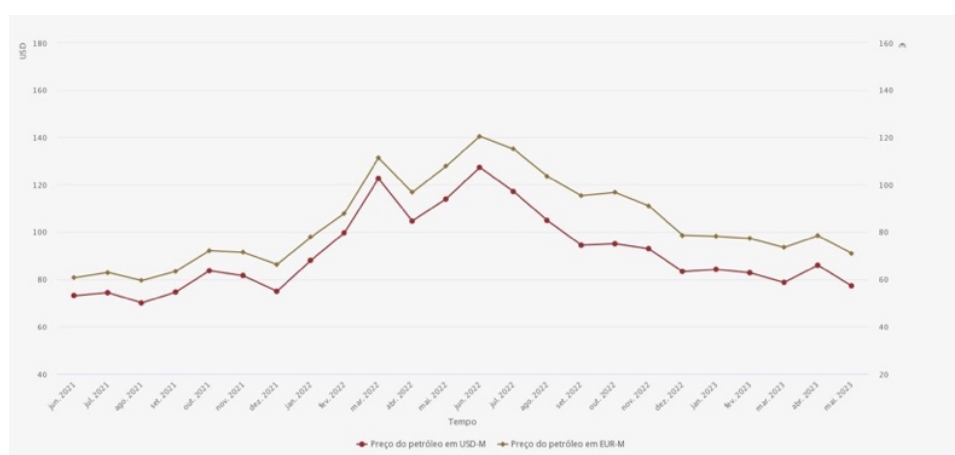
- **Pós pandemia (julho 2022- março 2023)**

O ano de 2022 sinaliza o início da pós pandemia mas fica igualmente marcado pelo início da guerra na Ucrânia, designadamente a 24 Fevereiro de 2022, verificando-se um impacto significativo na subida dos preços combustíveis, devido ao desencadeamento de uma crise energética com impactos diretos nos combustíveis e na energia (ver também Figura 11).

- **Pós-Invasão da Ucrânia (fevereiro 2022- março 2023)**

O aumento significativo do preço do petróleo, as sanções dos Estados Unidos e da União Europeia ao petróleo e gás exportados pela Rússia, e a consequente redução da oferta, determinam conjuntamente uma crise energética (BBC News, 2022). Em abril de 2022, são implementadas novas medidas de emergência para conter inflação na energia e alimentação, mas o preço dos combustíveis continua a registar valores muito elevados, registando, em junho de 2022 e julho de 2022, quer na gasolina quer no gasóleo, respetivamente, valores máximos históricos. A partir de agosto de 2022 é registada uma tendência decrescente do preço dos combustíveis e em novembro de 2022, já se encontra com valores abaixo dos registados antes do início da guerra da Ucrânia.

Em 2023, os preços do petróleo têm-se mantido estáveis, devido a estabilização do preço do petróleo no mercado internacional.



**Figura 11- Evolução Preço Petróleo 2021-2023 (USD/Ton)**

Fonte: Banco de Portugal (s.d.)

### **3.2 Análise das causas específicas das variações de preços**

A variação do preço dos combustíveis pode ser estar dependente de vários fatores, alguns dos quais estáveis e não proporcionais ao valor do petróleo (Apetro, 2019).

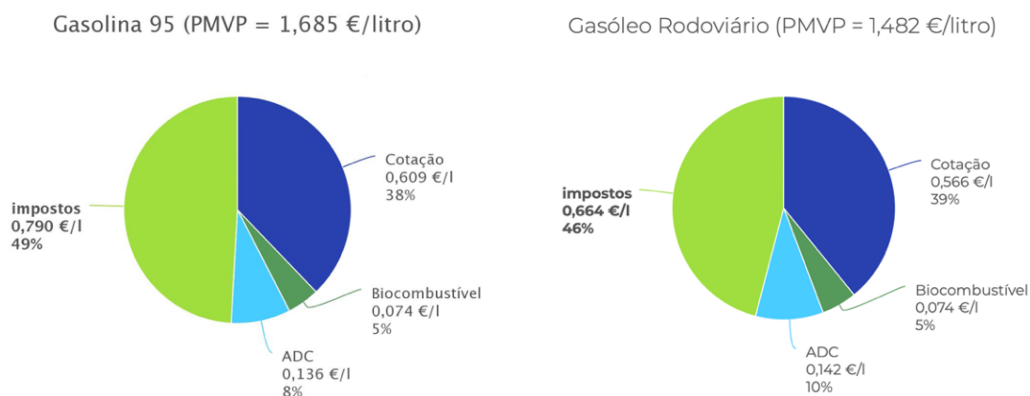
Sendo Portugal um país não produtor de petróleo, necessita de importar o petróleo bruto. Este é, desde logo, um fator responsável pela variação do preço dos combustíveis na economia portuguesa, já que a sua cotação é estabelecida internacionalmente e é afetada por quaisquer eventos/fatores que possam causar instabilidade no país produtor, alterando o custo da matéria da prima. O facto da cotação ser estabelecida em dólares, elenca as taxas de câmbio como outro fator de instabilidade sobre o qual o país importador não tem qualquer controlo. Acresce que essas taxas de câmbio são igualmente influenciadas por outras variáveis como sejam ameaça política ou taxas de juro (CGD,2021).

