



ENTIDADE REGULADORA  
DOS SERVIÇOS ENERGÉTICOS

# RELATÓRIO

## ANÁLISE DO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS RODOVIÁRIOS

2018 - 2020



outubro 2020



## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>CADEIA DE VALOR DOS COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS</b> .....	<b>5</b>
2.1	Refinação.....	6
2.1.1	Caracterização da atividade.....	6
2.1.2	Registos da atividade de refinação no SPN.....	9
2.1.2.1	Gasolinas.....	11
2.1.2.2	Gasóleos.....	12
2.1.2.3	Produção combinada de combustíveis líquidos – 2018 e 2019.....	13
2.1.2.4	Produção combinada de combustíveis líquidos – 2020.....	14
2.1.3	Panorama ibérico e europeu da refinação de petróleo bruto.....	16
2.2	Logística.....	19
2.2.1	Terminais de Granéis líquidos.....	21
2.2.2	Instalações de armazenamento e expedição de produto.....	24
2.2.2.1	Região Norte.....	24
2.2.2.2	Região Centro.....	25
2.2.2.3	Região Sul.....	28
2.2.2.4	Regiões Autónomas.....	29
2.2.3	Transporte por oleoduto.....	30
2.3	Rede de retalho.....	31
2.3.1	Tipo de operador.....	32
2.3.2	Evolução do número de postos de abastecimento de combustíveis.....	33
2.3.3	Caracterização geográfica da rede de retalho de combustíveis líquidos.....	35
2.3.4	<i>Benchmark</i> europeu da rede de retalho de combustíveis líquidos.....	36
<b>3</b>	<b>CARACTERIZAÇÃO DO MERCADO NACIONAL DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS RODOVIÁRIOS</b> .....	<b>41</b>
3.1	Principais operadores com Introduções a Consumo.....	41
3.1.1	Introduções a Consumo em 2019.....	41
3.1.2	Introduções a Consumo no primeiro semestre de 2020.....	43
3.2	Indicadores de concorrência e concentração.....	45
3.3	Atividade no mercado retalhista.....	50
3.3.1	Postos de abastecimento de combustíveis por tipo de operador.....	50
3.3.2	Vendas de gasóleo e gasolina por tipo de operador.....	53
<b>4</b>	<b>PREÇO DE VENDA AO PÚBLICO E PREÇO DE REFERÊNCIA</b> .....	<b>61</b>
<b>5</b>	<b>ANÁLISE DOS CUSTOS DE LOGÍSTICA</b> .....	<b>67</b>
5.1	CLC – Companhia Logística de Combustíveis, S.A.....	67

5.2	Custos de logística e reservas estratégicas.....	74
5.2.1	Custos de descarga .....	74
5.2.2	Custos de armazenamento e expedição de produto .....	75
5.2.3	Custos com a constituição de reservas.....	76
5.2.4	Comparação dos custos de logística e reservas estratégicas com os preços de referência .....	78
<b>6</b>	<b>ANÁLISE DO PVP E MARGEM DE COMERCIALIZAÇÃO .....</b>	<b>83</b>
6.1	Gasolinas .....	83
6.1.1	Evolução e desagregação do PVP nos anos 2018 e 2019 .....	83
6.1.1.1	Valores médios nacionais.....	83
6.1.1.2	Segmentação por tipo de operador .....	89
6.1.1.3	Segmentação por tipo de combustível.....	96
6.1.2	Evolução e desagregação do PVP em 2020 .....	97
6.1.2.1	Valores médios nacionais.....	98
6.1.2.2	Segmentação por tipo de operador .....	102
6.1.2.3	Segmentação por tipo de combustível.....	107
6.2	Gasóleos .....	108
6.2.1	Evolução e desagregação do PVP nos anos 2018 e 2019 .....	109
6.2.1.1	Valores médios nacionais.....	109
6.2.1.2	Segmentação por tipo de operador .....	114
6.2.1.3	Segmentação por tipo de combustível.....	123
6.2.2	Evolução e desagregação do PVP em 2020 .....	124
6.2.2.1	Valores médios nacionais.....	125
6.2.2.2	Segmentação por tipo de operador .....	129
6.2.2.3	Segmentação por tipo de combustível.....	134
6.3	GPL Auto.....	135
6.3.1	Evolução e desagregação do PVP nos anos 2018 e 2019 .....	136
6.3.1.1	Valores médios nacionais.....	136
6.3.1.2	Segmentação por tipo de operador .....	142
6.3.2	Evolução e desagregação do PVP em 2020 .....	149
6.3.2.1	Valores médios nacionais.....	149
6.3.2.2	Segmentação por tipo de operador .....	152
6.4	Análise da variação regional de preços .....	157
6.5	Desagregação do mercado por operador.....	166
6.5.1	Gasolina IO95 simples.....	166
6.5.2	Gasolina IO95 aditivada .....	166
6.5.3	Gasolina IO98 simples.....	166
6.5.4	Gasolina IO98 aditivada.....	166
6.5.5	Gasóleo simples.....	166

6.5.6	Gasóleo aditivado .....	166
7	CONCLUSÕES .....	169
	ANEXO A – CARACTERIZAÇÃO DO APARELHO REFINADOR NACIONAL.....	187
	ANEXO B – CARACTERIZAÇÃO DOS TERMINAIS DE GRANÉS LÍQUIDOS .....	197
	ANEXO C – REGISTOS DE ATIVIDADE DAS INFRAESTRUTURAS DE LOGÍSTICA.....	211
	ANEXO D – RETALHO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS RODOVIÁRIOS POR OPERADOR .....	212



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AdC	Autoridade da Concorrência
APDL	Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
APETRO	Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas
APL	APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A.
APS	APS – Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A.
bbI	barril
boe	barril de petróleo equivalente
CAPEX	Custos de capital ou investimento em bens de capital
CLC	CLC – Companhia Logística de Combustíveis, S.A.
CLH	<i>Compañía Logística de Hidrocarburos</i> , CLH S.A.
CLT	ClT – Companhia Logística de Terminais Marítimos, S.A.
DGEG	Direção Geral de Energia e Geologia
ECA	Entidade Central de Armazenagem
ENSE	Entidade Nacional para o Setor Energético, E.P.E.
ERSE	Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos
EUA	Estados Unidos da América
G110	Garrafa de gás com 110 litros de capacidade
G26	Garrafa de gás com 26 litros de capacidade
GPL	Gases de Petróleo Liquefeitos
IO	Índice de octano
IPC	índice de preços no consumidor
ISP	Imposto sobre os produtos petrolíferos
ISPS	<i>International Ships and Ports Security</i>
IVA	Imposto sobre o valor acrescentado
OPEP	Organização dos Países Exportadores de Petróleo
OPEX	Custos operacionais e de manutenção
PAC	Posto de Abastecimento de Combustível
PVP	Preço de Venda ao Público
R&C	Relatório e Contas
SPN	Sistema Petrolífero Nacional
TGL	Terminal de Granéis Líquidos
ton	Tonelada (1 000 kg)



## 1.INTRODUÇÃO





## 1 INTRODUÇÃO

Nos termos dos Estatutos da Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE), aprovados pelo Decreto-Lei n.º 97/2002, de 12 de abril, segundo a redação que lhe foi atribuída pelo Decreto-Lei n.º 57-A/2018, de 13 de julho, foram cometidas a esta Entidade Reguladora as atribuições de regulação e supervisão dos setores do gás de petróleo liquefeito (GPL), dos combustíveis derivados do petróleo e dos biocombustíveis.

A supervisão destes setores assenta genericamente num modelo de regulação *ex-post*, com a verificação contínua de práticas e comportamentos dos agentes, bem como da respetiva conformidade com os princípios legais e regulamentares em vigor.

Em paralelo com a supervisão dos restantes setores recentemente sob regulação da ERSE, pretende-se levar a cabo um *overview* ao mercado dos combustíveis líquidos rodoviários, materializado no presente relatório, neste particular para o período compreendido entre 2018 e o 1º semestre de 2020.

Com efeito, atendendo à importância e à dimensão do mercado nacional dos combustíveis líquidos rodoviários, maioritariamente composto pelo segmento das gasolinas e dos gasóleos, importa analisar as bases do funcionamento deste mercado, bem como a sua dinâmica concorrencial, com impacto nos preços de venda ao público praticados.

Concretamente, releva compreender a cadeia de valor dos combustíveis líquidos rodoviários, o grau de concentração dos mercados grossista e retalhista, bem como os fatores estruturais que poderão ter impacto no seu funcionamento, designadamente:

- i) Que operadores estão presentes em cada fase da cadeia de valor, qual a dimensão e predominância dos principais *players* e respetivo grau de concentração do mercado.
- ii) De que forma e em que regime os operadores desenvolvem a(s) atividade(s) a montante da cadeia de valor, incluindo nos elos intermédios, como seja o armazenamento e a logística.
- iii) Que impacto assume a integração vertical das atividades a montante da cadeia de valor e a predominância de alguns operadores no funcionamento do mercado retalhista.

- iv) Que tipo de operadores atuam no mercado retalhista – com especial enfoque na segmentação companhias petrolíferas de bandeira vs operadores com ofertas *low-cost* vs hipermercado –, quais as políticas de *pricing* adotadas por cada um e que impacto assumem na dinâmica concorrencial do mercado.

Para o efeito, o presente relatório encontra-se estruturado da seguinte forma:

O capítulo 2 apresenta a cadeia de valor dos combustíveis líquidos rodoviários, caracterizando as atividades subjacentes a cada fase, incluindo a identificação dos principais operadores presentes em cada elo da cadeia de valor, a descrição das principais infraestruturas do Sistema Petrolífero Nacional (SPN), e a apresentação da rede de comercialização retalhista.

No capítulo 3 é apresentada uma caracterização do mercado nacional de combustíveis líquidos rodoviários, designadamente no que respeita ao nível de atividade dos principais operadores com introduções a consumo no mercado nacional e respetivos níveis de concorrência e concentração, bem como ao nível da atividade dos principais tipos de operadores presentes no mercado retalhista nacional.

O capítulo 4 apresenta em detalhe as várias componentes que concorrem para a formação do preço de venda ao público das gasolinas e dos gasóleos, bem como a correspondente matriz de alocação às componentes que formam o preço de referência destes combustíveis, e respetivo detalhe.

O capítulo 5 concretiza uma análise aos custos afetos às atividades a montante na cadeia de valor, designadamente às componentes de descarga, constituição de reservas, armazenagem e expedição de produto, por forma a apurarem-se *proxys* para estas variáveis, bem como aferir-se da razoabilidade dos preços atualmente praticados.

No capítulo 6 é mostrada a evolução do preço de venda ao público praticado nos últimos anos no mercado nacional das gasolinas, dos gasóleos e do GPL Auto, bem como das várias parcelas que o constituem, incluindo as margens de comercialização aplicadas.

Por último, são apresentadas as conclusões do presente relatório no capítulo 7, sendo tecidas considerações sobre o atual funcionamento do mercado dos combustíveis líquidos rodoviários, designadamente no que respeita à dinâmica concorrencial nos mercados grossistas e retalhistas, bem como do respetivo impacto nos preços de venda ao público praticados.

## 2. CADEIA DE VALOR DOS COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS





## 2 CADEIA DE VALOR DOS COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS

A cadeia de valor dos combustíveis líquidos (Figura 2-1) divide-se, genericamente, em 4 grandes etapas: o aprovisionamento, a refinação, a logística e o retalho.

Figura 2-1 – Cadeia de valor dos combustíveis líquidos



No que respeita ao mercado nacional de combustíveis líquidos, apresentam-se na Figura 2-2 os operadores presentes em cada fase da cadeia de valor.

Figura 2-2 – Operadores em cada etapa da cadeia de valor dos combustíveis líquidos



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Nos subcapítulos seguintes apresenta-se com maior detalhe as atividades de i) aprovisionamento de crude, produtos intermédios e produtos refinados, ii) a refinação, iii) a logística e iv) a comercialização retalhista.

## 2.1 REFINAÇÃO

### 2.1.1 CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

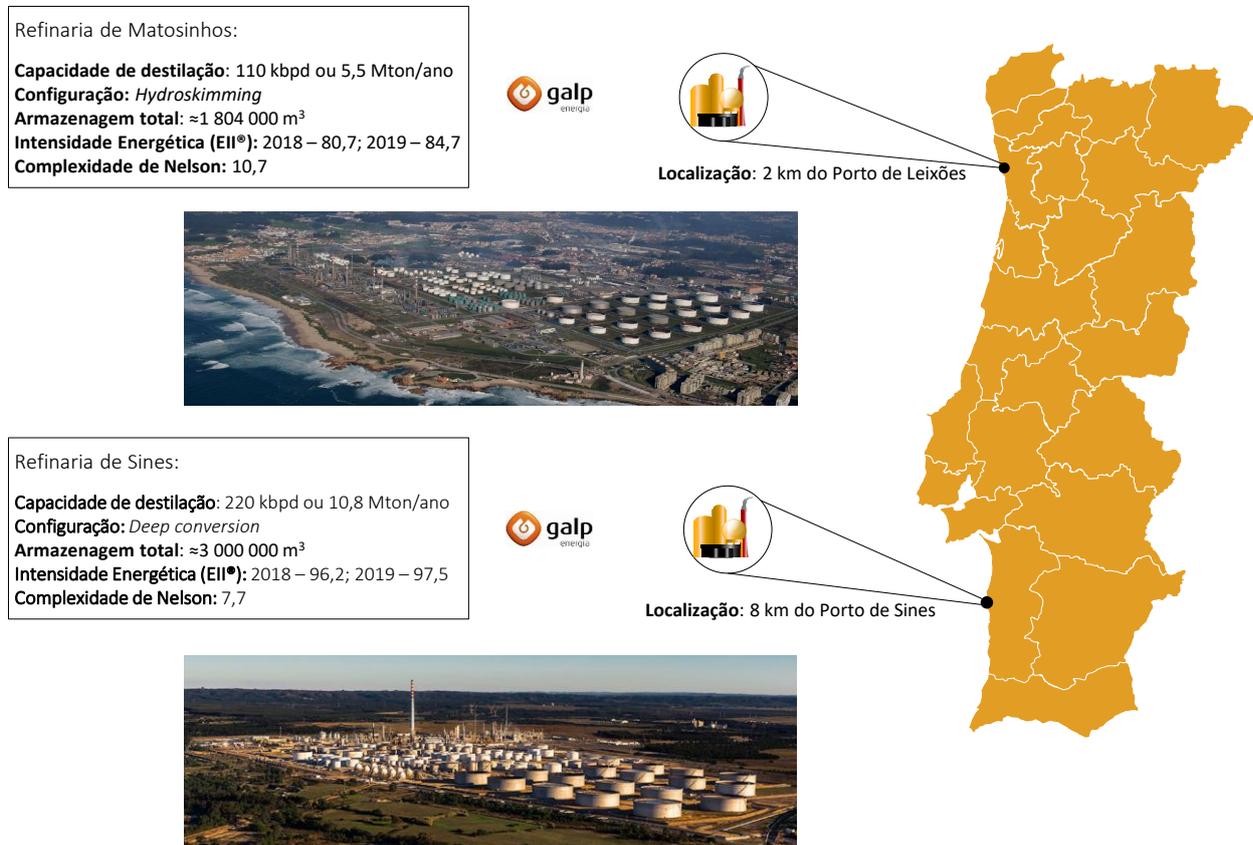
Os refinadores de petróleo bruto asseguram o desempenho das suas funções através da atividade de refinação. A atividade de refinação do petróleo bruto deve assegurar a transformação deste em derivados de petróleo, entre os quais os combustíveis líquidos e os combustíveis gasosos, em condições técnicas e económicas adequadas.

No âmbito da atividade de refinação de petróleo bruto, compete ao refinador, nomeadamente:

- Garantir a produção de derivados do petróleo, com a qualidade padrão que lhe é exigida, através das operações de refinação;
- Promover a eficiência na utilização de recursos não-renováveis minimizando o impacto ambiental da sua atividade;
- Assegurar que a produção seja eficiente energeticamente, cumprindo com as metas estipuladas pela União Europeia;
- Articular em conjunto com os operadores de terminais de granéis líquidos, com os operadores de armazenamento e com os operadores de transporte por oleoduto as operações de constituição e gestão de inventário de petróleo bruto, garantindo o seu aprovisionamento;
- Mobilizar, em conjunto com outros intervenientes do Sistema Petrolífero Nacional (SPN), produtos entre infraestruturas portuárias, de armazenamento e da refinaria em condições técnicas e económicas adequadas, com vista à colocação de produtos petrolíferos no mercado;
- Contribuir através da sua interação com outros operadores do SPN para o desenvolvimento sustentado do mesmo.

Em Portugal a atividade de refinação é exercida em exclusivo pelo Grupo Galp Energia. O aparelho refinador funciona de forma integrada e é composto pelas refinarias de Sines e de Matosinhos: a de Sines é uma refinaria *Deep Conversion* com capacidade de destilação de 220 mil barris dia e possui unidades de *hydrocracking* (HC) e *fluid catalytic cracking* (FCC), que produzem destilados médios e leves, respetivamente, a de Matosinhos consiste numa refinaria de *hydroskimming* com capacidade de produção de 110 mil barris dia, compreendendo uma unidade *visbreaker*, uma fábrica de aromáticos e uma fábrica de óleos base.

Figura 2-3 – Localização e caracterização sumária das refinarias de petróleo bruto em Portugal Continental



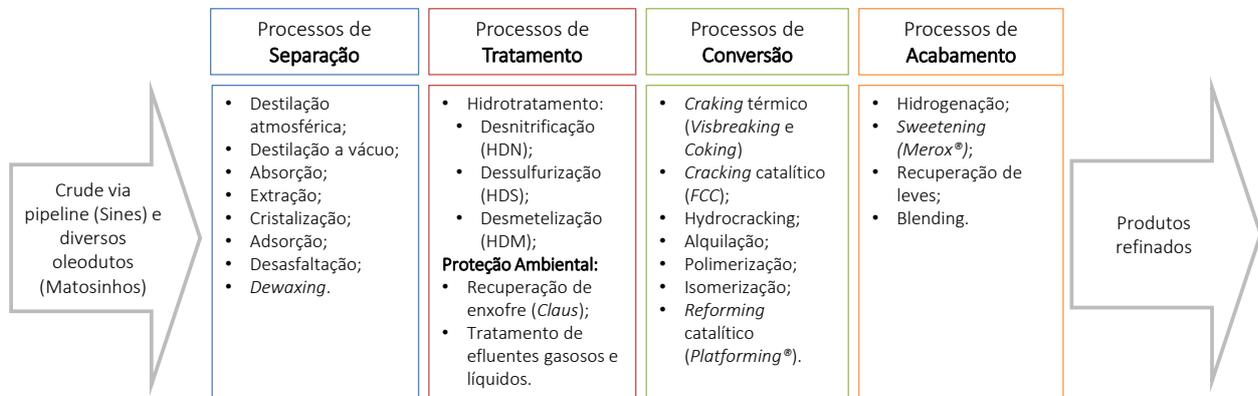
Fonte: Galp – Relatório Integrado de Gestão 2019, Parte I

As refinarias são geridas de forma integrada e em 2013 foi efetuado um investimento conjunto de 1,4 mil milhões de euros num projeto de conversão, orientando a produção para a maximização de destilados médios e gasolina.

