

20 PERGUNTAS & 20 RESPOSTAS

Estudo sobre formação e evolução dos preços dos combustíveis rodoviários em Portugal continental

A ERSE – Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos realizou um estudo aprofundado sobre a evolução dos preços dos combustíveis rodoviários em Portugal continental. Esta análise, que abrange o período entre 1 de janeiro de 2023 e 27 de julho de 2026, correspondendo a cerca de 43 meses, foi elaborada no âmbito das competências de regulação e supervisão económica da ERSE sobre o Sistema Petrolífero Nacional (SPN), em resposta ao pedido da Ministra do Ambiente e Energia, de 15 de julho de 2026.

A solicitação surgiu num período de elevada volatilidade dos mercados energéticos internacionais. Na sequência do aumento acentuado das cotações do petróleo bruto e, sobretudo, dos produtos refinados, dos fretes marítimos e dos prémios de risco associados ao agravamento do conflito no Médio Oriente, surgiram dúvidas quanto à intensidade e à velocidade com que as posteriores descidas dos preços internacionais se repercutiram nos preços de venda ao público praticados em Portugal, bem como quanto à eventual existência de assimetrias entre a transmissão das subidas e das descidas.

Neste contexto, o estudo teve como objetivo principal avaliar em que medida os preços nacionais da gasolina 95 simples e do gasóleo simples acompanharam a evolução dos respetivos referenciais internacionais.



Principais conclusões do estudo:

1. Os preços na bomba têm como referência as cotações internacionais da gasolina e do gasóleo já refinados, e não diretamente o preço do petróleo bruto (Brent). O estudo concluiu que a evolução dos preços dos combustíveis em Portugal foi explicada sobretudo pela evolução dessas cotações.
2. Nos primeiros sete meses de 2026, os preços nacionais evoluíram globalmente em linha com os custos internacionais de compra de gasolina e de gasóleo (aprovisionamento). Verificaram-se, contudo, diferenças temporárias na rapidez com que as variações das cotações da gasolina e do gasóleo foram repercutidas nos preços na bomba.
3. O estudo não encontrou evidência de um efeito «foguetes-plumas» persistente, isto é, de que os preços na bomba subam sistematicamente mais depressa do que descem. Na gasolina, não foram identificadas diferenças estatisticamente significativas entre a transmissão das subidas e das descidas. No gasóleo, observou-se uma pequena diferença nas primeiras semanas, que deixou de ser estatisticamente significativa ao fim de quatro semanas. Os resultados não sustentam, assim, que as descidas sejam repercutidas de forma persistentemente mais lenta ou menos completa do que as subidas.
4. Dos quatro critérios utilizados pela ERSE para avaliar o bom funcionamento do mercado, três critérios foram cumpridos: concentração retalhista, diversidade das ofertas e relação entre os preços nacionais e as cotações internacionais. Apenas o relativo à concentração grossista não foi cumprido. Não se verificou, assim, o incumprimento cumulativo dos quatro critérios previstos no regulamento de supervisão do SPN da ERSE.
5. A avaliação global não identificou fundamentos que justifiquem a fixação de margens máximas na comercialização de combustíveis. Para além de não se ter verificado o incumprimento cumulativo dos quatro critérios, durante o período em análise, os preços médios efetivamente pagos pelos consumidores – preços com descontos – situaram-se em todo o período em análise abaixo do preço eficiente na bomba, calculado com base nas cotações internacionais da gasolina e do gasóleo já refinados.

A. Como se forma o preço da gasolina e do gasóleo

01 | Que componentes entram no preço final de um litro de combustível?

São quatro as componentes antes de impostos, às quais acresce a fiscalidade:

1	Produto refinado e transporte marítimo	Cotação internacional da gasolina ou do gasóleo Frete, seguro e outros custos de colocação até Portugal
2	Biocombustíveis	Cumprimento das obrigações de energia renovável Sobrecusto da incorporação de biocombustíveis
3	Logística primária	Receção, armazenagem e preparação do produto Descarga, reservas, controlo de qualidade e expedição
4	Distribuição e retalho	Transporte até aos postos e exploração das instalações Inclui a margem comercial
5	Fiscalidade	Componente específica e IVA ISP, adicionamento sobre as emissões de CO ₂ e IVA