Para a variação dos preços contribui também a evolução das componentes que fazem parte da cadeia de valor da atividade petrolífera, tal como elencadas anteriormente, e que vão desde a introdução dos biocombustíveis, exigência da União Europeia de modo a reduzir as emissões de gases e efeito estufa (CGD,2021), até a distribuição do produto para os postos de abastecimento e, ainda, a margem de lucro das empresas responsáveis pela distribuição. Estima-se que o custo de todo este processo represente cerca de um terço do preço da gasolina na União Europeia. Para o gasóleo rodoviário, este montante é um pouco superior, mas, ainda assim, não explica nem a metade do preço que o consumidor paga no posto de abastecimento (Apetro, 2019).

Os impostos (ISP e IVA) são, em Portugal, as componentes que representam a maior percentagem na composição do preço de venda ao público. O ISP constitui a maior componente fiscal, correspondendo, maioria dos países europeus, a um montante fixo, i.e., permanece inalterado durante longos períodos de tempo, independente do preço do crude. No entanto, o ISP (assim como o IVA), varia de acordo com o país e tipo de combustível, sendo uma das razões justificativas para a diferença de preços entre os vários países (Apetro, 2019).

## Formação e Evolução dos Preços dos combustíveis em Portugal (2019 - março 2023)

Na Figura 12 apresenta-se o peso que cada uma das componentes mencionadas no preço final de venda ao consumidor em Portugal, para o gasóleo rodoviário e gasolina 95.



**Figura 12-Decomposição PVP da Gasolina 95 Simples e Gasóleo Rodoviário em Março 2023**

Fonte: Weekly Oil Bulletin (2023) e ENSE (s.d.b.)

### 3.3 Síntese dos resultados

No contexto nacional, a importação de petróleo é essencial enquanto matéria prima para a produção de outros derivados, como o gasóleo rodoviário e a gasolina 95 simples, visto que não existe produção de petróleo em Portugal. A necessidade de recorrer à importação torna este setor mais volátil, não só pelas constantes alterações no preço do petróleo bruto e efeito cambial, como pela imprevisibilidade de outros choques externos, de que são exemplo a guerra da Ucrânia ou a pandemia do Covid-19.

## CONCLUSÃO

Ao longo deste estudo foi observado o funcionamento do mercado dos combustíveis em Portugal, destacando-se a sua estrutura, os seus intervenientes, as atividades que compõem a cadeia de valor da atividade petrolífera, os fatores que influenciam a formação de preços junto ao consumidor final e respetiva evolução pós-2019.

Apresentou-se o setor de combustíveis em Portugal como sendo dominado por um oligopólio, com poucas grandes empresas controlando a produção, importação, refinação e distribuição de combustíveis. Relativamente aos diferentes tipos de operadores, identificou-se a existência de empresas integradas verticalmente, retalhistas independentes e cadeias de supermercados, cada um com funções específicas no mercado. No segmento de retalho, determinou-se a existência de um grande número de operadores de pequena escala. Relativamente aos consumidores salientou-se a sua liberdade para escolher entre os diversos postos de abastecimento disponíveis.