As duas refinarias de petróleo bruto são responsáveis por sensivelmente 20% da capacidade de refinação na Península Ibérica.

A Figura 2-4 caracteriza genericamente a atividade de refinação.

Figura 2-4 – Caracterização genérica da atividade de refinação



O Anexo A ao presente relatório apresenta uma caracterização mais detalhada das refinarias de Sines e de Matosinhos.

### 2.1.2 REGISTOS DA ATIVIDADE DE REFINAÇÃO NO SPN

O aparelho refinador nacional processou 96,0 milhões de barris no ano de 2019, sendo a proveniência do crude maioritariamente da África Ocidental (37%); da ex-URSS (28%) e do médio oriente (16%).

O crude representou 86% do total de matérias-primas processadas. A Galp importou crude de 19 países diferentes, com crudes médios e pesados (*heavy*) a representar 87% do total. No final de 2019, o cabaz de crudes da já tinha transitado para crudes com um menor teor de enxofre (*sweet* em detrimento de *sour*), de forma a ajustar o aparelho refinador às novas especificações do combustível marítimo do IMO para bancas marítimas<sup>1</sup>.

A produção do aparelho refinador nacional no ano 2019 foi cerca de 12,4 Mton, sendo que 59% corresponderam a combustíveis líquidos, designadamente 23% gasolinas e 36% gasóleos.

<sup>1</sup> Fonte: Galp – Relatório Integrado de Gestão 2019, Parte I

[https://www.galp.com/corp/Portals/0/Recursos/Investidores/SharedResources/Relatorios/PT/2019/Galp\\_PartI\\_IntegratedManagementReport\\_2019\\_PT.pdf](https://www.galp.com/corp/Portals/0/Recursos/Investidores/SharedResources/Relatorios/PT/2019/Galp_PartI_IntegratedManagementReport_2019_PT.pdf)

No ano 2019, as refinarias nacionais exportaram cerca de 34% da sua produção, o que equivaleu a 4,2 Mton, das quais 36% foram gasolinas, 19% gasóleos e 25% fuelóleo.

O refinador nacional manteve uma margem de refinação (ver Figura 2-5), em torno dos 3,1 USD/bbl em 2019, perdendo alguma competitividade quando comparada com a margem de refinação de 5,0 USD/bbl registada em 2018. A Figura 2-5 apresenta um conjunto de indicadores representativos da atividade de refinação no SPN, obtidos a partir do Relatório & Contas do Grupo Galp Energia para o ano 2019.

Figura 2-5 – Principais indicadores da atividade de refinação no SPN

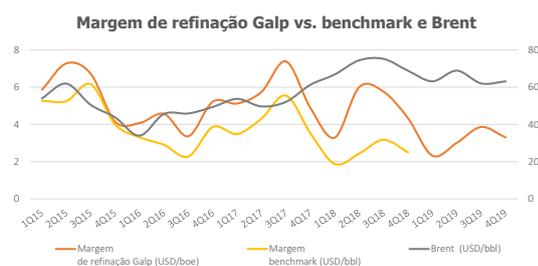
Indicador	2015	2016	2017	2018	2019
Matérias-primas processadas (kboe)	114 572	109 727	114 191	100 700	96 000
Margem de refinação Galp (\$/boe)	6,6	4,3	5,8	5,0	3,1
Custos <i>cash</i> da refinação <sup>1</sup> (\$/boe)	1,6	1,7	1,7	2,6	2,9
Emissões diretas de GEE <sup>2</sup> (tCO <sub>2</sub> e)	4 134 479	4 195 632	4 436 330	3 222 933	3 265 510
Consumo de água por carga tratada (m <sup>3</sup> /t)	0,54	0,55	0,55	0,59	0,63
Percentagem de água reutilizada	19%	23%	15%	18%	15%
Vendas de produtos petrolíferos (mt)	18,2	17,8	18,5	16,8	16,2
Vendas a clientes diretos (mt)	9,1	8,8	8,9	8,6	8,7
Ebitda RC <sup>3</sup> (€m)	779	576	785	610	415
Ebit <sup>4</sup> (€m)	504	257	418	265	8
Investimento (€m)	110	153	145	258	243

<sup>1</sup> Excluindo impacto das operações de cobertura da margem de refinação.

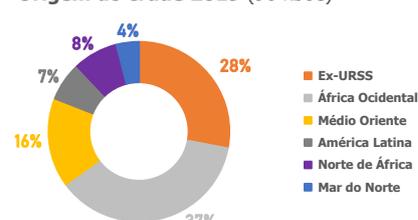
<sup>2</sup> Até 2017, as emissões de GEE dizem apenas respeito às de CO<sub>2</sub>

<sup>3</sup> Em 2015, inclui a contribuição das atividades de *trading* de petróleo produzido que foi realocada do negócio de R&D para o E&P de 2016 em diante.

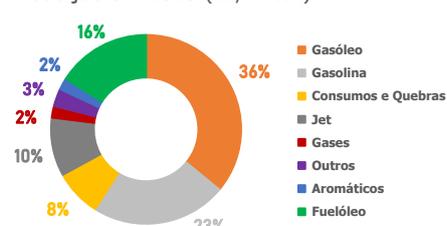
<sup>4</sup> A partir de 1 de janeiro de 2019 a Galp adotou a norma contabilística IFRS 16. Os valores correspondentes a 2018 não foram reexpressos de acordo com a mesma norma.



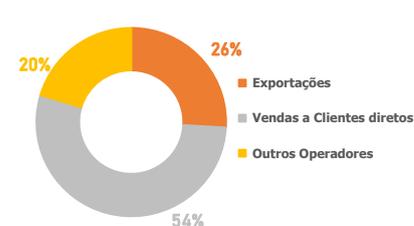
Origem do crude 2019 (96 kboe)



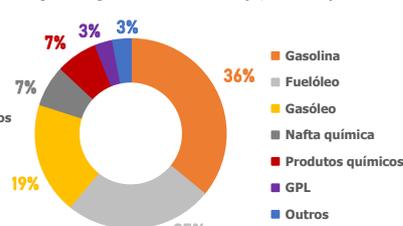
Produção em 2019 (12,4 Mton)



Vendas em 2019 (16,2 Mton)



Exportações em 2019 (4,2 Mton)



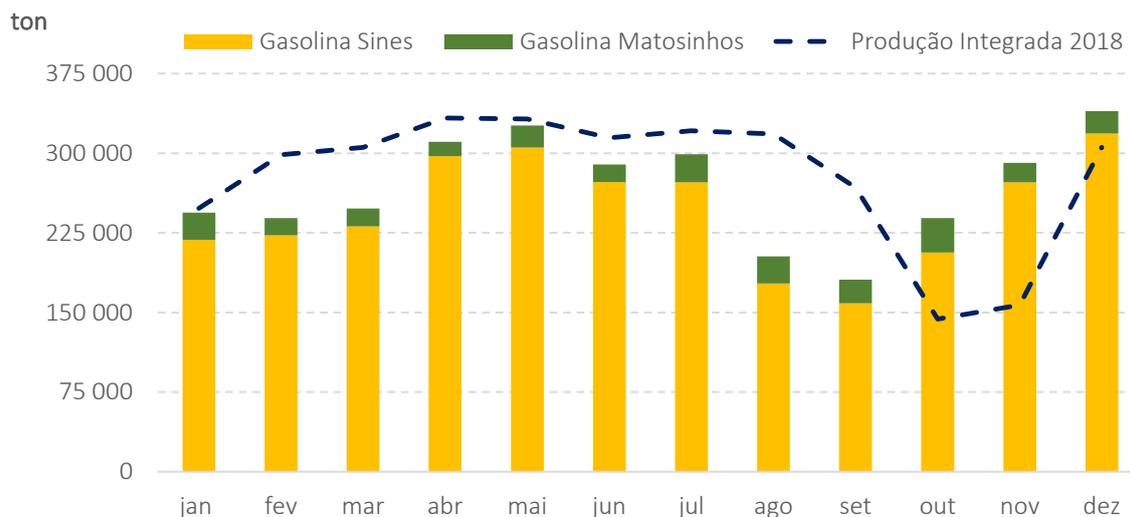
Fonte: R&C do Grupo Galp Energia (período 2015-2019)

No âmbito do presente relatório será dado ênfase a produção de combustíveis rodoviários, em particular gasolinas e gasóleos, sendo a produção do aparelho refinador nacional caracterizado com maior detalhe nos pontos seguintes.

#### 2.1.2.1 GASOLINAS

A Figura 2-6 apresenta a produção de gasolina das refinarias de Sines e de Matosinhos no ano de 2019, e a produção integrada de gasolina no ano 2018, com desagregação mensal.

**Figura 2-6 – Quantidades de gasolina produzidas nas refinarias de Sines e Matosinhos, em 2019, e produção de gasolina integrada em 2018**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

No que respeita à atividade de refinação, em particular de gasolina, verifica-se que a refinaria de Sines é responsável por mais de 90% da produção nacional. A apetência da refinaria de Sines pela produção de gasolinas está relacionada com a sua configuração, em particular a unidade de *fluid catalytic cracking* (FCC) que promove a conversão de pesados em ligeiros (gasolinas).

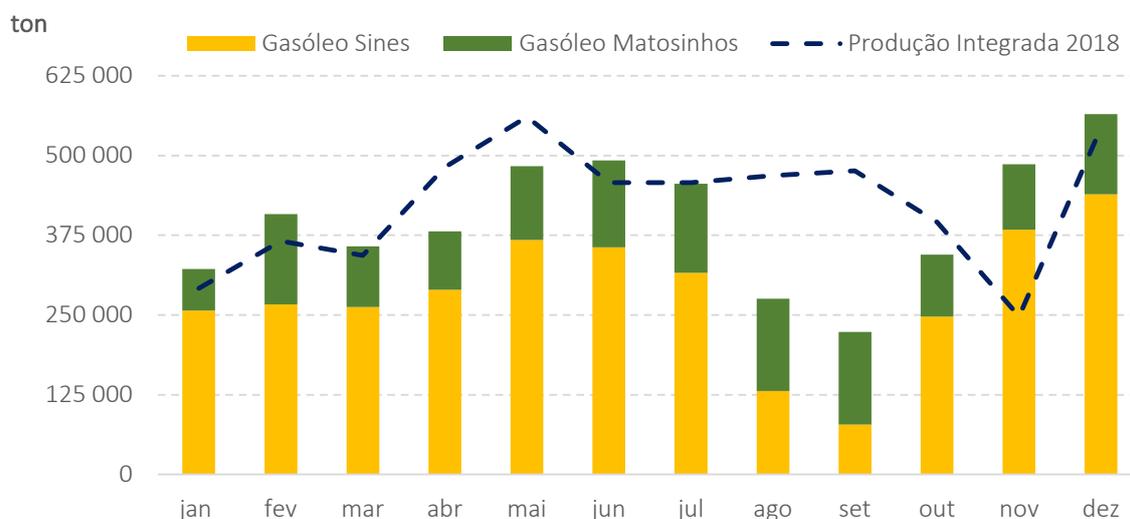
Nos anos 2018 e 2019, observou-se durante o período de abril a julho uma elevada produção de gasolina a nível nacional, em conformidade com os meses de maior procura, isto é, durante o verão. Notou-se, porém, em 2019, que a produção de gasolina atingiu o seu máximo no mês de dezembro.

As quantidades totais de gasolina produzidas no aparelho refinador nacional em 2018 e 2019 representaram 3,34 milhões de toneladas e 3,21 milhões de toneladas, respetivamente, e satisfazem a totalidade das necessidades do SPN<sup>2</sup>, sendo três vezes superior a este valor. Em conformidade, a Galp Energia reportou nos seus Relatórios Integrados dos dois últimos anos exportações de gasolina consideráveis, designadamente 1,62 milhões de toneladas em 2018 e 1,51 milhões de toneladas em 2019.

### 2.1.2.2 GASÓLEOS

A Figura 2-7 apresenta a produção de gasóleo das refinarias de Sines e de Matosinhos no ano de 2019, e a produção integrada de gasóleo no ano 2018, com desagregação mensal.

**Figura 2-7 – Quantidades de gasóleo produzidas nas refinarias de Sines e Matosinhos, em 2019, e produção de gasóleo integrada em 2018**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

No que respeita à atividade de refinação, em particular de gasóleo, verifica-se que a refinaria de Sines é responsável por mais de dois terços da produção nacional, refletindo, em parte, o investimento recente na fábrica de *hydrocracking* (HC) que promove a conversão de pesados para gasóleos.

<sup>2</sup> As introduções a consumo no mercado nacional em 2018 e 2019 representaram 1047,81 mil toneladas e 1066,80 mil toneladas, respetivamente.

Nos anos 2018 e 2019, observou-se um comportamento semelhante ao da gasolina, sendo a produção de gasóleo maior nos meses que antecedem e durante grande parte do verão, coincidente com a elevada procura nessa fase do ano. Porém, importa salientar que em 2018 e em 2019, a produção de gasóleo atingiu máximos no mês de dezembro.

As quantidades totais de gasóleo produzidas pelo aparelho refinador nacional em 2018 e 2019 representaram 5,09 milhões de toneladas e 4,79 milhões de toneladas, respetivamente. Em 2018, a quantidade de gasóleo produzida foi suficiente para satisfazer a totalidade das necessidades do SPN, contudo, em 2019, satisfez apenas 95% das introduções a consumo<sup>3</sup>. Porém, a Galp Energia reportou nos seus Relatórios & Contas integrados dos dois últimos anos exportações de gasóleo consideráveis, designadamente 882 mil toneladas em 2018 e 931 mil toneladas em 2019.

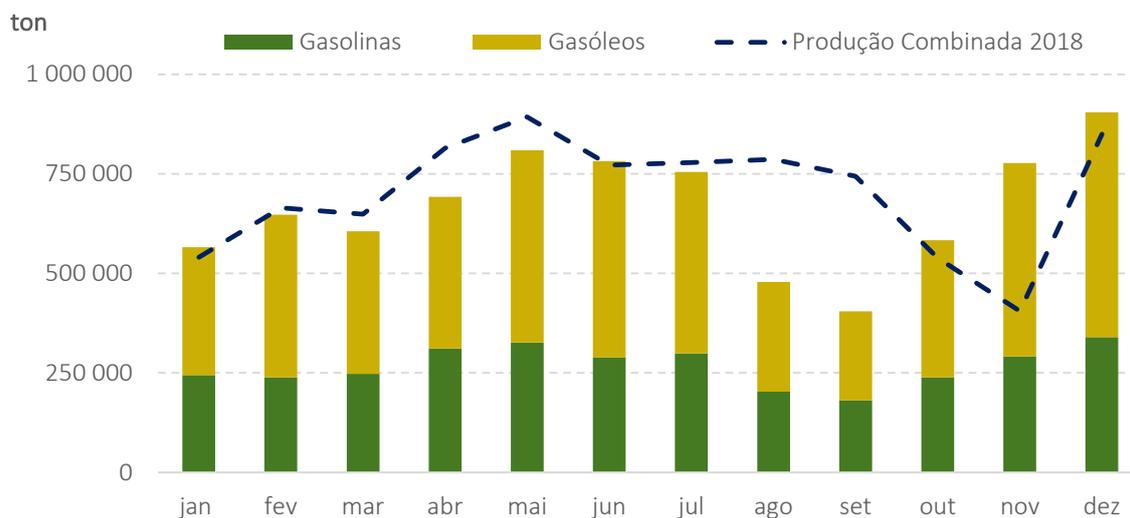
#### 2.1.2.3 PRODUÇÃO COMBINADA DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS – 2018 E 2019

A Figura 2-8 apresenta a produção combinada de gasolina e gasóleo das refinarias de Sines e de Matosinhos no ano de 2019, e a produção integrada de gasolina e gasóleo no ano 2018, com desagregação mensal.

---

<sup>3</sup> As introduções a consumo no mercado nacional em 2018 e 2019 representaram 4958,01 mil toneladas e 5066,72 mil toneladas, respetivamente.

**Figura 2-8 – Produção combinada de gasolinas e gasóleos produzidas nas refinarias de Sines e Matosinhos, em 2019, e produção integrada combinada em 2018**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

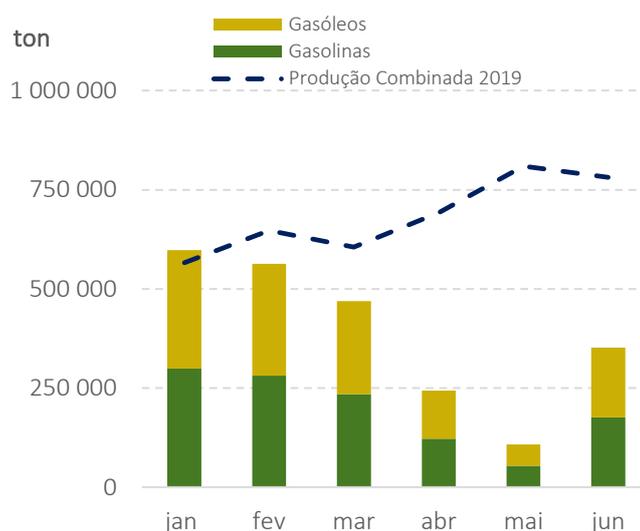
A Figura 2-8 consolida a informação constante da Figura 2-6 e da Figura 2-7, permitindo notar uma quebra de produção em agosto e setembro de 2019.