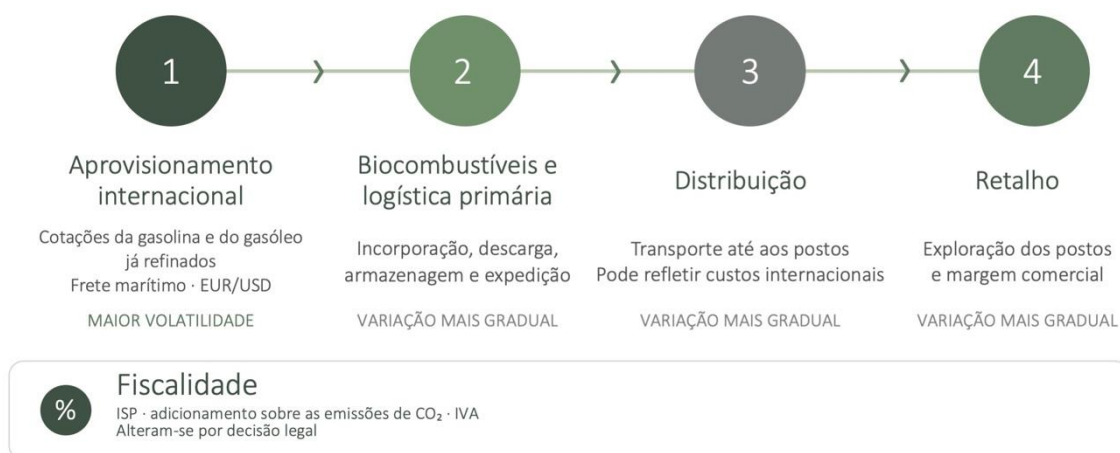


= PREÇO FINAL
por litro de combustível

02 | Porque é que o preço dos combustíveis varia?

As várias componentes do preço variam ao longo do tempo, mas com ritmos e intensidades distintos. As mais voláteis são as cotações internacionais da gasolina e do gasóleo já refinados – que podem repercutir-se sobre outras componentes, designadamente nos custos de distribuição – os fretes marítimos e a taxa de câmbio entre o euro e o dólar.

Também contam os custos dos biocombustíveis, da logística, da distribuição e da atividade dos postos, bem como os impostos, embora tendam a ser mais estáveis e a variar de forma mais gradual.





03 | A cotação do Brent determina o preço na bomba?

Não diretamente. O Brent é uma referência importante para o petróleo bruto, mas o consumidor compra gasolina ou gasóleo, não petróleo bruto. O referencial mais próximo do custo de aprovisionamento são, por isso, as cotações internacionais dos produtos já refinados (gasolina e gasóleo).

Essas cotações incorporam o custo do crude, mas também a disponibilidade das refinarias, os níveis de existências, a procura de cada produto, a sazonalidade e os riscos geopolíticos e logísticos. Por isso, a gasolina e o gasóleo podem evoluir de forma diferente entre si e do Brent.

04 | Como pode o preço dos combustíveis subir quando o Brent está a descer?

Porque o Brent é apenas uma parte que influencia o preço. A cotação do produto refinado pode subir devido a paragens e disrupção – como as causados por conflitos armados - de refinarias, escassez de gasóleo ou gasolina, redução das existências ou aumento da procura. O frete e os prémios de seguro também podem aumentar quando existem desvios de rotas ou riscos no transporte marítimo.

Além disso, uma depreciação do euro torna mais caros, em euros, produtos cotados em dólares. Assim, uma descida do Brent não implica automaticamente uma descida do preço na bomba.

05 | Porque é que o preço da gasolina e do gasóleo não variam sempre da mesma forma?

São produtos diferentes, transacionados em mercados próprios e sujeitos a condições específicas de oferta e procura. A capacidade das refinarias, os níveis de existências, as paragens de produção e a sazonalidade nos consumos podem afetar a cotação internacional de cada combustível com intensidade diferente.

Em 2026, por exemplo, a menor disponibilidade de destilados médios na Europa – grupo em que se inclui o gasóleo – e o agravamento dos riscos geopolíticos e logísticos, quer devido à guerra entre a Rússia e a Ucrânia, quer ao conflito no Médio Oriente com o encerramento do Estreito de Ormuz, pressionaram mais a cotação internacional do gasóleo do que a da gasolina. Assim, o mesmo choque no petróleo bruto não produz necessariamente a mesma variação na cotação internacional dos dois combustíveis.