Em relação aos objetivos específicos (*[OE1] Identificar os principais fatores que influenciam a formação dos preços dos combustíveis no mercado português; [OE2] Identificar os principais normativos e disposições legais que regulam a formação dos preços dos combustíveis no mercado português; [OE3] Analisar a evolução dos fatores determinantes da formação dos preços dos combustíveis no mercado português no período 2019-março 2023*), após a pesquisa efetuada, apresentam-se as seguintes conclusões:

[OE1] Os principais fatores que influenciam a formação dos preços dos combustíveis no mercado português correspondem ao preço do petróleo bruto, os custos associados à transformação, reserva e distribuição do petróleo bruto e seus produtos intermédios e finais, a margem de comercialização e, sobretudo, os impostos. Em termos de evolução no período considerado, os fatores que tiveram influencia mais significativa, foram o preço do petróleo e os impostos.

[OE2] Os principais normativos e disposições legais que regulam a formação dos preços dos combustíveis no mercado português, resultam de uma regulação do mercado é compartilhada entre o governo e entidades reguladoras, designadamente a ERSE e a AdC, que monitoram a implementação de políticas energéticas, garantem a concorrência e protegem os interesses dos consumidores. De entre a regulamentação interna e europeia destacam-se a obrigatoriedade de constituição das reservas nacionais e a incorporação de biocombustíveis.

[OE3] Quanto à evolução dos preços dos combustíveis no mercado português no período 2019-março 2023 assinala-se, para os subperíodos considerados, uma descida do preço, após surgimento da pandemia, e um crescimento gradual durante e após o período pandémico, até 2022. Com o início da guerra na Ucrânia e quebras de abastecimento, registou-se um aumento abrupto do preço dos combustíveis até valores históricos. Recentemente, até março de 2023, verifica-se uma tendência decrescente, com preços de venda ao público inferiores aos do início da guerra.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AbrilAbril. (2023). O futuro da Refinaria do Porto parece longe de estar resolvido. [Em linha]. Disponível em <<https://www.abrilabril.pt/trabalho/o-futuro-da-refinaria-do-porto-parece-longo-de-estar-resolvido>>. [Consultado em 07/07/2023].

Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas - APETRO. (2019). Como é Composto o preço dos Combustíveis? [Em linha]. Disponível em <[https://www.apetro.pt/folder/galerianoticia/ficheiro/854\\_Informacao%2093%20-%20O%20preco%20dos%20combustiveis\\_ssljnm5z0o.pdf](https://www.apetro.pt/folder/galerianoticia/ficheiro/854_Informacao%2093%20-%20O%20preco%20dos%20combustiveis_ssljnm5z0o.pdf)>. [Consultado em 26/06/2023].

Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas - APETRO. (s.d.a). Estatísticas e Estudos. [Em linha]. Disponível em <<https://www.apetro.pt/estatisticas-e-estudos/precos/1638>>. [Consultado em 26/06/2023].

Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas - APETRO. (s.d.b). Número de Postos de Abastecimento de Combustível em Portugal Continental. [Em linha]. Disponível em <[https://www.apetro.pt/folder/galeria/ficheiro/1670\\_PAC\\_Portugal\\_Continental\\_2022\\_pkbicgl6zp.pdf](https://www.apetro.pt/folder/galeria/ficheiro/1670_PAC_Portugal_Continental_2022_pkbicgl6zp.pdf)>. [Consultado em 09/06/2023].

Autoridade da Concorrência - AdC. (2018). Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal Continental. [Em linha]. Disponível em <[https://www.concorrenca.pt/sites/default/files/processos\\_e\\_deciso/es/pr/2018/2018%20%20Análise%20ao%20Setor%20dos%20Combustíveis%20Líquidos%20Rodoviários%20em%20Portugal%20Continental.pdf](https://www.concorrenca.pt/sites/default/files/processos_e_deciso/es/pr/2018/2018%20%20Análise%20ao%20Setor%20dos%20Combustíveis%20Líquidos%20Rodoviários%20em%20Portugal%20Continental.pdf)>. [Consultado em 09/06/2023].

Banco de Portugal - BdP. (s.d.). BPstat. [Em linha]. Disponível em <<https://bpstat.bportugal.pt/dominios/38>>. [Consultado em 24/06/2023].

BBC News. (2022). Porque Guerra na Ucrânia aumenta preço da Gasolina e do Diesel no Brasil: Resumo. [Em linha]. Disponível em <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-60711085>>. [Consultado em 24/06/2023].