Com efeito, de acordo com o Relatório & Contas integrado da Galp Energia, é reportado um decréscimo considerável do volume de gasolina e de gasóleo produzido nas refinarias de Sines e Matosinhos, em 2019 face ao ano anterior, motivado por atividades de manutenção planeadas em ambas as refinarias. Esse impacto negativo resultou da paragem de 66 dias da unidade de destilação atmosférica na Refinaria de Sines e da paragem de 47 dias na fábrica de óleos base em Matosinhos.

#### 2.1.2.4 PRODUÇÃO COMBINADA DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS – 2020

A Figura 2-9 apresenta a produção combinada de gasolina e gasóleo das refinarias de Sines e de Matosinhos no primeiro semestre de 2020, e a produção integrada de gasolina e gasóleo para o período homólogo anterior, com desagregação mensal.

**Figura 2-9 – Produção combinada de gasolinas e gasóleos produzidas nas refinarias de Sines e Matosinhos, no primeiro semestre de 2020, e produção integrada combinada para o período homólogo anterior**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A Figura 2-9 evidencia uma quebra de produção abrupta no final do 1.º trimestre e no início do 2.º trimestre de 2020, nomeadamente nos meses de abril e maio, quando comparado com a produção dos mesmos combustíveis no período homólogo anterior.

Com efeito, a Galp Energia suspendeu a produção na maioria das unidades processuais da refinaria de Sines, a 4 de maio, durante cerca de um mês, por ter ficado sem capacidade de armazenamento provocada pela quebra de procura global de combustíveis provocada pelas medidas de confinamento devido à pandemia de COVID-19, que diminuiriam a mobilidade.

A empresa operou as unidades da refinaria de Sines em abril de 2020 ao mínimo técnico e também interrompeu a produção de combustíveis na refinaria de Matosinhos no período que antecedeu a Páscoa. Segundo a Galp Energia, essas medidas não evitaram que seus *stocks* atingissem o limite máximo da sua capacidade, pelo que a refinaria de Sines foi obrigada a suspender a produção porque os níveis mínimos a que as unidades da refinaria podem operar com segurança sem risco de danificar as infraestruturas são ainda superiores à capacidade de armazenamento da refinaria.

Sines alberga a maior unidade de destilação atmosférica da Península Ibérica. A refinaria abastece postos de abastecimento em Espanha e Portugal e também serve o mercado ibérico de jet. As exportações do aparelho refinador português são maioritariamente de gasolinas e destinam-se aos mercados dos Estados Unidos e de África. A refinaria de Sines é também a principal fonte de nafta química, matéria-prima para a Repsol Polímeros (*cracker* de etileno de 410 kton/ano).

Com efeito, de acordo com o relatório de resultados para o 2.º trimestre de 2020 da Galp Energia, as matérias-primas processadas durante o segundo trimestre foram 13,4 Mboe, um decréscimo de 49% considerando o período homólogo anterior, refletindo a desaceleração do sistema de refinação para fazer face à baixa procura e aos altos níveis de inventários de produtos petrolíferos, causados pelas medidas de confinamento impostas.

### 2.1.3 PANORAMA IBÉRICO E EUROPEU DA REFINAÇÃO DE PETRÓLEO BRUTO

A refinação a nível ibérico conta presentemente com 12 unidades de refinação, detidas pela Galp Energia (2), Repsol (6), Cepsa (3, duas no continente e uma na ilha de Tenerife), BP (1) e uma unidade participada pela Repsol e pela Cepsa. A Figura 2-10 apresenta o mapa da península ibérica, com a indicação das unidades de refinação em atividade.

Figura 2-10 – Mapa Ibérico com a indicação das unidades de refinação



Fonte: Adaptado de FuelsEurope<sup>4</sup> e relatórios e contas dos refinadores ibéricos.

Refira-se que os operadores que exercem a atividade de refinação na península ibérica correspondem aos operadores com maior visibilidade a nível do retalho no SPN. Este aspeto é relevante, uma vez que a presença na atividade de refinação no panorama ibérico fomenta a competitividade desses mesmos operadores a jusante na cadeia de valor, permitindo uma posição vantajosa no aprovisionamento, tanto a nível ibérico como nacional

Com efeito, a realização de ‘swaps’ operacionais entre o refinador nacional, a Galp Energia, e os refinadores espanhóis, a Repsol, a Cepsa e a BP, permite economias consideráveis ao nível da logística, em ambos os lados da fronteira, não sendo de estranhar que estes quatro operadores liderem os mercados de

<sup>4</sup> <https://www.fuelseurope.eu/statistics/> - Refineries/steam cracker sites in Europe

combustíveis líquidos rodoviários no espaço ibérico. Este aspeto será revisitado na análise que se apresenta no capítulo 3 do presente relatório, quando forem indicadas as quotas de mercado no SPN.

O mercado europeu de combustíveis líquidos conta presentemente com 90 refinarias em atividade, permitindo sustentar o paradigma de um setor concorrencial, no qual os preços dos combustíveis podem ser formados numa lógica de concorrência.

Nessa medida, como adiante se irá referir, os preços de referência em Portugal para as gasolinas e gasóleos seguem tendencialmente as cotações do índice NWE-ARA<sup>5</sup>, que beneficia da liquidez de *hub* com uma procura elevada em derivados do petróleo, a par de infraestruturas portuárias e unidades de refinação com uma capacidade instalada considerável.

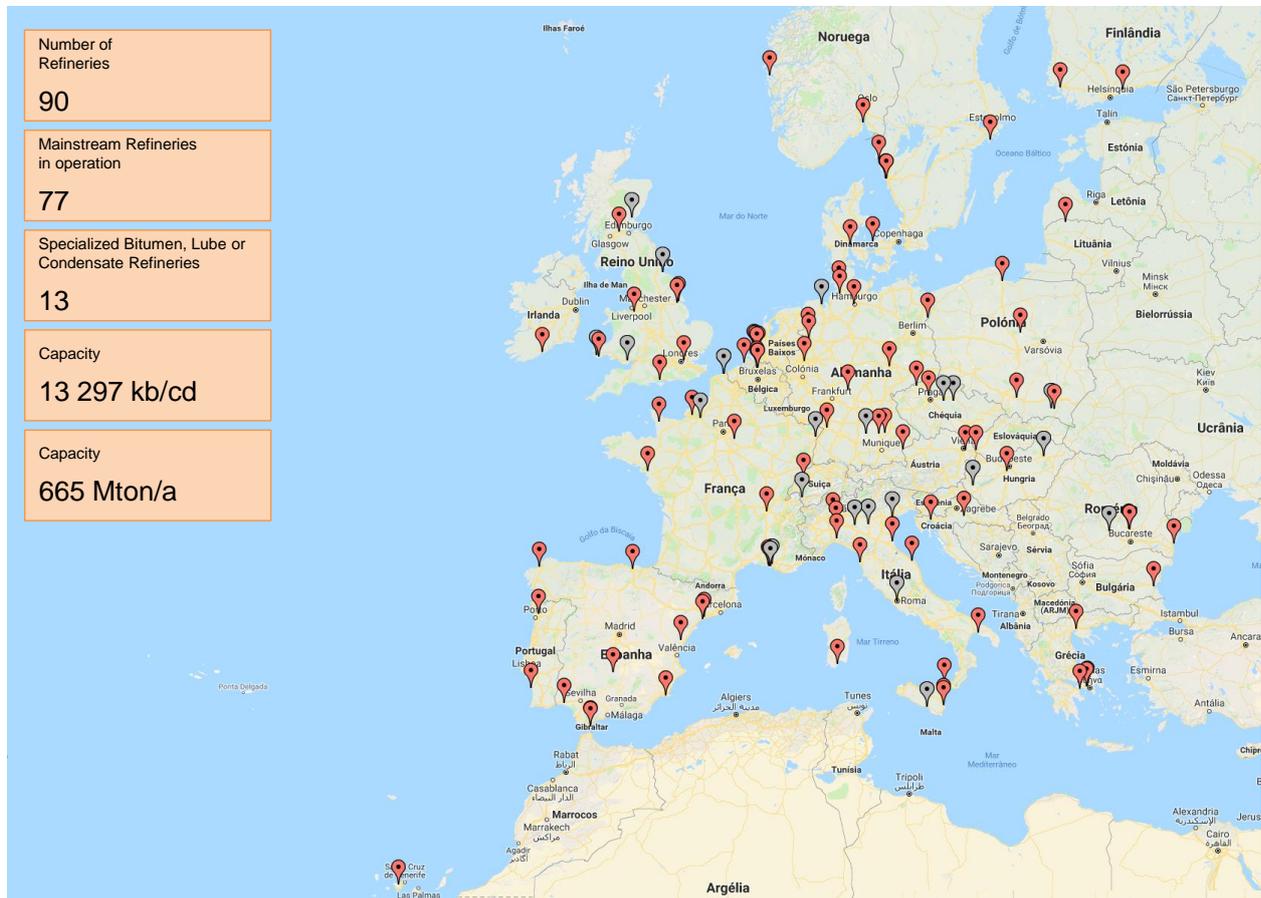
A Figura 2-11 apresenta o mapa europeu, com a indicação das unidades de refinação em atividade, incluindo alguns dados agregados sobre a tipologia e a capacidade instalada.

Do mapa da Figura 2-11, Portugal tem cerca de 2,2% da capacidade de refinação Europeia.

---

<sup>5</sup> NWE-ARA – North West Europe index – Amsterdam, Rotterdam, Antwerp

Figura 2-11 – Mapa europeu com a indicação das unidades de refinação



Fonte: Adaptado de Concawe<sup>6</sup>

## 2.2 LOGÍSTICA

As instalações de receção, armazenamento e expedição de combustíveis líquidos desempenham um papel fundamental no SPN na medida em que recebem a produção proveniente da refinação, no território nacional, ou de importações para posteriormente o disponibilizarem às cadeias de comercialização grossista e retalhista.

No mercado nacional, os titulares de instalações de receção, armazenamento e expedição de produtos de petróleo desempenham as respetivas atividades de forma verticalmente integrada com as cadeias de

<sup>6</sup> <https://www.concawe.eu/refineries-map/> - Environmental Science for European Refining – Refinery Sites in Europe (2017)

comercialização grossista e retalhista, ou seja, as companhias petrolíferas com maior visibilidade junto dos consumidores finais são, também, as detentoras das grandes instalações que asseguram a logística a montante das atividades de comercialização<sup>7</sup>.

Os titulares de instalações de receção, armazenamento e expedição de combustíveis devem desempenhar as respetivas atividades em condições técnicas e económicas adequadas, de acordo com o estabelecido no Decreto-Lei n.º 31/2006, de 15 de fevereiro, na sua atual redação. Compete-lhes as seguintes atribuições:

- Assegurar a exploração e manutenção da infraestrutura de armazenamento em condições de segurança e fiabilidade, assegurando o cumprimento dos padrões de qualidade de serviço e das normas técnicas que lhe sejam aplicáveis;
- Garantir as operações de receção e expedição de produtos, designadamente as trasfegas de, e para, cisternas rodoviárias, ferroviárias e navios, bem como as interfaces com oleodutos de transporte de produtos petrolíferos;
- Incorporar os aditivos dos combustíveis líquidos, se aplicável, e biocombustíveis em produtos de petróleo com vista a produzir um produto final dentro das especificações que lhes são exigidas;
- Garantir a capacidade de armazenamento de combustíveis líquidos adequada às necessidades do mercado;
- Permitir o acesso a terceiros às instalações de transporte por conduta, ou de armazenamento de combustíveis, declaradas de interesse público, através de uma solução negociada, em condições técnicas e económicas não discriminatórias, transparentes e objetivas, aplicando preços que devem ser tornados públicos;
- Facultar a terceiros a informação necessária ao acesso às instalações de armazenamento e expedição de combustíveis líquidos;
- Preservar a confidencialidade das informações comercialmente sensíveis obtidas no exercício das suas atividades;
- Medir as quantidades e realizar gestão de inventário dos combustíveis rececionados, armazenados e expedidos, mantendo registos dos mesmos;

---

<sup>7</sup> As instalações de receção, armazenamento e expedição de combustíveis líquidos em Portugal são detidas de forma direta pelas maiores companhias petrolíferas ou por sociedades cujos acionistas de referência são, igualmente, essas companhias, como por exemplo a CLC – Companhia Logística de Combustíveis, S.A., a Pergás A.C.E. e a Sigás A.C.E. que, com diferentes participações, integram na *equity* a Petrogal, a Repsol, a BP e a Rubis.

- Contribuir através da sua interação com outros operadores do SPN para o desenvolvimento sustentado do mesmo.

Nos subcapítulos seguintes serão realizadas as caracterizações das instalações de receção, armazenagem, expedição e transporte por conduta do SPN, em particular: (i) os terminais de granéis líquidos onde se realizam as importações de petróleo e seus derivados, bem como a movimentação por navio entre terminais de grandes quantidades de produtos intermédios e produtos finais; (ii) as instalações de armazenagem e expedição de produtos petrolíferos e (iii) os oleodutos que interligam instalações de armazenagem.

### 2.2.1 TERMINAIS DE GRANÉIS LÍQUIDOS

Os Terminais de Granéis Líquidos (TGL) em Portugal Continental estão associados a cinco portos, designadamente Aveiro, Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines.

O Porto de Leixões é a maior infraestrutura portuária na região norte de Portugal Continental, com instalações aptas a receber navios de grande porte com crude, produtos intermédios e produtos finais. O Porto de Leixões dispõe de três terminais:

- i. O terminal petrolífero, com três cais de acostagem, operado pela Petrogal em regime de Serviço Privativo. Este terminal deve prestar serviços às entidades que tenham os respetivos parques de armazenagem fisicamente interligados a esta interface portuária. O terminal petrolífero está ligado à refinaria de Matosinhos recebendo crude, produtos intermédios e produtos finais.
- ii. O terminal Oceânico Galp-Leça, composto por uma monobóia no exterior do Porto de Leixões, na área de domínio público marítimo sob a jurisdição da APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL), sendo destinado à receção de petróleo bruto para a refinaria.
- iii. O cais de movimentação de granéis líquidos (Doca 2 Sul), de onde saem os *pipelines* da Cepsa Portuguesa Petróleos, S.A. (doravante apenas Cepsa) para o seu parque de combustíveis líquidos.

O TGL do Porto de Aveiro está concessionado à Prio Supply, S.A. (doravante apenas Prio) em Serviço Privativo, recebe navios com combustíveis líquidos (gasóleos e gasolinas), óleos vegetais, biodiesel e metanol, servindo o parque de combustíveis e a fábrica de biodiesel da Prio.

O Porto de Lisboa dispõe de cinco terminais destinados a movimentação de produtos derivados do petróleo, todos na margem sul do Tejo, nomeadamente:

- i. O terminal da Trafaria, operado pela OZ Energia Gás, S.A. (doravante apenas OZ Energia) em regime de Serviço Privativo, que recebe combustíveis líquidos e GPL (propano e butano).
- ii. O terminal da Banática, operado pela Repsol em regime de Serviço Privativo, que recebe combustíveis líquidos e GPL (propano e butano).
- iii. O terminal do Barreiro, operado pela Alkion Terminal Lisbon, S.A. (doravante apenas Alkion) em regime de Serviço Privativo, que recebe combustíveis líquidos.
- iv. O cais da POL NATO na Trafaria, gerido pela ENSE, destinado a combustíveis líquidos.
- v. O cais da Estação de Assistência Naval, operado pela ETC – Terminais Marítimos, Lda., movimenta e armazena combustíveis líquidos – Fuelóleo e gasóleo.

De entre os terminais de granéis líquidos do Porto de Lisboa, a Trafaria, a Banática e o Barreiro recebem combustíveis líquidos que, por sua vez, são despachados para o fornecimento dos mercados grossista e retalhista do SPN. O cais da POL NATO, por sua vez, destina-se a receber combustíveis líquidos para constituição de reservas estratégicas, não tendo como finalidade as introduções a consumo de combustíveis líquidos.

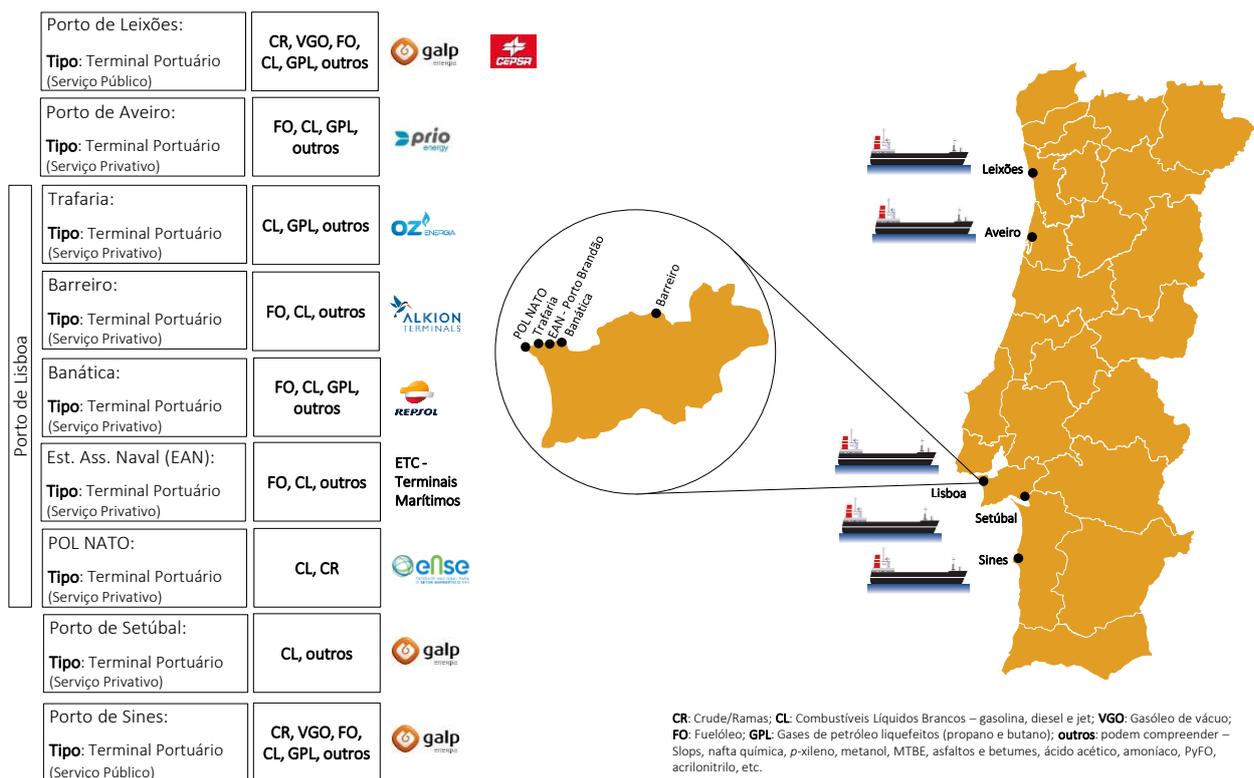
O Porto de Setúbal dispõe de um TGL em regime de Serviço Privativo concessionado à Tanquisado – Terminais Marítimos, S.A. (doravante apenas Tanquisado) e à Eco-Oil – Tratamento de Águas Contaminadas, S.A., destinado à movimentação de combustíveis líquidos e dispõe de uma estação de limpeza e desgaseificação de navios. A Tanquisado pertence ao grupo Galp Energia.