06 | Se Portugal tem uma refinaria, porque dependem os preços dos combustíveis dos mercados internacionais?

Os combustíveis são bens transacionados internacionalmente e circulam livremente no mercado europeu. Mesmo quando são produzidos na refinaria de Sines, o seu valor económico aproxima-se do custo de importar um produto equivalente e de o colocar em Portugal.

Se o preço nacional fosse muito superior a esse referencial, compensaria importar; se fosse muito inferior, existiria incentivo para o vender noutros mercados. Este mecanismo é conhecido como

paridade de importação. O preço não corresponde, por isso, ao custo específico de produção de cada litro na refinaria nacional.

Uma vez que a refinação não constitui uma atividade sujeita à regulação económica da ERSE, eventuais medidas dirigidas aos respetivos resultados económicos ou à sua tributação extravasam o âmbito das competências da ERSE e o objeto do presente estudo.

07 | A margem de refinação é o mesmo que o lucro da refinaria ou a margem comercial?

Não. A margem de refinação é um indicador económico da atividade de transformação do petróleo bruto em produtos refinados, que traduz a diferença entre o valor dos produtos obtidos e os custos das matérias-primas e dos consumos variáveis considerados no respetivo cálculo.

Não corresponde ao lucro da refinaria, uma vez que não deduz todos os custos fixos, depreciações, encargos financeiros, impostos e outros custos da atividade.

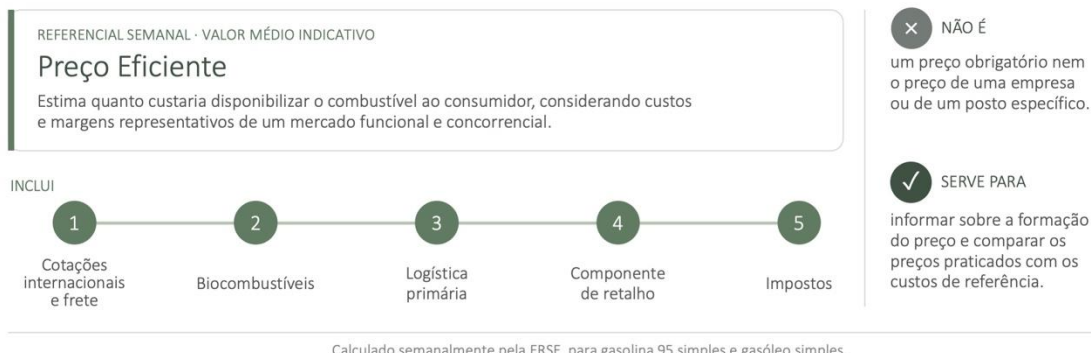
A margem de refinação já se reflete nas cotações internacionais da gasolina e do gasóleo, pelo que não constitui uma parcela autónoma acrescentada ao preço de cada litro de combustível.

Também não deve ser confundida com as margens comerciais. Embora a expressão «margem comercial» seja frequentemente associada à margem dos postos de abastecimento, existem margens comerciais associadas às diferentes atividades da cadeia de valor, desde o aprovisionamento até à venda a retalho.

08 | E o que é o Preço Eficiente calculado pela ERSE?

É um referencial semanal que estima quanto custaria disponibilizar gasolina 95 simples ou gasóleo simples ao consumidor, considerando custos e margens representativos de um mercado funcional e concorrencial. Inclui as cotações internacionais, o frete, a logística primária, os biocombustíveis, a componente de retalho e os impostos.

Não é um preço obrigatório e não corresponde ao preço de uma empresa ou de um posto específico, mas sim a um valor médio indicativo do mercado nacional. Serve para informar sobre a formação do preço e para comparar a evolução dos preços praticados no mercado com a evolução dos custos de referência.





09 | Que impostos paga o consumidor num litro de combustível?

A fiscalidade dos combustíveis integra três componentes principais: o Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos (ISP), o adicionamento sobre as emissões de CO₂ (taxa de carbono) e o IVA.

O ISP e a taxa de carbono são fixados por litro e só se alteram por decisão legislativa. Já o IVA, à taxa de 23%, incide sobre o preço antes de impostos e também sobre o ISP e a taxa de carbono. Por isso, o valor do IVA por litro aumenta quando o preço sobe e diminui quando o preço desce.