Formação e Evolução dos Preços dos combustíveis em Portugal (2019 - março 2023)

Caixa Geral de Depósitos - CGD. (2021). O que faz subir o preço dos combustíveis? [Em linha]. Disponível em <<https://www.cgd.pt/Site/Saldo-Positivo/mobilidade/Pages/precos-dos-combustiveis.aspx>>. [Consultado em 26/06/2023].

Costa, D. (2022). Brent e WTI: entenda as diferenças. *Rankia*. [Em linha]. Disponível em <[https://www.rankia.pt/bolsa/brent-e-wti-entenda-as-diferencas/#Caracteristicas\\_WTI\\_e\\_Brent](https://www.rankia.pt/bolsa/brent-e-wti-entenda-as-diferencas/#Caracteristicas_WTI_e_Brent)>. [Consultado em 21/06/2023].

Despacho 696/2022, de 17 de Janeiro [Em linha]. Disponível em <<https://dre.tretas.org/dre/4774733/despacho-696-2022-de-17-de-janeiro>>. [Consultado em 13/06/2023].

Direção Geral da Energia e Geologia - DGEG. (s.d). Vendas mensais de derivados de petróleo. [Em linha]. Disponível em <<https://www.dgeg.gov.pt/pt/estatistica/energia/petroleo-e-derivados/vendas-mensais/>>. [Consultado em 14/06/2023].

Direção Geral da Energia e Geologia - DGEG. (2021). Fatura Energética Portuguesa. [Em linha]. Disponível em <<https://www.apren.pt/contents/publicationsothers/dgeg-factenerpt-2021.pdf>>. [Consultado em 17/06/2023].

ECO. 2022. Galp já entregou plano de desativação da refinaria de Matosinhos. [Em linha]. Disponível em <<https://eco.sapo.pt/2022/04/15/galp-ja-entregou-plano-de-desativacao-da-refinaria-de-matosinhos/>>. [Consultado em 07/07/2023].

Entidade Nacional para o Setor Energético - ENSE. (2020). Os Preços de Referência como critério de avaliação em procedimentos de contratação pública. [Em linha]. Disponível em <<https://www.ense-epe.pt/news/os-precos-de-referencia-como-criterio-de-avaliacao-em-procedimentos-de-contratacao-publica/>> [Consultado em 22/06/2023].

Entidade Nacional para o Setor Energético - ENSE. (s.d.a). Constituição de Reservas. [Em linha]. Disponível em <<https://www.ense-epe.pt/reservaspetroliferas/funcionamento/>>. [Consultado em 11/06/2023].

Formação e Evolução dos Preços dos combustíveis em Portugal (2019 - março 2023)

Entidade Nacional para o Setor Energético - ENSE. (s.d.b). Decomposição do preço do Combustível. [Em linha]. Disponível em <<https://www.ense-epe.pt/decomposicao-de-preco/>>. [Consultado em 16/06/2023].

Entidade Nacional para o Setor Energético - ENSE. (s.d.c). Preços de Referência. [Em linha]. Disponível em <https://www.ense-epe.pt/precos-de-referencia/>. [Consultado em 19/06/2023].

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos - ERSE. (2020). Análise do Mercado dos combustíveis Líquidos Rodoviários. [Em linha]. Disponível em <<https://www.erse.pt/media/1uiff3h/relatório-análise-do-mercado-de-combustiveis-liquidos-rodoviaros.pdf>>. [Consultado em 10/06/2023].

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos - ERSE. (2022). Metodologia de Supervisão do Sistema Petrolífero Nacional. [Em linha]. Disponível em <<https://www.erse.pt/media/pmrfgt0m/metodologia-de-supervisa-o-do-spn.pdf>>. [Consultado em 07/06/2023].

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos - ERSE. (2021). Análise da evolução dos preços de combustíveis em Portugal. [Em linha]. Disponível em <[https://www.ense-epe.pt/wp-content/uploads/2021/07/Precos-de-combustiveis-2019-2021\\_ESTUDO-ENSE-Julho-2021.pdf](https://www.ense-epe.pt/wp-content/uploads/2021/07/Precos-de-combustiveis-2019-2021_ESTUDO-ENSE-Julho-2021.pdf)>. [Consultado em 24/06/2023].

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos - ERSE. (s.d.). Liquid petroleum-based fuels. [Em linha]. Disponível em <<https://www.erse.pt/en/fuels/functioning/liquid-petroleum-based-fuels/>>. [Consultado em 08/06/2023].