O TGL do Porto de Sines é o maior do país, tendo capacidade para receber navios petroleiros de grande porte, concebido numa ótica multi-cliente e multi-produto, e é o único que opera em regime de Serviço Público. As operações efetuadas no TGL estão a cargo da Companhia Logística de Terminais Marítimos

(CLT), detida pela Galp Energia, estando apto a movimentar diversos produtos em simultâneo, nomeadamente crude, combustíveis líquidos, GPL e outros granéis líquidos. Ainda no âmbito das suas operações, o TGL tem disponível um conjunto de *pipelines* para mobilização de produto entre o porto, a zona adjacente de tancagem e a Zona Industrial e Logística de Sines (ZILS) onde estão inseridas a Refinaria de Sines e a Petroquímica – Repsol Polímeros.

Na Figura 2-12 são apresentadas as instalações portuárias integradas no SPN, acompanhada de uma breve caracterização dos produtos movimentados, os respetivos operadores e o regime em que desempenham a sua atividade.

Figura 2-12 – Caracterização dos Terminais de Granéis Líquidos em Portugal Continental



Fonte: ERSE

O Anexo B ao presente relatório apresenta uma caracterização mais detalhada dos terminais de granéis líquidos existentes em Portugal Continental.

## 2.2.2 INSTALAÇÕES DE ARMAZENAMENTO E EXPEDIÇÃO DE PRODUTO

### 2.2.2.1 REGIÃO NORTE

A atividade de armazenamento e expedição de combustíveis líquidos, na região norte de Portugal Continental<sup>8</sup>, é levada a cabo em quatro instalações.

A refinaria de Matosinhos tem associada um grande parque de armazenamento que desempenha um conjunto de funções, designadamente (i) o armazenamento de matérias primas para a refinaria (crude e produtos intermédios) e (ii) o armazenamento de produtos finais, provenientes da refinaria ou, eventualmente, importados através do terminal petrolífero do Porto de Leixões.

O parque da refinaria de Matosinhos permite expedição de combustíveis líquidos e encontra-se ligado ao parque da Boa Nova, em Leça da Palmeira, sendo estas instalações detidas e operadas pela Galp Energia de forma direta.

A Cepsa está presente na armazenagem do Porto de Leixões e tem instalações de armazenamento e expedição de combustíveis líquidos em Matosinhos. O parque de combustíveis da Cepsa encontra-se ligado ao terminal petrolífero do Porto de Leixões.

A Prio dispõe de instalações de armazenamento e expedição de combustíveis líquidos na Gafanha da Nazaré, junto ao Porto de Aveiro.

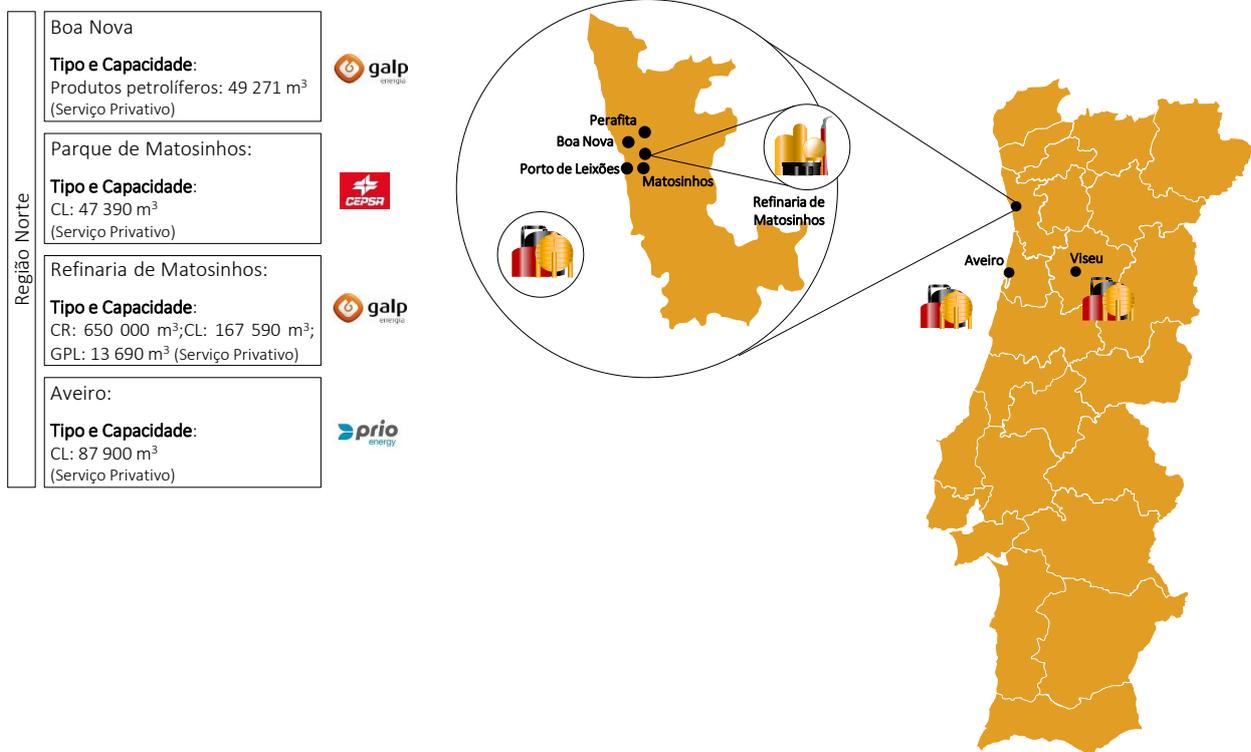
Todas as instalações de armazenamento e expedição de combustíveis líquidos na zona norte de Portugal Continental operam em regime de serviço privativo.

Na Figura 2-13 são apresentadas as quatro instalações de armazenamento e expedição de combustíveis líquidos, acompanhada de uma breve caracterização com os respetivos operadores e o regime em que desempenham a atividade.

---

<sup>8</sup> No presente estudo considerou-se como região norte de Portugal Continental a área compreendida a norte de Aveiro, incluindo as instalações da Prio em Gafanha da Nazaré, e a fronteira norte com Espanha.

**Figura 2-13 – Caracterização das instalações de armazenamento e expedição de produto situadas na região norte de Portugal Continental**



CL: Combustíveis Líquidos Brancos – gasolina, diesel e jet; GPL: Gases de petróleo liquefeitos

Fonte: ERSE

### 2.2.2.2 REGIÃO CENTRO

A atividade de armazenamento e expedição de combustíveis líquidos, na região centro de Portugal Continental<sup>9</sup>, é levada a cabo em cinco instalações.

Quatro instalações situam-se na jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, na margem sul do rio Tejo, designadamente:

<sup>9</sup> No presente estudo considerou-se como região centro de Portugal Continental a área compreendida a norte da península de Setúbal, incluindo as instalações na margem sul do Tejo, e a sul de Aveiro, não considerando as instalações da Prio em Gafanha da Nazaré.

- i. O depósito da POL NATO, gerido pela ENSE, destinado à constituição de reservas estratégicas de combustíveis líquidos. Esta instalação, pelas suas características, não faz expedição de combustíveis líquidos para o retalho e, nessa medida, não promove introduções a consumo no mercado nacional;
- ii. Os terminais da Trafaria e da Banática, detidos e operados pela OZ Energia e pela Repsol, respetivamente, que recebem navios em terminais dedicados, armazenam e expedem combustíveis líquidos.
- iii. O terminal do Barreiro, detido e operado pela Alkion. Esta instalação é a única em Portugal que recebe, armazena e expede combustíveis líquidos e é operada por uma entidade independente das companhias petrolíferas que estão presentes na comercialização grossista e retalhista.

O terminal do Barreiro tem uma capacidade de armazenamento considerável e, acima de tudo, tem condições para uma futura expansão ao nível da capacidade instalada nas instalações da CLC – Companhia Logística de Combustíveis, S.A. (CLC) em Aveiras de Cima.

O terminal do Barreiro, tem, porém, limitações nas capacidades dos navios que pode receber, em virtude da profundidade das águas nas zonas de acostagem e na via de navegação no estuário do Tejo até ao seu cais.

As instalações CLC, situadas em Aveiras de Cima, desempenham um papel fundamental no SPN, tendo uma contribuição essencial no abastecimento de combustíveis líquidos na zona centro do país, incluindo a Grande Lisboa.

As instalações da CLC em Aveiras de Cima recebem combustíveis líquidos, mais concretamente gasolinas, gasóleos e jet, e ainda GPL por intermédio de um oleoduto de transporte multiproduto, proveniente de Sines<sup>10</sup>.

As instalações de receção, armazenamento e expedição de produtos petrolíferos de Aveiras de Cima, pela sua capacidade, localização e ainda pela inexistência de alternativas viáveis à sua utilização, foram

---

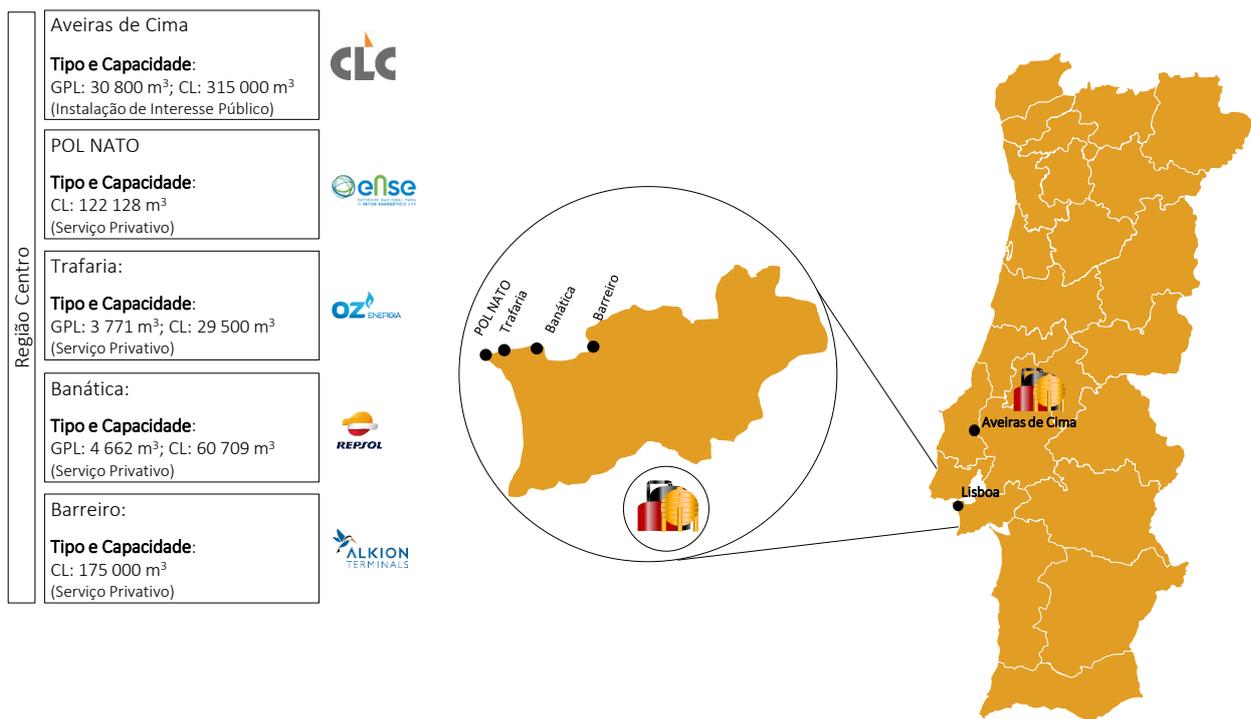
<sup>10</sup> O oleoduto Sines-Aveiras de Cima, do lado de Sines, está ligado à refinaria da Petrogal e à instalação de armazenagem de gasóleo da Repsol, junto à fábrica da Repsol Polímeros.

designadas como “grandes instalações petrolíferas existentes”, nos termos do Decreto-Lei n.º 31/2006, na redação introduzida pelo Decreto-Lei n.º 244/2015, tendo sido também declaradas, nos termos do mesmo diploma, como instalações de interesse público.

A CLC é uma sociedade participada pela Petrogal, S.A., BP Portugal, S.A. (doravante apenas BP), Repsol e Rubis<sup>11</sup>.

Na Figura 2-14 são apresentadas as cinco instalações de armazenamento e expedição de combustíveis líquidos situadas na região centro de Portugal Continental, acompanhada de uma breve caracterização com os respetivos operadores e o regime em que desempenham a atividade.

**Figura 2-14 – Caracterização das instalações de armazenamento e expedição de produto situadas na região centro de Portugal Continental**



CL: Combustíveis Líquidos Brancos – gasolina, diesel e jet; GPL: Gases de petróleo liquefeitos

Fonte: ERSE

<sup>11</sup> A CLC – Companhia Logística de Combustíveis, S.A. é participada (a 31 de dezembro de 2018) na *equity* pela Petrogal, S.A., BP Portugal, S.A., Repsol Portuguesa, S.A. e Rubis Energia Portugal, S.A. nas respetivas proporções, 65%, 15%, 15% e 5%.

### 2.2.2.3 REGIÃO SUL

A atividade de armazenamento e expedição de combustíveis líquidos, na região sul de Portugal Continental<sup>12</sup>, é levada a cabo em três instalações.

O parque de armazenamento e expedição de produtos derivados do petróleo afeto ao Porto de Setúbal, situado na Mitrena, é operado pela Tanquisado, detida pela Galp Energia, em regime de Serviço Privativo. Estas instalações destinam-se ao armazenamento e expedição de combustíveis líquidos, sobretudo gasóleo rodoviário, e adicionalmente combustível naval.

A Repsol dispõe de instalações de armazenamento e expedição de combustíveis líquidos, inseridas na ZILS do Porto de Sines, destinadas exclusivamente a gasóleo. Estas instalações funcionam em regime de Serviço Privativo e encontram-se ligadas via oleoduto ao Porto de Sines, bem como às instalações de armazenamento da CLC, em Aveiras de Cima.

As instalações de armazenamento e expedição de crude e produtos derivados do petróleo da refinaria de Sines também se encontram inseridas na ZILS do Porto de Sines, são operadas pela Petrogal em regime de Serviço Privativo, detendo uma capacidade de armazenamento de três milhões de metros cúbicos, dos quais aproximadamente metade são destinados a petróleo bruto, e o remanescente para produtos intermédios e finais, designadamente, gasóleo, gasolina, jet, gases de petróleo liquefeitos (butano e propano), entre outros. As instalações de armazenamento da refinaria de Sines estão ligadas por oleoduto às instalações de armazenamento da CLC, em Aveiras de Cima.

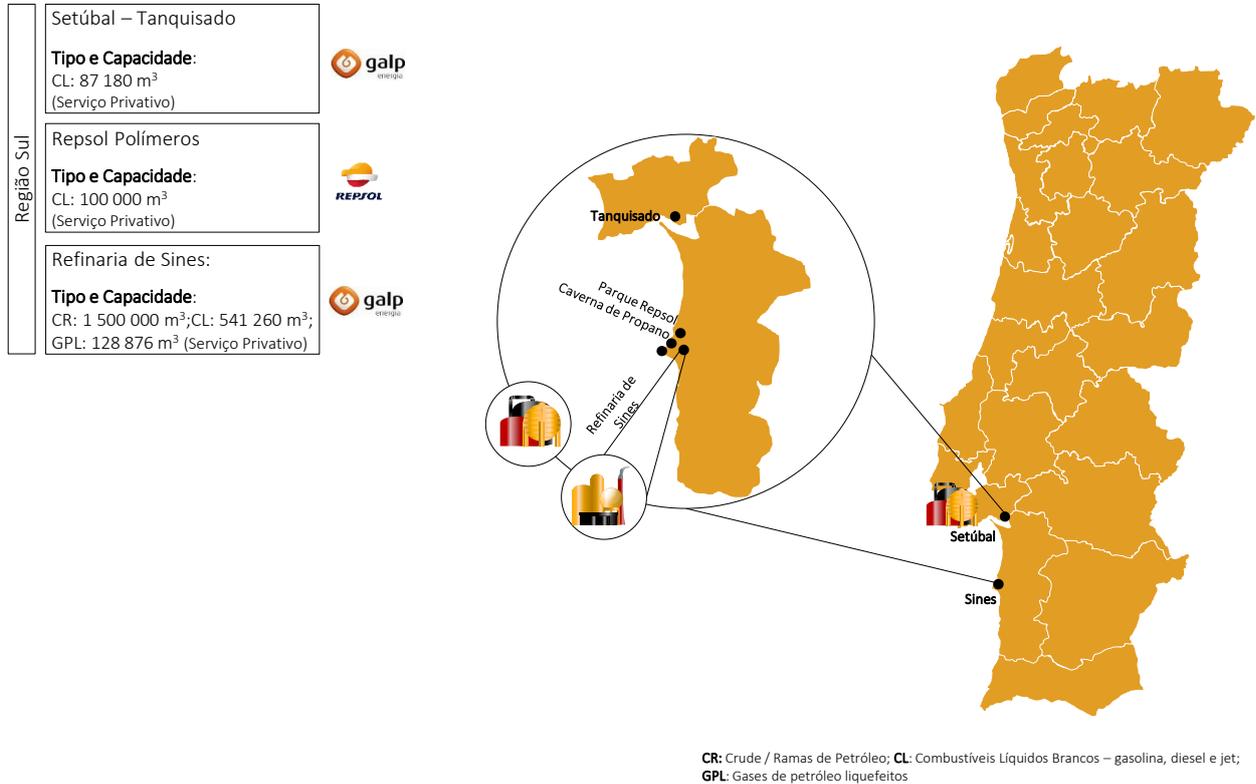
Todas as instalações de armazenamento e expedição de produtos de petróleo na zona sul de Portugal Continental operam em regime de serviço privativo.