Em 2026, o Governo reduziu temporariamente o ISP para atenuar parte do aumento no IVA provocado pelos mercados internacionais. A posterior recomposição deste imposto limitou, por sua vez, a intensidade das descidas sentidas pelos consumidores.

10 | Qual é a diferença entre Preço Eficiente, Preço de Pórtico e Preço com Descontos?

Preço Eficiente: referencial de custos e margens representativos de um mercado funcional e concorrencial calculado pela ERSE.

Preço de Pórtico: preço de base anunciado na bomba antes da aplicação de descontos.

Preço com Descontos: melhor aproximação disponível ao valor efetivamente suportado pelos consumidores, incorporando os principais mecanismos de desconto aplicados nos postos de abastecimento.

Os três indicadores são complementares e respondem a perguntas diferentes. Analisá-los em conjunto evita confundir um preço eficiente de referência com um preço anunciado ou com o valor pago após descontos.

B. O que mostra o estudo

11 | Em 2026, os preços nacionais acompanharam os custos internacionais?

Sim, em larga medida. Em março e abril de 2026, logo após o eclodir do conflito no Médio Oriente, as cotações internacionais dos produtos refinados e os fretes aumentaram significativamente, sobretudo no gasóleo. O Preço Eficiente subiu mais depressa do que os preços anunciados, o que significa que, nessa fase, o aumento dos custos do aprovisionamento não foi imediatamente repercutido nos preços de venda ao consumidor.

No gasóleo, a média do Preço Eficiente em março e abril de 2026 foi de 2,093 €/l, contra 2,013 €/l no Preço de Pórtico e 1,961 €/l no Preço com Descontos. Entre março e abril, o diferencial médio entre o Preço Eficiente e o Preço de Pórtico foi de 7,9 cênt./l. Entre maio e julho, o diferencial médio entre o Preço Eficiente e o Preço de Pórtico caiu para 0,3 cênt./l. Na gasolina,



os afastamentos foram menores. O padrão foi, portanto, de desfasamento temporário e posterior convergência.

12 | Quanto tempo demora uma alteração das cotações internacionais a chegar aos preços nacionais?

Os operadores são livres de fixar os preços e não têm obrigação de os alterar num dia específico. Ainda assim, existe uma prática generalizada de revisão semanal, habitualmente no início da semana, com base na evolução das cotações e dos fretes da semana anterior.

Para avaliar a rapidez dessa reação, o estudo analisou a evolução dos preços entre segunda-feira e domingo, considerando o domingo como o último dia da semana. Os resultados mostram que, logo na segunda-feira, já se encontravam refletidos entre 96% e 97% do ajustamento estimado para o final dessa semana, tanto nas subidas como nas descidas. As alterações adicionais entre terça-feira e domingo foram, em média, reduzidas.

Isto não significa que todo o efeito de uma alteração das cotações internacionais fique concluído na segunda-feira. Uma parte do ajustamento pode ainda ocorrer nas semanas seguintes, mas a reação começa, em regra, logo no início da primeira semana.

13 | Os preços sobem como um “foguetete” e descem como uma “pluma”?

O estudo não encontrou um efeito “foguetete-pluma” persistente. Na gasolina 95 simples, não foi identificada uma diferença estatisticamente demonstrável entre a transmissão das subidas e das descidas em nenhum dos horizontes analisados.

No gasóleo, perante uma variação de 10 cênt./l na cotação internacional, a subida estimada foi, na primeira semana, 0,76 cênt./l superior à descida de igual dimensão. Traduzida para um abastecimento de referência de 50 euros, esta diferença corresponde a cerca de 22 cêntimos. Ao fim de quatro semanas deixa de ser estatisticamente demonstrável. O resultado não aponta, assim, para descidas que comecem mais tarde ou sejam persistentemente menores.



Os preços dos combustíveis refletem a evolução dos mercados internacionais e os mecanismos de concorrência no retalho.

Não há evidência de um padrão sistemático de subida mais rápida e descida mais lenta.



Gasolina 95 simples

Diferença entre subidas e descidas em nenhum dos horizontes analisados

NÃO DEMONSTRADA



Gasóleo simples

Diferença inicial e temporária na primeira semana de 22 cent. para um abastecimento de 50 €
Ao fim de quatro semanas deixa de existir evidência estatística



14 | Houve algum benefício abusivo por parte das gasoleiras?