Esteves, P. S. e Neves, P. D. (2004). Efeitos Económicos das Flutuações do Preço do Petróleo. *Boletim Económico do Banco de Portugal*, 10 (4), pp. 53-65. [Em linha]. Disponível em <[https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/papers/ab200412\\_p.pdf](https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/papers/ab200412_p.pdf)>. [Consultado em 15/06/2023].

Expresso. (2023). OPEP estende corte na produção de petróleo até 2024. [Em linha]. Disponível em <[https://expresso.pt/economia/economia\\_energia/2023-06-05-OPEP-estende-corte-na-producao-de-petroleo-ate-2024-44b9c0d9](https://expresso.pt/economia/economia_energia/2023-06-05-OPEP-estende-corte-na-producao-de-petroleo-ate-2024-44b9c0d9)>. [Consultado em 22/06/2023].

Formação e Evolução dos Preços dos combustíveis em Portugal (2019 - março 2023)

European Commission. (2023). Weekly oil Bulletin n° 2144. [Em linha]. Disponível em <<https://ec.europa.eu/newsroom/ener/newsletter-archives/44600>>. [Consultado em 26/06/2023].

Galp. (2010). Refinaria de Matosinhos celebra o seu 40º aniversário. [Em linha]. Disponível em <<https://www.galp.com/corp/pt/media/comunicados-de-imprensa/comunicado/id/212/refinaria-de-matosinhos-celebra-o-seu-40-aniversario>>. [Consultado em 07/07/2023].

Galp. (s.d.a). O processo de refinação. [Em linha]. Disponível em <<https://www.galp.com/corp/pt/sobre-nos/os-nossos-negocios/refinacao-e-distribuicao/aprovisionamento-refinacao-e-logistica/fundamentos-de-refinacao>>. [Consultado em 08/06/2023].

Galp. (s.d.b). Refinação e Logística. [Em linha]. Disponível em <<https://www.galp.com/corp/pt/sobre-nos/o-que-fazemos/industrial-midstream/refinacao-e-logistica>>. [Consultado em 07/07/2023].

Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás – IbP. (2019). Todo o Petróleo é igual? Entenda as Principais diferenças. [Em linha]. Disponível em <<https://www.alemadasuperficie.org/setor/petroleo/todo-petroleo-e-igual-entenda-as-principais-diferencas/>>. [Consultado em 09/06/2023].

Jornal de Notícias - JN. (2021). Preço dos combustíveis deve-se mais à margem de lucro das gasoleiras e ao custo do petróleo, diz regulador. [Em linha]. Disponível em <<https://www.jn.pt/economia/preco-dos-combustiveis-deve-se-mais-aos-lucros-das-gasoleiras-e-ao-custo-do-petroleo-diz-regulador-13937043.html>>. [Consultado em 26/06/2023].

Macieira, H. (1948). História da Prospeção e Pesquisa. [Em linha]. Disponível em <

Organization of the Petroleum -Exporting Countries - OPEC. (2023). Monthly Oil Report – March 2023. [Em linha]. Disponível em <[https://www.opec.org/opec\\_web/static\\_files\\_project/media/downloads/publications/OPEC\\_MOMR\\_March\\_2023.pdf](https://www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/downloads/publications/OPEC_MOMR_March_2023.pdf)>. [Consultado em 10/06/2023].

Formação e Evolução dos Preços dos combustíveis em Portugal (2019 - março 2023)

Oliveira, J. C. (2001). Procura de Produtos Petrolíferos em Portugal: Uma abordagem Empírica. [Em linha]. Disponível

em<<https://www.gpeari.gov.pt/documents/35086/160446/w-paper24.pdf/771092c6-854d-6a43-4ec7-e609dbb70483?t=1616421072215>>. [Consultado em 21/06/2023].

Ramos, J. F. (2009). Fatores que Influenciam a Formação do Preço do Petróleo. [Em linha]. Disponível

em<[https://www.econ.pucrio.br/uploads/adm/trabalhos/files/Julia\\_Fernandes\\_Ramos.pdf](https://www.econ.pucrio.br/uploads/adm/trabalhos/files/Julia_Fernandes_Ramos.pdf)>.

[Consultado em 22/06/2023].

SINES. (s.d.). Refinaria de Sines Galp. [Em linha]. Disponível em <<https://www.sines-tis.com/galp>>. [Consultado em 07/07/2023].