Na Figura 2-15 são apresentadas as três instalações de armazenamento e expedição de combustíveis líquidos na região sul de Portugal Continental, acompanhada de uma breve caracterização com os respetivos operadores e o regime em que desempenham a atividade.

---

<sup>12</sup> No presente estudo considerou-se como região sul de Portugal Continental a área compreendida entre as instalações portuárias de Setúbal e o parque de armazenamento de GPL em Faro.

**Figura 2-15 – Caracterização das Instalações de armazenamento e expedição de produto situadas na região sul de Portugal Continental**



Fonte: ERSE

#### 2.2.2.4 REGIÕES AUTÓNOMAS

A Tabela 2-1 apresenta uma breve caracterização das instalações de armazenamento e expedição de combustíveis líquidos nas regiões autónomas.

**Tabela 2-1 - Caracterização das instalações de armazenamento e expedição de combustíveis líquidos (gasolinas e gasóleos) nas regiões autónomas**

Região	Infraestrutura	Operador	Capacidade de armazenamento de combustíveis Líquidos
Madeira	Parque de Combustíveis do Caniçal		56 000 m <sup>3</sup>
	Parques de Nordela e Horta		800 m <sup>3</sup> 3 050 m <sup>3</sup>
Açores	Terminal em São Miguel (Nordela) e na Terceira (Praia da Vitória). Parque de Combustíveis de Santa Maria, do Faial, de S. Roque do Pico, do Aeroporto do Pico, de São Jorge e da Graciosa		gasolinas*: 1 065 m <sup>3</sup> gasóleos*: 3 350 m <sup>3</sup> * exceto instalação de São Jorge
	TerParque na Terceira		gasolinas: 4 000 m <sup>3</sup> gasóleos: 7 000 m <sup>3</sup>

Fonte: ERSE

O Anexo C ao presente relatório apresenta os registos de atividade das instalações de armazenamento e expedição de combustíveis líquidos em atividade no SPN.

### 2.2.3 TRANSPORTE POR OLEODUTO

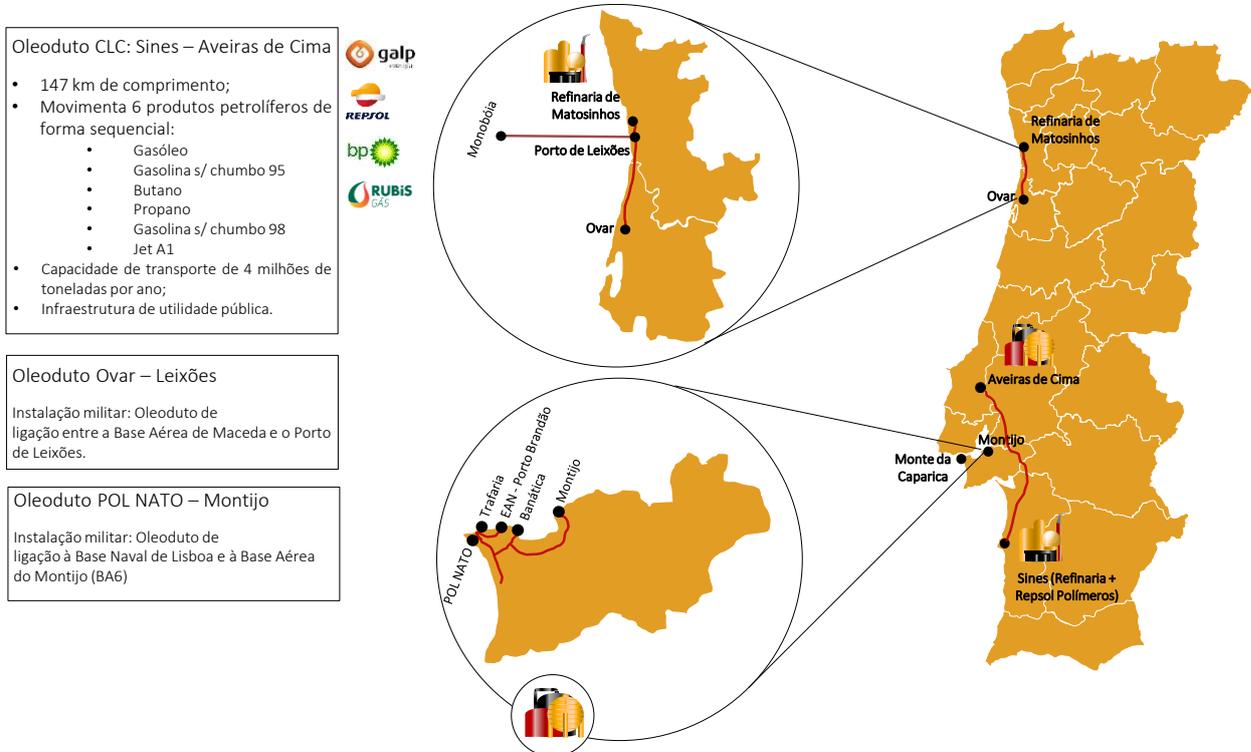
O SPN dispõe ainda de um conjunto de oleodutos, designadamente o oleoduto Sines-Aveiras de Cima, e algumas infraestruturas militares como os *pipelines* a sul do Tejo da POL NATO e uma ligação entre a Base Aérea de Maceda (em Ovar) e o Porto de Leixões.

O Oleoduto multiprodutos Sines-Aveiras de Cima tem um comprimento de 147 km e transporta seis produtos, designadamente gasóleo, gasolina IO95, gasolina IO98, Jet, propano e butano. Os produtos devem ser mobilizados de forma sequencial, por ciclos, tendo o oleoduto uma capacidade de transporte de 4 milhões de toneladas por ano.

O oleoduto Sines-Aveiras de Cima, à semelhança das instalações de receção, armazenamento e expedição de produtos petrolíferos de Aveiras de Cima, foi declarado, nos termos do Decreto-Lei n.º 31/2006, na redação introduzida pelo Decreto-Lei n.º 244/2015, como de interesse público. Este oleoduto, encontra-se integrado nos ativos da CLC é participado pela Petrogal, BP, Repsol e Rubis.

Na Figura 2-16 são apresentadas as três instalações de transporte por oleoduto de produtos de petróleo situadas em Portugal Continental.

**Figura 2-16 – Instalações de transporte por oleoduto em Portugal Continental**



Fonte: ERSE

## 2.3 REDE DE RETALHO

A rede de retalho de combustíveis líquidos rodoviários é composta por postos de abastecimento, com atendimento ao público ou dedicados, sendo a comercialização retalhista assegurada pelos titulares desses postos.

No âmbito da atividade de comercialização retalhista de combustíveis líquidos, compete às entidades que detêm os postos de abastecimento de combustíveis, sem prejuízo do disposto nas respetivas licenças, as seguintes atribuições:

- Assegurar a exploração, integridade técnica e manutenção dos postos de abastecimento de combustíveis líquidos, em condições de fiabilidade, garantindo o cumprimento dos padrões de qualidade de serviço, de eficiência, de segurança e das normas técnicas que lhe sejam aplicáveis;
- Garantir as operações de receção e trasfega das cisternas rodoviárias nos postos de abastecimento de combustíveis líquidos;

- Garantir a transparência e a divulgação dos preços praticados no posto de abastecimento de combustíveis;
- Preservar a confidencialidade das informações comercialmente sensíveis obtidas no exercício das suas atividades;
- Medir as quantidades e realizar gestão de inventários dos produtos de petróleo rececionados e vendidos, mantendo registos dos mesmos;
- Contribuir através da sua interação com outros operadores do Sistema Petrolífero Nacional (SPN) para o desenvolvimento sustentado do mesmo.

### 2.3.1 TIPO DE OPERADOR

O retalho de combustíveis líquidos no SPN é assegurado por operadores com características bem diferenciadas, que, de uma forma genérica, podem ser agrupados em três tipologias distintas:

- As companhias petrolíferas de bandeira, nomeadamente a Galp Energia, a Repsol, a BP, a Cepsa, entre outras, em que a marca está fortemente associada à indústria petrolífera, estando presente em todos os elos da cadeia de valor - desde a produção de petróleo bruto ao retalho de produtos derivados do petróleo.
- As companhias com ofertas *low-cost*, englobando um conjunto de operadores de diferentes visibilidades, onde se enquadram empresas de âmbito nacional (como por exemplo a Prio) e outras com menos expressão e presença marcadamente regional, e que se diferenciam no mercado através de ofertas mais económicas.
- Os hipermercados, que comercializam combustíveis líquidos nas imediações de grandes superfícies comerciais e que, de uma maneira geral, proporcionam as ofertas mais económicas no SPN.

Para além destes, existem postos de combustíveis que não se enquadram de uma forma clara nos três grupos identificados acima, nomeadamente: (i) por se tratarem de marcas com uma cobertura e visibilidade menores, (ii) por serem revendedores com marca própria, ou (iii) por não terem uma marca comercial distintiva (os genéricos), e, simultaneamente, por não praticarem preços significativamente diferentes das companhias petrolíferas de bandeira.

O posicionamento de cada tipo de operador no mercado é muito diferente. Os hipermercados e as companhias com ofertas *low-cost* diferenciam-se através dos preços marcados nos postos, aplicados de forma indiferenciada a todos os clientes, enquanto as companhias petrolíferas de bandeira apostam na fidelização dos clientes, através de propostas comerciais bastante competitivas como os cartões de frota, as parcerias com outras entidades, descontos e promoções específicas, etc.

As lojas de conveniência dos postos de abastecimento de combustíveis também diferem do tipo de operador. Tipicamente as companhias petrolíferas de bandeira colocam lojas de conveniência nos postos de abastecimento e, com alguma frequência, associam serviços de assistência técnica, lavagem auto, cafetaria, etc. As companhias com ofertas *low-cost* têm uma oferta menor de serviços adicionais e os hipermercados, quase sempre, limitam o espaço de atendimento ao balcão ou a um *guichet* de pagamento.

O mercado de combustíveis líquidos no SPN é liberalizado e, nessa medida, existem propostas comerciais ajustadas aos perfis dos clientes.

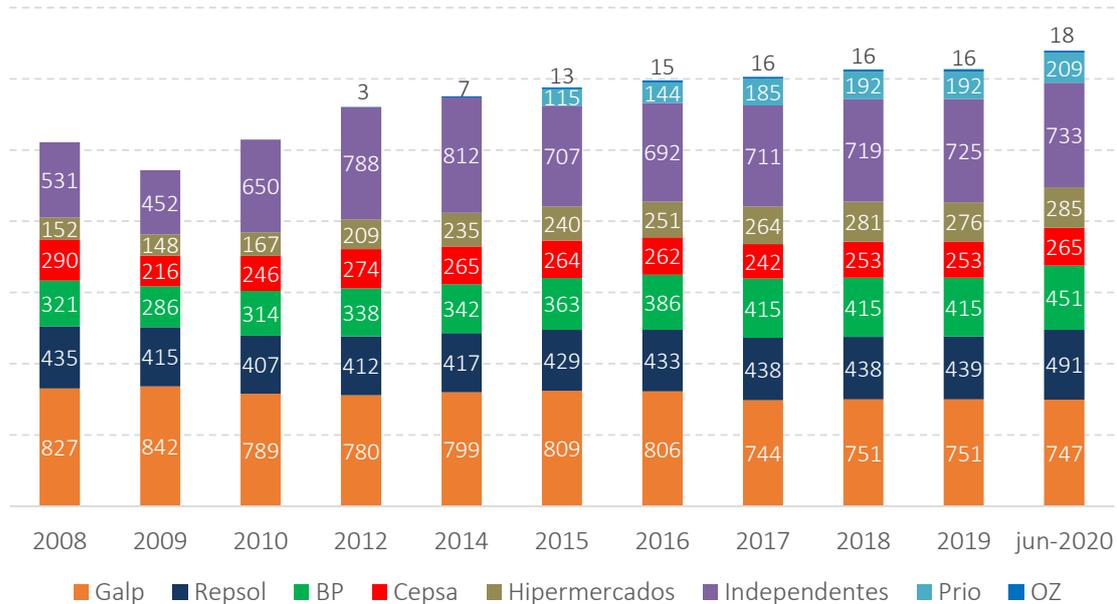
Outra forma de diferenciar os postos de combustíveis nas redes de revenda das companhias petrolíferas de bandeira é a seguinte:

- Os postos CoCo (*Company Owned Company Operated*), ou seja, os postos que ostentam a marca da companhia e que são operados também pela companhia.
- Os postos CoDo (*Company Owned Distributor Operated*), ou seja, os postos que ostentam a marca da companhia e que são operados por distribuidores (ou revendedores).
- Os postos DoDo (*Distributor Owned Distributor Operated*), ou seja, os postos que são operados por distribuidores (ou revendedores) e que ostentam marca própria.

### 2.3.2 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE POSTOS DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS

O número de postos de abastecimento de combustíveis, com venda ao público, em atividade no SPN tem vindo a crescer na última década, estando presentemente registados no Balcão Único da Energia um total de 3 199 postos. A Figura 2-17 apresenta a evolução do número de postos de abastecimento de combustíveis líquidos em atividade no SPN, desagregados por operador.

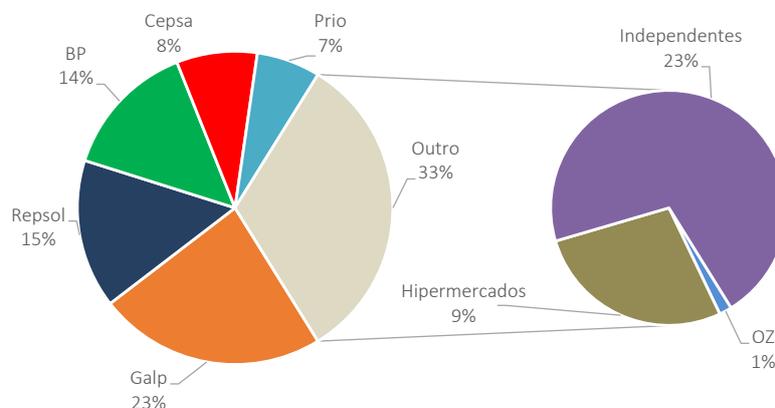
**Figura 2-17 – Evolução do número de postos de abastecimento de combustíveis líquidos no SPN, desagregados por operador**



Fonte: Balcão Único da Energia, APETRO, ERSE

A Figura 2-18 apresenta a percentagem detida pelos operadores do total de postos de abastecimento de combustíveis líquidos em atividade no SPN, para o ano 2019.

**Figura 2-18 – Percentagem detida por operador do total de postos de abastecimento de combustíveis líquidos, a junho de 2020**

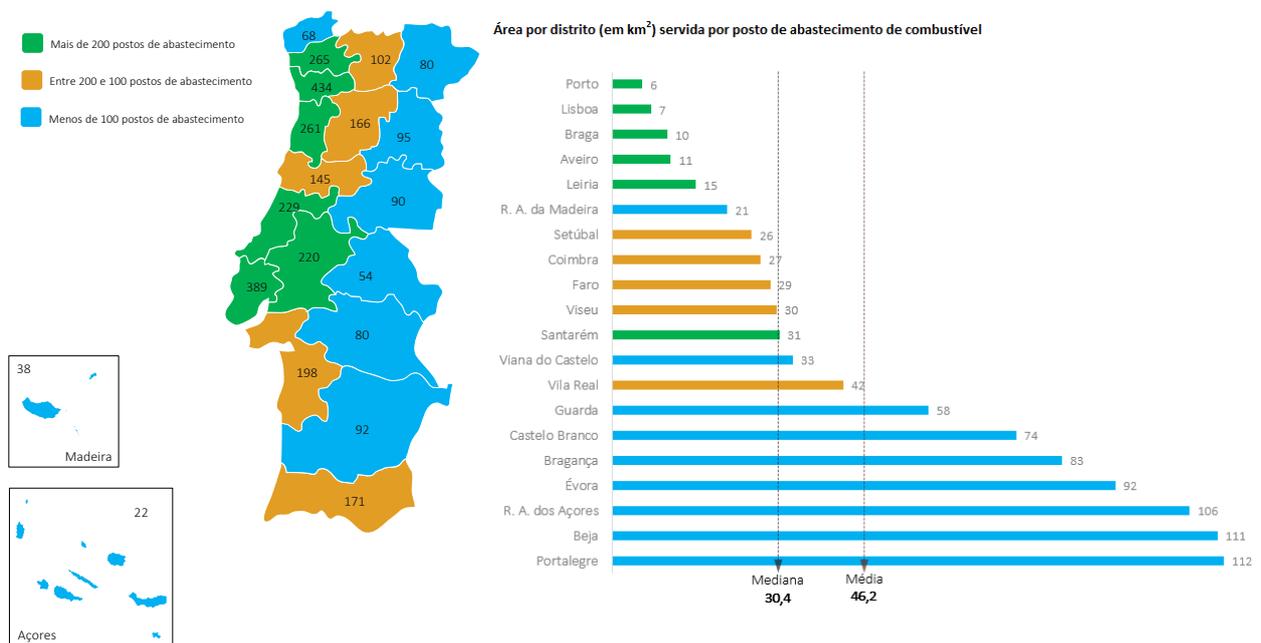


Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

### 2.3.3 CARACTERIZAÇÃO GEOGRÁFICA DA REDE DE RETALHO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS

A Figura 2-19 apresenta a densidade da rede de retalho de combustíveis líquidos no território nacional, incluindo o número de postos por distrito e o número de postos por quilómetro quadrado por distrito.

**Figura 2-19 – Densidade da rede de retalho de combustíveis líquidos no território nacional**



Fonte: Balcão único da Energia, PORDATA, ERSE

Em média, cada posto de abastecimento serve uma área de 46,2 quilómetros quadrados, sendo a densidade de postos maior nos distritos do litoral centro e norte. Verifica-se na Figura 2-19 que os 6 distritos que apresentam uma área de abrangência de cada posto acima da mediana nacional encontram-se no interior do país. Em sentido oposto, Lisboa e Porto apresentam uma elevada concentração de postos de abastecimento, em que cada um serve uma área de 7 e 6 quilómetros quadrados, respetivamente.