O estudo não encontrou evidência de um aproveitamento por parte dos operadores. Durante o aumento muito rápido dos custos internacionais, em março e abril de 2026, o Preço Eficiente subiu mais depressa do que os preços anunciados nos postos, sobretudo no gasóleo. Isto significa que, inicialmente, o aumento dos custos não foi repercutido na totalidade.

Quando os custos internacionais começaram a diminuir, os preços de pórtico chegaram a situar-se temporariamente acima do Preço Eficiente, mas esse afastamento foi menos intenso e reduziu-se nas semanas seguintes. Além disso, o Preço com Descontos manteve-se, em média, abaixo do Preço Eficiente durante o período analisado, e não foi identificado um efeito «foguetes-pluma» persistente.

Estes resultados são agregados e não permitem avaliar o comportamento ou os lucros de cada empresa individualmente. Não excluem, portanto, situações pontuais, mas também não sustentam a conclusão de que as gasoleiras tenham aproveitado a conjuntura para aumentar generalizadamente as suas margens.

15 | Porque se registaram preços de combustíveis mais caros em Portugal do que em Espanha?

No segundo trimestre de 2026, a diferença resultou essencialmente da fiscalidade. Sem impostos, os preços em Espanha foram superiores aos portugueses em 5,9 cênt./l na gasolina e 10,6 cênt./l no gasóleo. Depois de impostos, porém, os preços em Portugal ultrapassavam os espanhóis em 41,8 cênt./l na gasolina e 25,1 cênt./l no gasóleo.

Esta inversão explica-se por a componente fiscal ser superior em Portugal em cerca de 47,6 cênt./l na gasolina e 35,7 cênt./l no gasóleo, devido às reduções temporárias de impostos adotadas em Espanha que ampliaram o diferencial de preços que já existia no passado. Estes diferenciais não devem, por isso, ser interpretados como representativos de uma diferença estrutural entre os dois países.

O estudo apresenta uma comparação dos preços com os diversos Estados-Membros e revela que em Portugal os preços, com e sem impostos, tiveram uma evolução alinhada com a média da União Europeia e da Zona Euro, entre o 1.º e o 2.º trimestre de 2026. Em Portugal, em linha com a generalidade dos países da União Europeia e da Zona Euro, a carga fiscal no período em análise manteve-se constante em €/l, contrariamente ao registado em Espanha.

C. Mercado, supervisão e informação ao consumidor

16 | Porque há preços diferentes entre postos e tipos de operadores?

Os operadores têm condições de aprovisionamento, custos logísticos, dimensão, localização, rotação dos postos e estratégias comerciais diferentes. A distância às infraestruturas, o volume de cada entrega e o aproveitamento dos camiões-cisterna também influenciam os custos.

No período analisado, as companhias petrolíferas apresentaram, em média, os preços anunciados mais elevados, enquanto os operadores de baixo custo (*low-cost*) e os hipermercados praticaram preços inferiores e próximos entre si. Esta diferença manteve-se durante a fase de maior tensão dos mercados. Os descontos continuaram igualmente relevantes, razão pela qual o preço anunciado em pórtico pode não ser o melhor indicador do valor suportado por cada consumidor.



17 | A ERSE encontrou sinais de mau funcionamento do mercado?

A ERSE avalia quatro critérios abrangentes para concluir acerca do funcionamento do mercado – concentração dos mercados grossista e retalhista, diversidade das ofertas comerciais e resposta dos preços de venda ao consumidor à evolução das cotações internacionais.

A ERSE encontrou uma concentração elevada no mercado grossista. Contudo, a avaliação regulamentar não depende de um único indicador. Os critérios relativos à concentração do retalho, à diversidade das ofertas e à forte relação entre os preços nacionais e as cotações internacionais foram cumpridos. Como não se verificou o incumprimento conjunto dos quatro critérios previstos, não se considera que o mercado tenha funcionado de forma irregular.



!	Mercado grossista	Concentração elevada nos dois combustíveis CR4 < 80% : < 80% no gasóleo · > 80% na gasolina IHH < 2 000 : > 2 000 no gasóleo · > 2 000 na gasolina	NÃO CUMPRIDO
✓	Rede retalhista	Concentração abaixo dos limites definidos 4 maiores redes: <80% dos postos IHH < 2000 (rede total de postos)	CUMPRIDO
✓	Diversidade das ofertas	Existem ofertas com preços diferenciados Diversidade acima do mínimo regulamentar (≥20%)	CUMPRIDO
✓	Mercados internacionais	Preços acompanham as cotações internacionais Correlação muito forte (≥90%)	CUMPRIDO



✓ **Não se verifica incumprimento cumulativo**
A concentração grossista continua sob acompanhamento da ERSE.