A Tabela 2-2 apresenta a tipificação dos operadores dos postos de abastecimento de combustíveis líquidos no SPN, com desagregação por distrito, incluindo os postos operados por companhias petrolíferas de bandeira, operadores com ofertas *low-cost*, hipermercados e outros.

**Tabela 2-2 – Tipificação dos operadores dos postos de abastecimento de combustíveis líquidos no SPN (setembro 2020)**

Distrito	Companhias petrolíferas	Operadores c/ ofertas <i>low-cost</i>	Hipermercados	Outros	Total
Aveiro	146	33	23	59	261
Beja	48	3	6	35	92
Braga	146	14	21	84	265
Bragança	37	4	4	35	80
Castelo Branco	46	9	11	24	90
Coimbra	66	6	17	56	145
Évora	48	8	13	11	80
Faro	123	14	14	20	171
Guarda	53	7	10	25	95
Leiria	124	21	22	62	229
Lisboa	288	37	28	36	389
Portalegre	38	2	5	9	54
R.A. Açores	21	0	0	1	22
R.A. Madeira	36	0	0	2	38
Santarém	114	21	28	57	220
Setúbal	142	22	19	15	198
Porto	294	29	31	80	434
Viana do Castelo	45	3	8	12	68
Vila Real	53	5	11	33	102
Viseu	86	19	14	47	166
<b>Total</b>	<b>1 954</b>	<b>257</b>	<b>285</b>	<b>703</b>	<b>3 199</b>

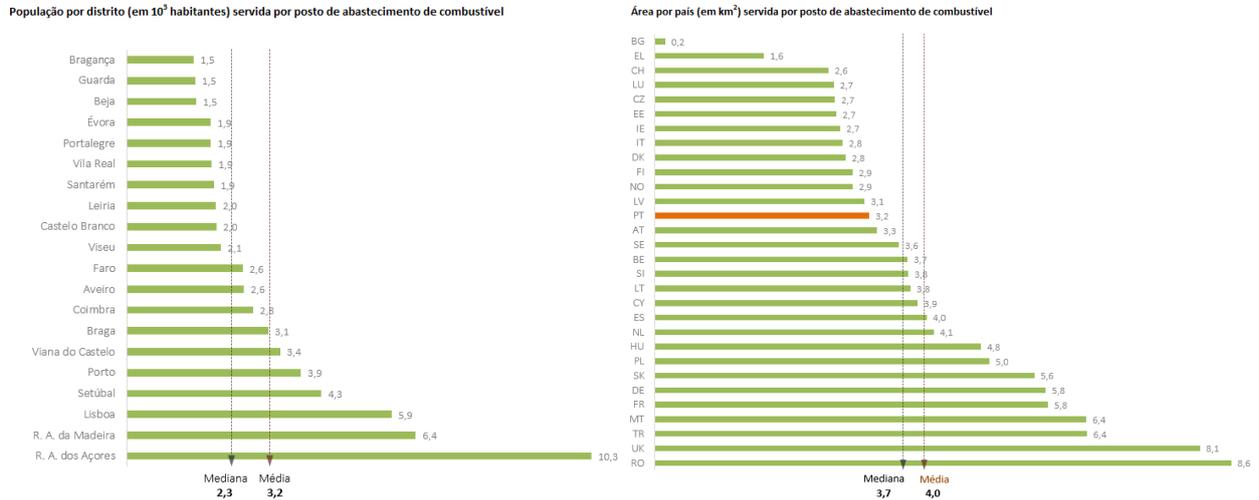
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE.

O Anexo D ao presente relatório apresenta uma caracterização exaustiva da rede de retalho de combustíveis líquidos no SPN, com detalhe geográfico por operador.

#### 2.3.4 BENCHMARK EUROPEU DA REDE DE RETALHO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS

A Figura 2-20 apresenta a densidade média de postos de abastecimento, por população servida nos distritos de Portugal e por área servida nos países europeus (incluindo os estados-membro da UE28).

**Figura 2-20 – Densidade média de postos de abastecimento, por quilómetro quadrado e por população servida, por distrito e nos países europeus (incluindo os estados UE28)**



Fonte: Balcão Único da Energia, PORDATA, Fuels Europe, ERSE.

No que respeita à área servida por posto de abastecimento de combustíveis, o indicador que caracteriza a rede de retalho nacional encontra-se alinhada com a mediana dos países europeus (incluindo os estados da UE28).



### **3. CARACTERIZAÇÃO DO MERCADO NACIONAL DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS RODOVIÁRIOS**





### 3 CARACTERIZAÇÃO DO MERCADO NACIONAL DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS RODOVIÁRIOS

#### 3.1 PRINCIPAIS OPERADORES COM INTRODUÇÕES A CONSUMO

##### 3.1.1 INTRODUÇÕES A CONSUMO EM 2019

As introduções a consumo correspondem às quantidades de produtos petrolíferos mensalmente introduzidas no mercado nacional, para efeitos de liquidação de ISP e para constituição das reservas estratégicas do SPN.

No contexto do mercado dos combustíveis rodoviários da gasolina e do gasóleo, as introduções a consumo refletem as quantidades de gasolinas e de gasóleos expedidas das instalações de armazenamento e logística para o retalho, sublinhando-se o nível de atividade da Galp Energia, da Repsol, da BP, da Cepsa e da Prio nesta fase da cadeia de valor. As introduções a consumo refletem o fornecimento do mercado retalhista, onde se incluem os postos de abastecimento de combustível com venda ao público, genericamente segmentados nos pontos de venda operados pelas companhias petrolíferas de bandeira (designadamente a Galp, a Repsol, a BP e a Cepsa), pelos operadores com ofertas *low-cost* (como é o caso da Prio), pelos hipermercados e outros, em conformidade com a caracterização apresentada no capítulo 2.3.1.

Deste modo, as introduções a consumo permitem caracterizar de forma fidedigna as quotas de mercado das quantidades de gasolina e de gasóleo transacionadas pelos principais operadores a montante da rede retalhista, podendo ser assumidas como representativas do mercado grossista.

A Figura 3-1 apresenta as introduções a consumo integradas de gasolinas e de gasóleos, reportadas mensalmente em 2019 pelos operadores no mercado nacional, bem como as respetivas quotas de mercado.

**Figura 3-1 – Introduções a consumo de gasolinas + gasóleos e quotas de mercado, no ano 2019**

Total: [Informação confidencial]

[Informação confidencial]

A evolução das introduções a consumo registadas no ano de 2019 reflete a sazonalidade tipicamente marcada do mercado dos combustíveis rodoviários, com consumos mais elevados nos meses de verão, e valores inferiores nos meses de inverno. Em conformidade, o mês de agosto registou o maior volume de introduções a consumo de gasolina + gasóleo, enquanto o mês de fevereiro registou o menor volume de quantidades introduzidas no mercado nacional destes combustíveis.

Com referência ao ano de 2019, os cinco principais operadores – a Galp Energia, a Repsol, a BP, a Cepsa e a Prio – representaram cerca de 95% das introduções a consumo de gasolinas e de gasóleos no mercado nacional.

A Figura 3-2 apresenta a introduções a consumo de gasolina, reportadas mensalmente em 2019 pelos operadores no mercado nacional, bem como as respetivas quotas de mercado.

**Figura 3-2 – Introduções a consumo de gasolinas e quotas de mercado, no ano 2019**

**Total: [Informação confidencial]**

**[Informação confidencial]**

O segmento das gasolinas correspondeu, em 2019, a cerca de 18% das introduções a consumo combinadas de gasolina e gasóleo no mercado nacional.

Nas introduções a consumo de gasolina reportadas em 2019, os principais operadores, designadamente a Galp Energia, a Repsol, a BP, a Cepsa e Prio representaram 96% das introduções a consumo destes combustíveis.

A Figura 3-3 apresenta a introduções a consumo de gasóleos, reportadas mensalmente em 2019 pelos operadores no mercado nacional, bem como as respetivas quotas de mercado.

**Figura 3-3 – Introduções a consumo de gasóleos e quotas de mercado, no ano 2019**

**Total: [Informação confidencial]**

**[Informação confidencial]**

No ano 2019 os gasóleos representaram cerca 82% das introduções a consumo do agregado gasolinas + gasóleos, refletindo a forte predominância deste combustível no transporte rodoviário nacional.

Nas introduções a consumo de gasóleo reportadas em 2019, os principais operadores, designadamente a Galp Energia, a Repsol, a BP, a Cepsa e a Prio, representaram cerca 95% das introduções a consumo destes combustíveis.

### 3.1.2 INTRODUÇÕES A CONSUMO NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2020

O primeiro semestre de 2020 ficou marcado por uma quebra acentuada da procura de combustíveis rodoviários, motivada pelas medidas de confinamento impostas com a necessidade de mitigação da crise pandémica de COVID-19.

O presente subcapítulo apresenta as introduções a consumo de gasolinas e de gasóleos, reportadas pelos operadores no mercado nacional no primeiro semestre de 2020, bem como as respetivas quotas de mercado, permitindo constatar o impacto das medidas de confinamento decretadas.

**Figura 3-4 – Introduções a consumo de gasolinas + gasóleos e quotas de mercado, no 1º sem. 2020**

**Total: [Informação confidencial]**

**[Informação confidencial]**

Embora os primeiros meses de 2020 tenham desde logo assinalado um decréscimo no consumo de gasolinas e gasóleos, a quebra mais acentuada verificou-se em abril, o primeiro mês integral em que vigorou o estado de emergência, decretado entre 22 de março e 2 de maio, e a consequente aplicação das medidas de confinamento mais rigorosas.

Este contexto impôs a necessidade de ajustar a atividade do aparelho refinador nacional, em particular a Galp Energia suspendeu temporariamente a atividade das duas refinarias, motivada por constrangimentos nos mercados internacionais e nacionais, pela dificuldade de escoar os produtos refinados e pelo esgotamento da capacidade de armazenamento. A Refinaria de Matosinhos interrompeu a produção durante o período do estado de emergência, como meio de evitar que a capacidade de armazenamento

atingisse o limite. Posteriormente, a 4 de março, a Galp Energia tomou a decisão de interromper a produção da Refinaria de Sines, pelo período de um mês, por forma a não comprometer a segurança e a integridade das suas infraestruturas.

No que respeita às introduções a consumo, o mês de maio encetou uma retoma gradual do mercado dos combustíveis rodoviários, a par do termo do estado de emergência e num contexto de progressivo desconfinamento. Porém, apesar do aumento significativo das quantidades de gasolinas + gasóleos introduzidas nesse mês (+48%, face a abril), o mês de junho terminou com consumos aquém do período homólogo. Em termos acumulados, o primeiro semestre de 2020 registou uma quebra de 17% face ao período homólogo, o equivalente a 514 kton.

No que respeita aos principais operadores, e apesar da atipicidade deste período, manteve-se a predominância verificada em 2019, com os principais operadores – Galp Energia, Repsol, BP, Cepsa e Prio – a representarem cerca de 94% do mercado nacional de gasolinas e gasóleos.

A Figura 3-5 apresenta a introduções a consumo de gasolinas, reportadas no primeiro semestre pelos operadores no mercado nacional, bem como as respetivas quotas de mercado.

**Figura 3-5 – Introduções a consumo de gasolinas e quotas de mercado, no 1º sem. 2020**

**Total: [Informação confidencial]**

**[Informação confidencial]**

As gasolinas foram o combustível rodoviário que registou as maiores quebras no primeiro semestre de 2020, com um decréscimo de 46% em abril face ao mês anterior, e uma redução de 61% em termos homólogos.

No mês de maio iniciou-se a retoma do mercado das gasolinas, com a procura a aumentar 74% face ao mês de abril. Apesar do aumento significativo das quantidades de gasolina introduzidas no mercado nacional em maio, o primeiro semestre de 2020 terminou com consumos acumulados inferiores ao período homólogo, concretamente de -22%, o equivalente a 114 kton.

No que respeita aos principais operadores, manteve-se a predominância verificada em 2019, com a Galp Energia, a Repsol, a BP, a Cepsa e a Prio a representarem cerca de 95% do mercado de gasolinas.

A Figura 3-6 apresenta as introduções a consumo de gasóleos, reportadas no primeiro semestre de 2020, pelos operadores no mercado nacional, bem como as respetivas quotas de mercado.

**Figura 3-6 – Introduções a consumo de gasóleos e quotas de mercado, 1º sem. 2020**

**Total: [Informação confidencial]**

**[Informação confidencial]**

Os gasóleos continuam a ser os combustíveis predominantes no mercado nacional, representando quase 75% do *mix* de combustíveis derivados do petróleo com introduções a consumo no mercado nacional, e mais de 80% no mercado dos combustíveis rodoviários tradicionais (gasolinas + gasóleos).

Considerando a sua vasta utilização, as quebras verificadas no consumo de gasóleos não foram tão expressivas como as verificadas nas gasolinas. Ainda assim, durante o mês de abril a procura registou uma redução de 33% face ao mês anterior, e um decréscimo de 45% em termos homólogos.

No mês de maio iniciou-se a retoma do mercado dos gasóleos, com um aumento na procura de 44% face ao mês de abril. Apesar deste aumento significativo, o primeiro semestre de 2020 fechou com consumos acumulados aquém do período homólogo, designadamente de -16%, o equivalente a 400 kton.

No que respeita aos principais operadores, mantém-se a predominância verificada em 2019, com a Galp Energia, a Repsol, a BP, a Cepsa e a Prio a representarem cerca de 94% do mercado de gasóleos.

### **3.2 INDICADORES DE CONCORRÊNCIA E CONCENTRAÇÃO**

Em conformidade com a análise *supra*, apresenta-se a evolução das quotas de mercado das introduções a consumo das gasolinas e dos gasóleos para o período de 2018 a 2020 (primeiro semestre de 2020), por forma a poder aferir-se da representatividade dos operadores num período de tempo mais alargado (*vd.* Tabela 3-1).

**Tabela 3-1 – Evolução das quotas de mercado das introduções a consumo das gasolinas e dos gasóleos, no período de 2018 até final do 1.º semestre de 2020<sup>13</sup>**

Quota de mercado (%)	Gasolinas			Gasóleos		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Galp	[30-40]	[30-40]	[30-40]	[30-40]	[30-40]	[30-40]
Repsol	[20-30]	[20-30]	[20-30]	[20-30]	[20-30]	[20-30]
BP	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
Cepsa	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Prio	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Outros	[0-5]	[0-5]	[0-5]	[5-10]	[5-10]	[0-5]

Adicionalmente, foram calculados o Índice *Herfindahl–Hirschman* (HHI)<sup>14</sup>, e o índice CR<sup>15</sup> (Relação de Concentração das maiores empresas), por forma a medir o grau de concentração do mercado. No caso deste último indicador foi calculada a Relação de Concentração das 4 maiores empresas (CR4), considerando a similaridade dos modelos de negócio e a presença ibérica dos 4 maiores operadores que introduzem gasóleos e gasolinas no mercado nacional, como já abordado no capítulo 2.1.3.

**Tabela 3-2 – Evolução do Índice *Herfindahl–Hirschman* (HHI) e índice CR4 nos mercados de gasolinas e gasóleos, no período de 2018 até final do primeiro semestre de 2020**

Índices	Gasolinas			Gasóleos		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
HHI	> 2 000	> 2 000	> 2 000	> 2 000	> 2 000	> 2 000
CR4	> 80%	> 80%	> 80%	> 80%	> 80%	> 80%

<sup>13</sup> Os valores apresentados para as quotas de mercado em cada ano poderão não totalizar 100%, por motivos de arredondamento.

<sup>14</sup> O índice *Herfindahl–Hirschman* avalia o grau de concentração do mercado e é calculado como a soma dos quadrados das quotas de mercado das empresas que operam nesse mercado. A avaliação realizada teve por base os limiares seguidos na União Europeia, a partir dos quais se considera que os mercados são muito concentrados (>2000).

<sup>15</sup> A Relação de Concentração mede a parcela de participação de um número determinado de empresas no contexto geral de um determinado setor/indústria. Para um índice CR4 é comum considerar-se que até 0,50 é um mercado pouco concentrado: até 0,80 um mercado moderadamente concentrado, e acima deste valor um mercado altamente concentrado (Comissão Europeia, 2017).

Da análise da Tabela 3-2 torna-se evidente o elevado nível de concentração do mercado das combustíveis rodoviários, desde logo pelo reduzido número de operadores que introduzem gasolinas e gasóleos no mercado nacional, bem como pela estabilidade dos indicadores (HHI e CR4) nos últimos anos.

Com efeito, o HHI confirma esta concentração, apresentando valores superiores a 2 000 para ambos os combustíveis<sup>16</sup>, enquanto o CR4 evidencia que os 4 principais operadores têm uma representação sistemática superior a 80% nas gasolinas e nos gasóleos, para todo o período analisado.

Este facto é particularmente relevante no mercado em análise, considerando as eventuais sinergias entre o refinador nacional - a Galp Energia - e os refinadores espanhóis -- a Repsol, a Cepsa e a BP -- que permitem economias de escala consideráveis nas atividades de logística nos dois países, justificando a predominância destes quatro operadores no mercado nacional, à semelhança do que se verifica no mercado espanhol.

Estes quatro operadores desempenham as respetivas atividades de forma verticalmente integrada, pelo que, além de corresponderem às companhias petrolíferas de maior visibilidade são, também, os detentores das grandes instalações que asseguram a logística a montante do retalho<sup>17</sup>, conforme evidenciado no capítulo 2.2.2., estando ainda presentes na comercialização grossista e/ou retalhista.

Importa também sublinhar que o acesso às instalações que asseguram o armazenamento e a logística é um fator crítico na dinâmica concorrencial deste mercado, permitindo um posicionamento mais vantajoso dos operadores que beneficiam dessa circunstância. Com efeito, quando integrado com a atividade de refinação, o acesso a estas infraestruturas permite o armazenamento do produto da refinação, bem como a otimização de outras formas de aprovisionamento, nomeadamente as importações e o *trading* nos mercados internacionais, sempre que tal opção se revele economicamente mais vantajosa.