3 / 4
critérios cumpridos

18 | Os resultados do estudo justificam a fixação de margens máximas?

No período analisado, a evolução dos preços não evidenciou afastamentos persistentes face aos custos de referência, nem comportamentos na transmissão das subidas e das descidas que possam justificar uma proposta de intervenção sobre as margens.

Esta conclusão é reforçada pela avaliação dos quatro critérios definidos pela ERSE para analisar o funcionamento do mercado. Apenas o critério relativo à concentração grossista não foi cumprido; os critérios referentes à concentração retalhista, à diversidade das ofertas e à relação entre os preços nacionais e as cotações internacionais foram cumpridos.

Não se verificou, assim, o incumprimento cumulativo dos quatro critérios, pelo que os resultados do estudo não identificam fundamentos para a fixação de margens máximas na comercialização de combustíveis. O elevado nível de concentração grossista justifica, contudo, a continuação e supervisão do seu acompanhamento pela ERSE.

19 | Que medidas propõe a ERSE?

As propostas apresentadas pela ERSE ao Governo procuram reforçar a transparência e a supervisão, não controlar administrativamente os preços, por não se verificarem razões para essa intervenção nos preços. Entre as medidas identificadas estão:

- harmonizar os referenciais públicos sobre preços e reduzir o risco de interpretações incorretas entre o Preço Eficiente da ERSE e o Preço de Referência divulgado pela ENSE;
- rever periodicamente, com a DGEG, a metodologia do Preço com Descontos, incluindo os descontos abrangidos e as ponderações utilizadas;
- definir de forma clara e atempada metas anuais dos biocombustíveis, evitando que níveis diferentes de incorporação criem vantagens de custo e distorções de mercado que não resultam de maior eficiência;

- alargar as competências sancionatórias da ERSE ao Sistema Petrolífero Nacional, relativas às obrigações abrangidas pela regulação e supervisão económica da ERSE, assegurando-se a proteção de todos os consumidores de forma harmoniosa independentemente do vetor energético utilizado;
- equacionar a adoção de medidas temporárias de apoio, direcionadas para alguns segmentos específicos, como o transporte rodoviário profissional, se persistirem perturbações excecionais, atendendo ao seu papel no funcionamento das cadeias de abastecimento, na distribuição de bens e no transporte de passageiros.

20 | Como posso encontrar o combustível mais barato?

Compare antes de abastecer e considere não apenas o preço anunciado, mas também os descontos a que efetivamente tem acesso e a distância até à bomba. Diferenças de alguns centimos por litro podem tornar-se relevantes num abastecimento completo, mas uma deslocação adicional também tem um custo.

O Comparador de Preços de Combustíveis e Gás Engarrafado, diretamente acessível na página inicial do site da ERSE, disponibiliza preços em tempo real e permite pesquisar por localização, produto, marca e segmento de mercado, facilitando a identificação das ofertas mais baixas.

[Aceder ao Comparador da ERSE](#)



MAIS INFORMAÇÃO ERSE

ACOMPANHAR A SEMANA

Acompanhar o Preço Eficiente

Veja a decomposição semanal e a comparação com os preços de pódio e com descontos.

COMPARAR NA EUROPA

Comparar Portugal com a UE-27

Consulte os preços com e sem impostos e o peso da fiscalidade nos diferentes Estados-Membros.

APROFUNDAR

Consultar estudos e relatórios

Aceda às análises sobre combustíveis líquidos rodoviários, GPL engarrafado e biocombustíveis.

Base: ERSE, estudo sobre a formação e a evolução dos preços da gasolina 95 simples e do gasóleo simples em Portugal, agosto de 2026.

Esta publicação apresenta uma síntese em linguagem simples. Para a metodologia, os pressupostos e os resultados completos, consulte o estudo integral.

[Aceda ao Estudo sobre a formação e evolução dos preços dos combustíveis rodoviários em Portugal Continental](#)

Lisboa, 13 de agosto de 2026