---

<sup>16</sup> A avaliação realizada teve por base os limiares seguidos na União Europeia, a partir dos quais se considera que os mercados são muito concentrados (>2000).

<sup>17</sup> As instalações de receção, armazenamento e expedição de combustíveis líquidos e GPL em Portugal são detidas de forma direta pelas maiores companhias petrolíferas ou por sociedades cujos acionistas de referência são, igualmente, essas companhias, como por exemplo a CLC – Companhia Logística de Combustíveis, S.A., a Pergás A.C.E. e a Sigás A.C.E. que, com diferentes participações, integram na *equity* a Petrogal, a Repsol, a BP e a Rubis.

As empresas verticalmente integradas encontram-se também numa situação privilegiada face aos pequenos retalhistas independentes e até mesmo face às cadeias de hipermercados, na medida em que se posicionam, simultaneamente, como fornecedores e concorrentes destes operadores.

Focando a presente análise no operador dominante – a Galp Energia – importa referir que para além de ser o detentor das duas únicas refinarias em território nacional, é também o operador com a maior capacidade de armazenagem, e o único presente na logística a norte, centro e sul de Portugal Continental.

Com efeito, considerando apenas as instalações afetas às refinarias, a Galp Energia detém cerca de 40% da capacidade de armazenagem em Portugal Continental. Considerando ainda o Parque da Boa Nova a Norte, a sua participação no Parque de Aveiras de Cima no Centro<sup>18</sup>, e a instalação da Tanquisado a Sul, a capacidade de armazenagem da Galp ascende a cerca de 60% da capacidade total em Portugal Continental.

Alargando a análise aos quatro maiores operadores no mercado nacional, com atividade de refinação a nível ibérico, importa sublinhar que a Galp Energia, a Repsol, a BP e a CEPSA detêm perto de 90% da capacidade total de armazenagem em Portugal Continental.

A Prio, conforme evidenciado no capítulo 2.2.2, dispõe de instalações próprias de armazenamento na zona Centro (Parque de Aveiro), permitindo-lhe ter uma presença no aprovisionamento, todavia com algumas limitações ao nível das importações pelas características técnicas do Porto de Aveiro (ver Anexo B). A operação do terminal de Granéis Líquidos do Porto de Aveiro permite à Prio prestar serviços de logística a outros operadores, incluindo as companhias petrolíferas de bandeira, retirando algumas sinergias pela prestação desses serviços.

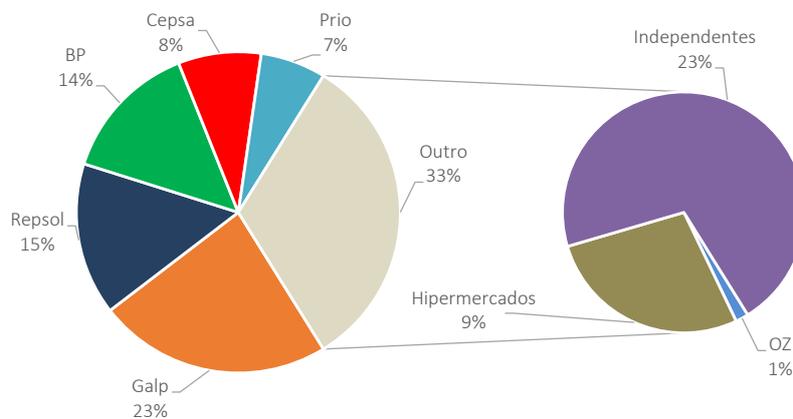
Conforme já apresentado no ponto 2.3, os maiores operadores são igualmente os que maior visibilidade têm junto dos consumidores finais, na medida em que apresentam o maior número de postos de abastecimento de combustíveis disseminados pelo país, de acordo com informação retirada do Balcão Único da Energia.

---

<sup>18</sup> Considerando 65% do total da capacidade do Parque de Aveiras de Cima, e acordo com a *equity* da Galp Energia na CLC. Apesar de ser uma infraestrutura logística declarada de interesse público, a utilização destas infraestruturas pela Galp tem sido em linha com percentagem do capital detido na CLC.

A Figura 3-7 apresenta a percentagem de postos de abastecimento de combustíveis líquidos detidos pelos principais operadores em Portugal Continental, conforme os dados registados no Balcão Único da Energia.

**Figura 3-7 – Percentagem detida por operador do total de postos de abastecimento de combustíveis líquidos, no ano 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Verifica-se na Figura 3-7 que os posicionamentos dos operadores no que respeita a quotas de mercado das introduções a consumo e percentagem de postos de abastecimento de combustíveis no retalho é coincidente.

Importa, porém, salientar que a comercialização de combustíveis líquidos nos postos de abastecimento com venda ao público, afeto às cadeias de retalho das companhias petrolíferas de bandeira, é, maioritariamente, exercido por entidades terceiras ou revendedores (*CoDo - Company Owned Distributor Operated*). Este facto é demonstrativo da reputação das principais companhias petrolíferas no mercado, optando muitas entidades terceiras e revendedores por comercializar os combustíveis líquidos rodoviários sob as insígnias dessas companhias, dando-lhes maior visibilidade e segurança nos seus aprovisionamentos.

No caso da Prio, há uma repartição de **[Informação confidencial]** entre os postos de abastecimento de venda ao público exercidos na modalidade *CoCo (Company Owned Company Operated)* e na modalidade *CoDo*.

A Figura 3-8 apresenta o modelo de retalho de combustíveis líquidos, para os cinco maiores operadores em atividade no mercado nacional, apresentando a desagregação entre postos de abastecimento de combustíveis CoCo e CoDo.

**Figura 3-8 – Retalho de combustíveis líquidos, por marca, em 2020**

[Informação confidencial]

A variação dos preços de venda ao público, bem como as margens de comercialização praticadas são também, *per se*, indicadores reveladores de níveis de concentração e de poder do mercado. Designadamente, preços de venda ao público estáveis durante longos períodos de tempo, pouco reativos a alterações nos mercados internacionais e margens de comercialização elevadas, revelam mercados com elevada concentração e poder de mercado. Neste sentido, a presente análise é complementada no capítulo 6, com uma análise individualizada à evolução dos PVP e margens de comercialização.

### **3.3 ATIVIDADE NO MERCADO RETALHISTA**

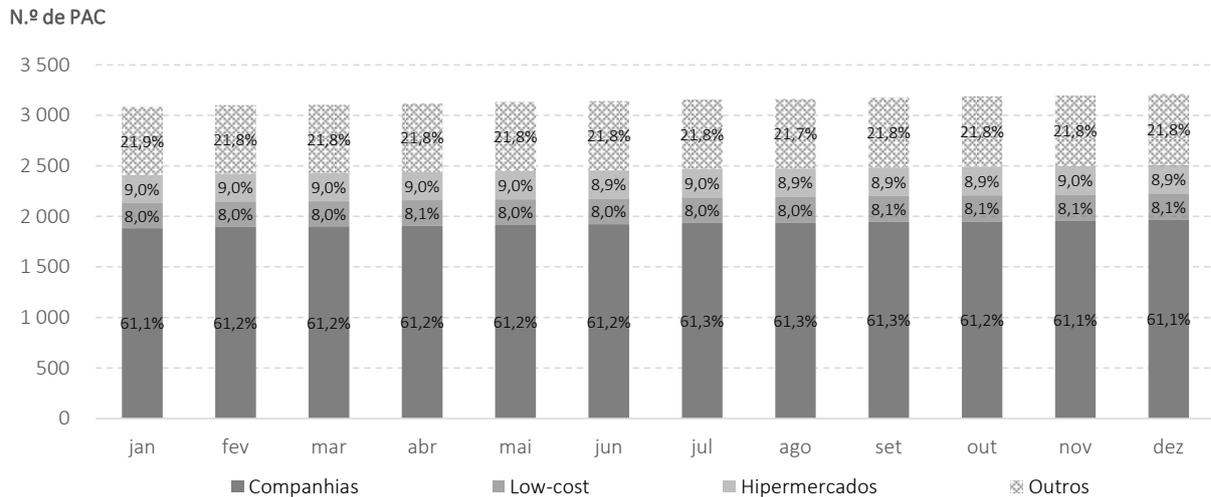
#### **3.3.1 POSTOS DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS POR TIPO DE OPERADOR**

Conforme referido, o mercado nacional dos combustíveis líquidos rodoviários encontra-se segmentado, de uma forma genérica, por tipo de operador, nomeadamente as companhias petrolíferas de bandeira, os operadores com ofertas comerciais *low-cost*, os hipermercados e, por fim, outros operadores com posicionamentos no mercado não enquadráveis de forma clara nas tipologias enunciadas (*v.d.* secção 2.3.1).

A Figura 3-9 apresenta a evolução mensal, no ano de 2019, do número de postos de abastecimento de combustíveis registados no Balcão Único da Energia, desagregados por tipologia de operador.

**Figura 3-9 – Evolução mensal do número de postos de abastecimento de combustíveis (PAC), por tipologia de operador, no ano 2019**

N.º médio de PAC: 3 068



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Da análise à Figura 3-9 constata-se que as companhias petrolíferas de bandeira são o tipo de operadores com maior presença no mercado, em termos do número de postos de abastecimento de combustíveis (PAC), tendo fechado o ano de 2019 com 1 954 PAC em operação, representando cerca de 61% do total.

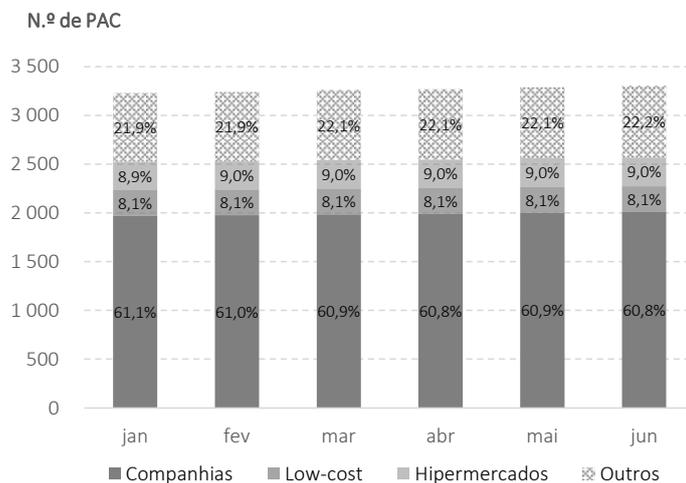
Os operadores com ofertas *low-cost* apresentam uma participação no mercado com cerca de 8% dos pontos de venda (257 PAC), muito semelhante à dos hipermercados, com cerca de 9% (276 PAC). Os restantes operadores detêm cerca de 22% dos PAC registados no Balcão Único da Energia, o que totaliza 686 PAC.

Refira-se ainda que a Figura 3-9 apresentou as desagregações dos PAC por tipologia de operador, com detalhe mensal, sendo notório que, apesar de se ter verificado a entrada em atividade (e saída) de novos PAC no mercado nacional no ano de 2019, a proporção por tipo de operador se manteve estável.

A Figura 3-10 apresenta os resultados da mesma análise para o primeiro semestre de 2020, de onde se podem retirar conclusões semelhantes às apontadas para o ano de 2019.

**Figura 3-10 – Evolução mensal do número de postos de abastecimento de combustíveis (PAC), por tipologia de operador, no primeiro semestre de 2020**

**N.º médio de PAC: 3 199**



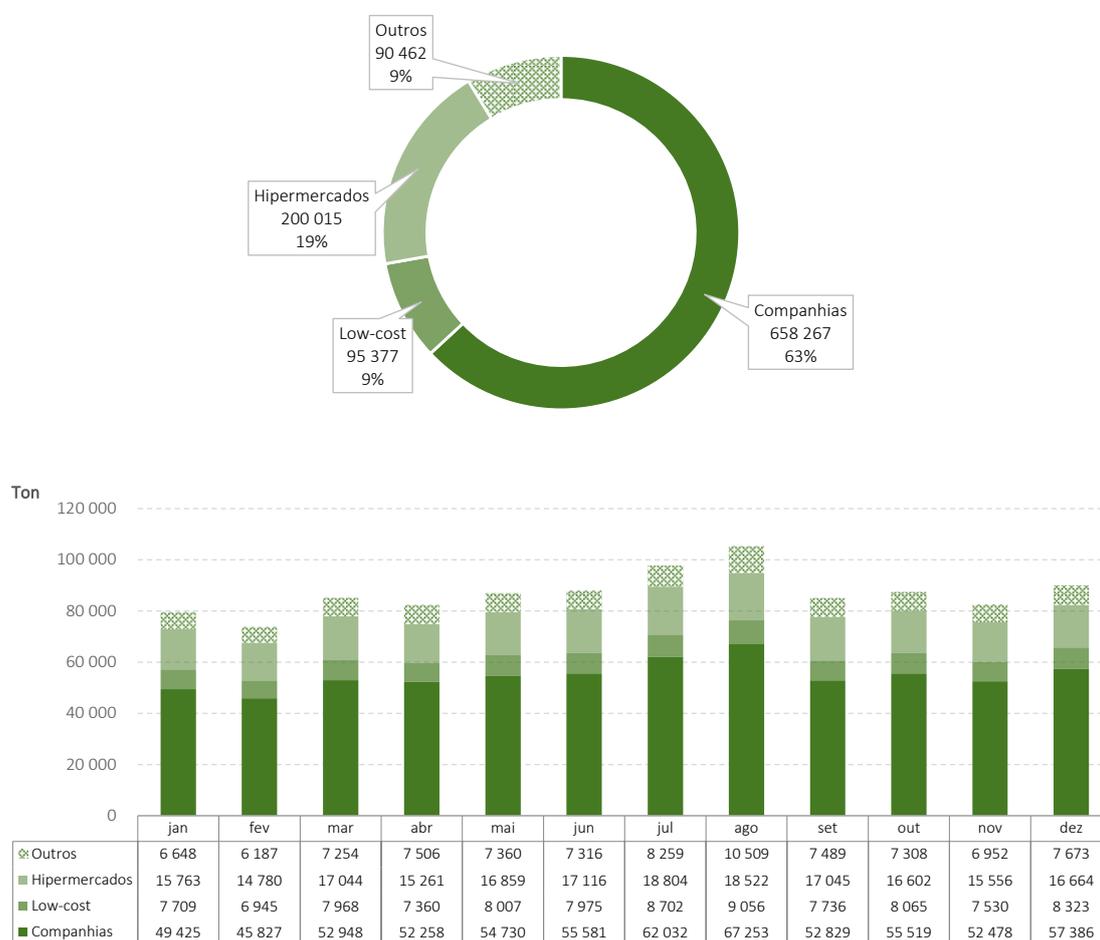
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

### 3.3.2 VENDAS DE GASÓLEO E GASOLINA POR TIPO DE OPERADOR

A Figura 3-11 apresenta o volume de vendas das gasolinas no retalho, reportadas para o ano de 2019, por tipo de operador, bem como as respetivas quotas de mercado.

**Figura 3-11 – Quantidade de gasolinas vendidas nos postos de abastecimento de combustíveis, desagregada por tipo de operador, no ano 2019**

Total: 1 004 121 ton



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Da análise da figura anterior conclui-se o seguinte:

- O volume de vendas de gasolinas das companhias petrolíferas de bandeira é superior às vendas registadas pelas restantes tipologias de operadores, com a quota de mercado alinhada à proporção do número de PAC no retalho.
- No que respeita aos hipermercados, é notório que o volume de vendas é significativamente mais expressivo do que a respetiva fração de PAC no retalho, o que é demonstrativo da penetração destes operadores junto dos consumidores.

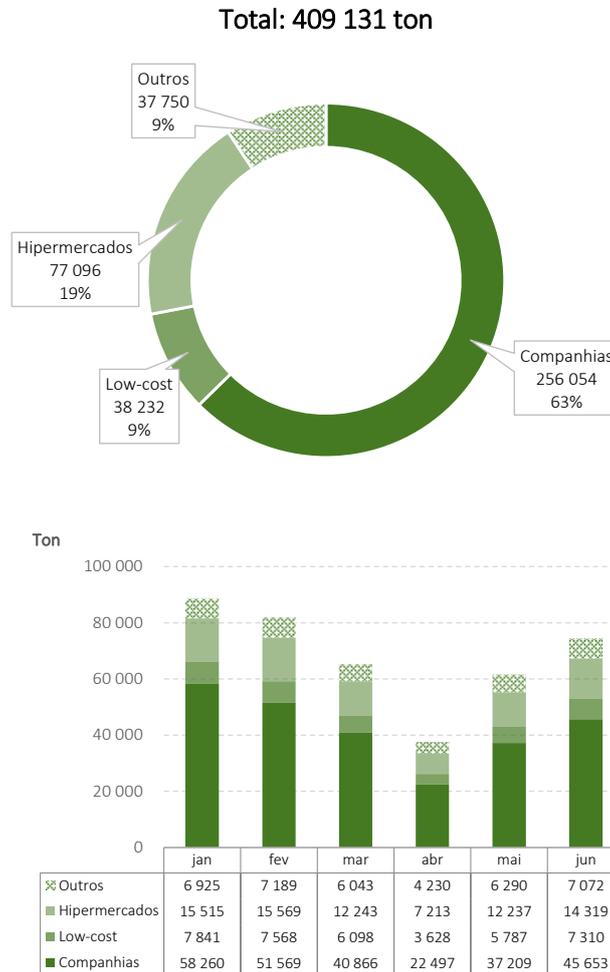
Com efeito, a quota de mercado dos hipermercados no que respeita às vendas de gasolinas em 2019 foi de 19%, tendo esse volume de atividade sido assegurado por um universo de sensivelmente 9% do total de PAC em operação nesse ano.

Em termos médios, as vendas por posto de abastecimento de combustível dos hipermercados é sensivelmente o dobro do que o verificado para as companhias petrolíferas de bandeira.

- Verifica-se também que as companhias com ofertas *low-cost* apresentam um volume de vendas médio por PAC abaixo dos hipermercados, mas ainda assim cerca de 10% acima do verificado no segmento das companhias petrolíferas de bandeira, o que é consistente com a estratégia de *pricing* adotada.
- Os restantes operadores registam um volume de vendas de gasolinas não proporcional ao número de PAC no retalho, tendo estes as vendas por posto de abastecimento de combustíveis mais baixas. Este facto reflete uma penalização destes operadores face aos restantes, por não se diferenciarem por preço ou através de uma marca forte.

A Figura 3-12 apresenta o volume de vendas de gasolinas no retalho, reportado ao primeiro semestre de 2020, por tipo de operador, bem como as respetivas quotas de mercado.

Figura 3-12 – Quantidade de gasolina vendida nos postos de abastecimento de combustíveis, desagregada por tipo de operador, no primeiro semestre de 2020



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

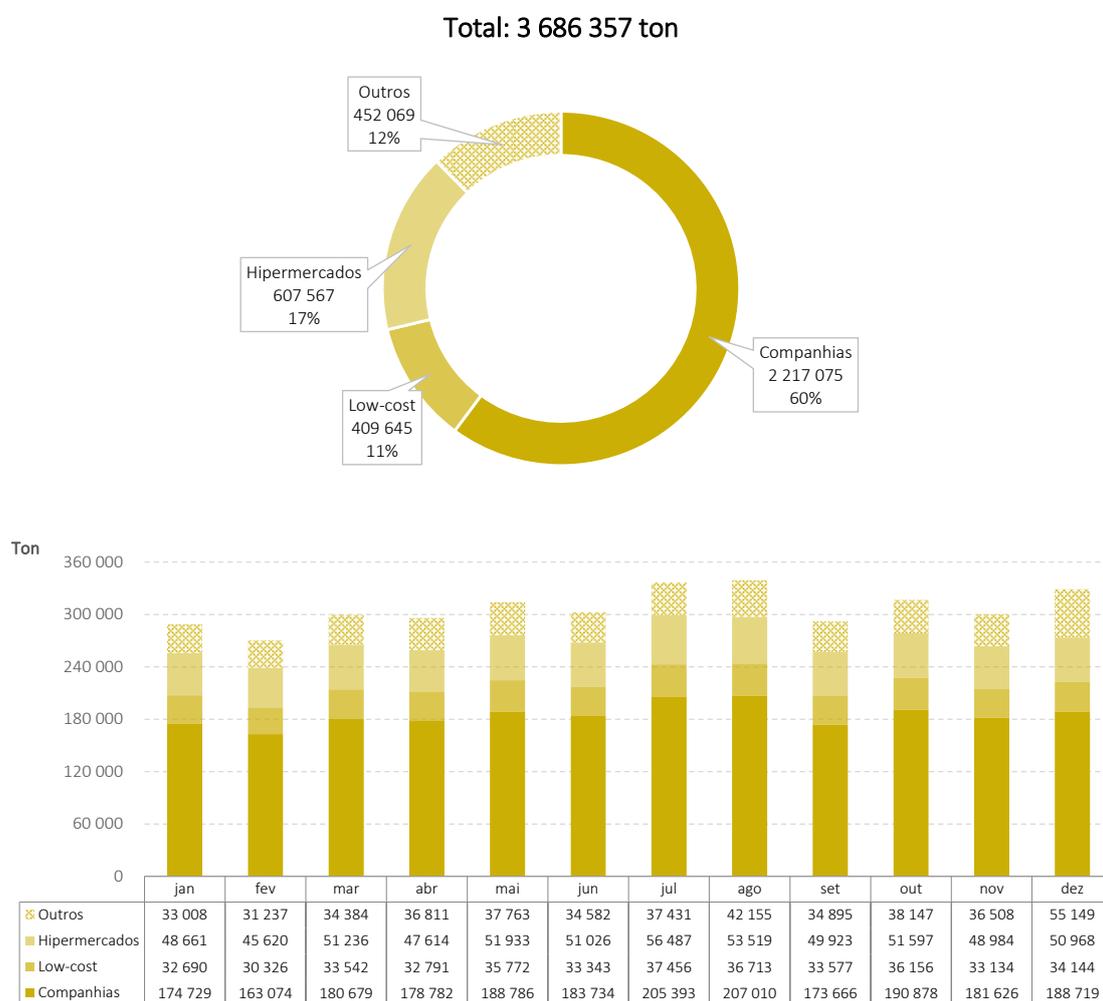
Da análise da Figura 3-12, constata-se que a ordenação dos volumes de vendas de gasolinas nos postos de abastecimento de combustíveis com venda ao público, pelas tipologias de operador referidas, manteve-se, assim como a ordem relativa aos volumes médios de gasolinas transacionadas por PAC.

No período em que vigorou o estado de emergência motivado pela pandemia de COVID-19, refletido nas medidas de maior restrição à mobilidade, a quebra das vendas de gasolinas no retalho atingiu de forma muito idêntica os três principais tipos de operadores, com as companhias petrolíferas de bandeira a registar

quebras ligeiramente superiores. Por outro lado, a retoma verificada no mês de maio foi sentida por todos os operadores, de forma ligeiramente mais pronunciada pelos hipermercados.

A Figura 3-13 apresenta o volume de vendas de gasóleos no retalho, reportado para o ano de 2019, por tipo de operador, bem como as respetivas quotas de mercado.

**Figura 3-13 – Quantidade de gasóleos vendidos nos postos de abastecimento de combustíveis, desagregada por tipo de operador, no ano 2019**



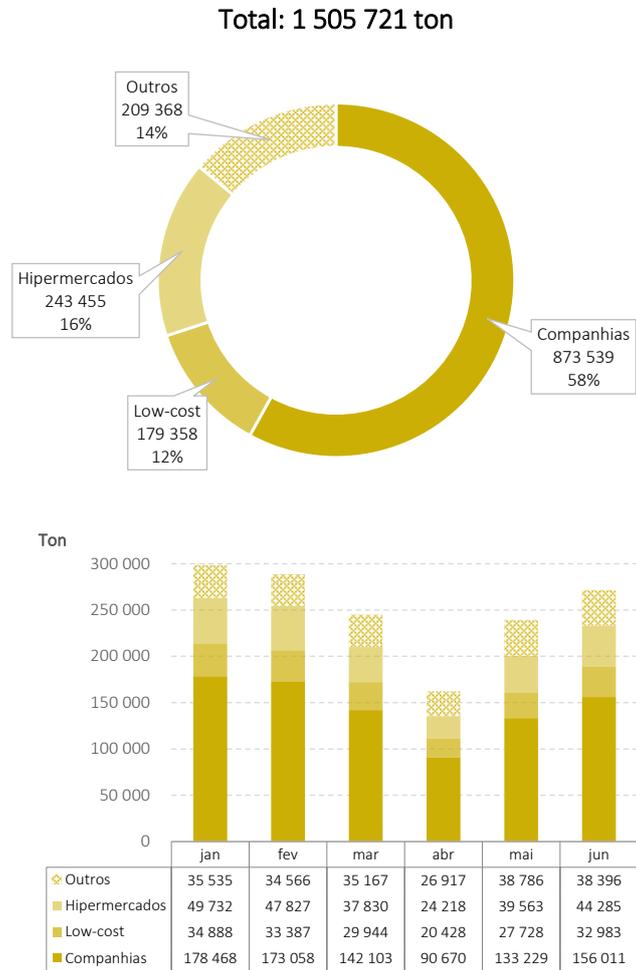
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A análise da figura supra permite inferir conclusões similares às obtidas para as gasolinas, nomeadamente:

- Os maiores volumes de vendas de gasóleos são registados pelas companhias petrolíferas de bandeira, com quotas de mercado em conformidade com a proporção de PAC no retalho.
- Nos hipermercados verifica-se também que a quota de mercado em volume de vendas supera de forma bastante significativa a respetiva proporção de PAC no retalho, com a média de vendas por posto de combustível superior a 85% face à verificada para as companhias petrolíferas de bandeira.
- As companhias com ofertas *low-cost* posicionam-se entre as companhias petrolíferas de bandeira e os hipermercados no que respeita aos volumes médios de vendas por PAC, em linha com a estratégia comercial tipicamente adotada por estes operadores.
- Os restantes operadores, com estratégias comerciais menos diferenciadas, registam uma quota de mercado em volume de vendas de gasóleos significativamente abaixo da respetiva presença de PAC no mercado.

A Figura 3-12 apresenta o volume de vendas de gasóleos no retalho, reportado no primeiro semestre de 2020, por tipo de operador, bem como as respetivas quotas de mercado. Importa assinalar que as conclusões apontadas para o segmento das gasolinas, para este período (primeiro semestre de 2020), são igualmente válidas para as vendas de gasóleos no retalho, ou seja, as quebras de vendas impactaram de forma muito semelhante as atividades dos quatro tipos de operador considerados na análise.

Figura 3-14 – Quantidade de gasóleos vendida em postos de abastecimento de combustível, desagregada por tipo de operador, no primeiro semestre de 2020



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

#### **4. PREÇO DE VENDA AO PÚBLICO E PREÇO DE REFERÊNCIA**





#### 4 PREÇO DE VENDA AO PÚBLICO E PREÇO DE REFERÊNCIA

Cada componente ao longo da cadeia de valor é influenciada por fatores de mercado e regulatórios, nacionais e internacionais, que contribuem para o apuramento do Preço de Venda ao Público (PVP).

O ‘Regulamento do mecanismo de cálculo e publicação de preços de referência’, de 28 de abril de 2017, da ENSE – E.P.E., ainda vigente, consagra as bases da definição e divulgação da metodologia de cálculo e de publicação dos preços de referência em Portugal Continental<sup>19</sup>. Ao abrigo deste regulamento existe um histórico de preços de referência desde 2017, pelo que se consideram estes valores nas análises elaboradas no presente relatório.

O preço de referência antes de impostos aplica-se ao referencial da saída das instalações de logística, representando o preço *ex-refinaria* juntamente com a descarga no tanque, a armazenagem, os custos inerentes à constituição de reservas nacionais e a incorporação de biocombustíveis. Considerando os impostos, o preço de referência para as gasolinas e para os gasóleos resulta, assim, da seguinte fórmula:

$$\text{Preço de referência da gasolina IO95 e do gasóleo rodoviário} = (\text{Cotação} + \text{Frete} + \text{Descarga e Armazenagem} + \text{Reservas Estratégicas} + \text{incorporação de biocombustíveis} + \text{ISP}) \times (1 + \text{IVA})$$

A Figura 4-1 resume as componentes do PVP e do preço de referência, fazendo a devida correspondência às fases da cadeia de valor da gasolina e do gasóleo (rodoviário).

---

<sup>19</sup> Ao abrigo da cooperação institucional, e no atual contexto de transição da ENSE para a ERSE das competências subjacentes à publicação de preços de referência e respetiva metodologia de cálculo, decorrentes do Decreto-Lei n.º 69/2018, consideram-se vigentes os preços de referência publicados no ‘Regulamento do mecanismo de cálculo e publicação de preços de referência’ da ENSE, considerando que i) que se evitam custos de contexto perniciosos para os agentes e consumidores e ii) que existe um histórico de preços de referência desde 2017 ao abrigo do referido regulamento, que sustentam as análises realizadas no presente relatório.

Figura 4-1 – Cadeia de valor da gasolina IO95 e do gasóleo rodoviário e respetivas componentes do PVP e do Preço de Referência



A Figura 4-2 apresenta as fórmulas de cálculo e indicadores que estão na origem dos preços de referência.

Figura 4-2 – Componentes do PVP e detalhe do Preço de Referência

Preço de Venda ao Público		Preço de referência
Crude	→	<b>Cotação internacional + Frete:</b> - Cotação diária de Gasolina IO95 ou Gasóleo rodoviário 10 ppm, considerando o preço CIF NWE em USD/ton da ARGUS, convertido para EUR/l - <u>Custo adicional do transporte</u> específico do produto para Lisboa, em USD, considerando navios de 30.000 toneladas, convertido para EUR/l
Descarga		
Transporte		
Refinação		
Expedição		
Descarga	→	<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, convertidos em EUR/l <b>Reservas:</b> Custos com as reservas de segurança constituídas e controladas diretamente pela Entidade Central de Armazenagem, 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) e de HVO (EUR/l) no gasóleo rodoviário, ambos para um TE, em 2019, igual a 7,5% (2020 - 10%)
Armazenagem		
Reservas		
Incorporação de biocombustíveis	→	Não inclui componente de logística secundária e atividade de comercialização retalhista
Logística de revenda		
Margem de comercialização	→	<b>ISP</b> (incluindo taxa de carbono e contribuição rodoviária) para a gasolina IO 95 e para o gasóleo rodoviário, apresentado em EUR/l <b>Taxa de IVA</b> aplicada à gasolina IO95 e ao gásóleo rodoviário Não inclui IVA sobre as componentes de logística de revenda e margem de comercialização
ISP		
IVA (preço grossista)		
IVA (preço comercialização)		

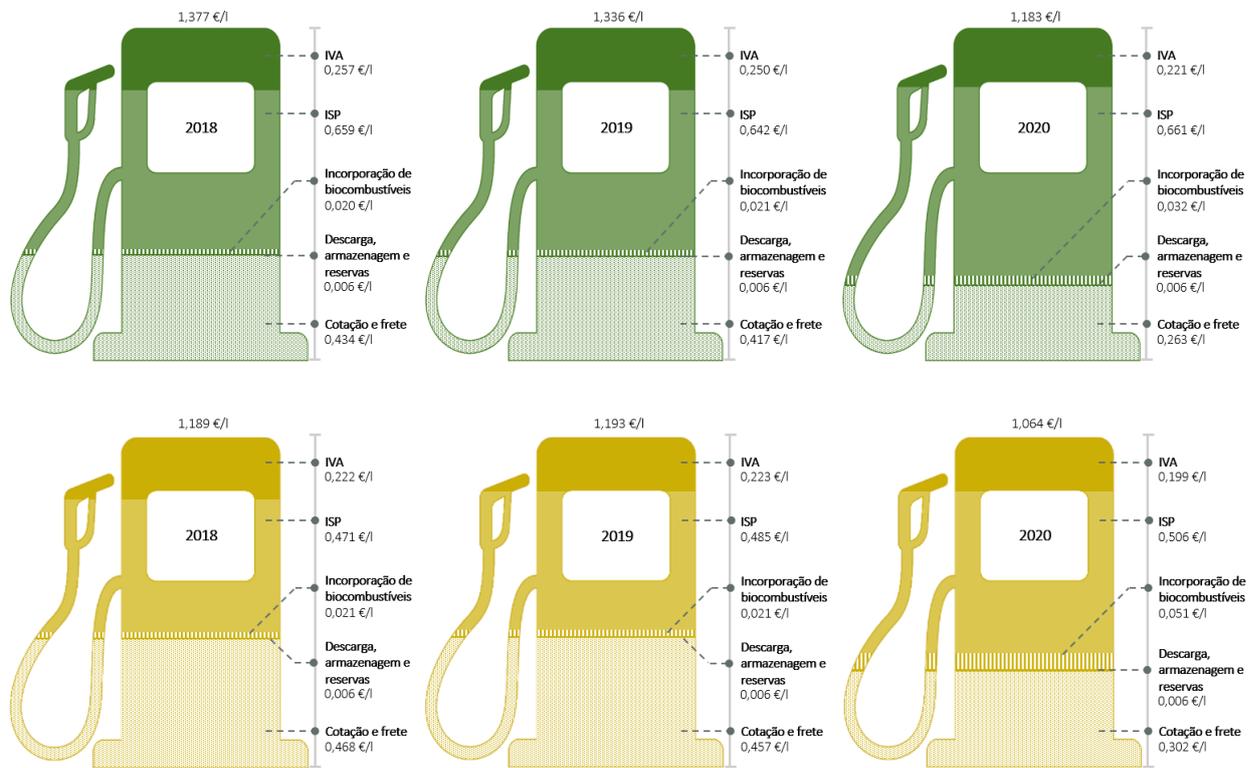
Fonte: ERSE, ENSE – E.P.E.

Considerando que o preço de referência reflete as atividades até à saída das instalações de logística, a diferença entre o PVP<sup>20</sup> e o preço de referência traduz, em tese, os custos da atividade de comercialização, designadamente os custos afetos à fileira de distribuição e ao transporte rodoviário, à operação dos postos de abastecimentos de combustíveis, bem como a margem afeta à atividade de comercialização *per se*, quer do mercado grossista quer do mercado retalhista.

A Figura 4-3 apresenta os preços de referência apurados para os anos 2018 a 2020, tendo em conta os pressupostos apresentados na Figura 4-2.

<sup>20</sup> Os PVP são extraídos do Balcão Único de Energia e referem-se aos operadores com licença de exploração de postos de abastecimento de combustíveis líquidos com venda ao público.

Figura 4-3 – Preços de Referência de gasolina IO95 e gasóleo rodoviário, por componente de custo (2018-2020)



Fonte: ENSE – E.P.E., tratamento: ERSE.

No capítulo 5 serão analisadas em maior detalhe as componentes de custo afetas à atividade dos principais operadores presentes na logística, a montante das cadeias de distribuição e comercialização retalhista.

No capítulo 6 é apresentada a evolução dos PVP e das respetivas margens de comercialização nos últimos anos, considerando os pressupostos aqui referidos.

## 5. ANÁLISE DOS CUSTOS DE LOGÍSTICA





## 5 ANÁLISE DOS CUSTOS DE LOGÍSTICA

O presente capítulo pretende analisar com maior detalhe os custos subjacentes às atividades a montante na cadeia de valor, designadamente as componentes de descarga, constituição de reservas, armazenagem e expedição de produto, por forma a testar a razoabilidade destes custos, bem como densificar as conclusões do presente relatório no que respeita às margens de comercialização apuradas.

Para este efeito serão analisadas com especial enfoque as infraestruturas declaradas de interesse público, designadamente o oleoduto multiproduto Sines – Aveiras de Cima e a instalação de Aveiras de Cima da Companhia Logística de Combustíveis (CLC), S.A., i) quer pela relevância que desempenha no Sistema Petrolífero Nacional (SPN) em termos de características físicas – capacidade e localização – e pela inexistência de alternativas viáveis à sua utilização, ii) quer pelo grau de concentração que apresenta, quer, ainda iii) por ser partilhada pelos três operadores líderes de mercado – a Galp Energia, a Repsol e a BP, conforme anteriormente demonstrado.

Este exercício permitirá apurar *proxys* para as componentes de custo em apreço, bem como um exercício de *benchmarking* e a comparação, meramente indicativa, com os respetivos custos de referência publicados pela ENSE-E.P.E. no âmbito do ‘Regulamento do mecanismo de cálculo e publicação de preços de referência’.

As análises infra tiverem por base informação extraída do Balcão Único da Energia, os Relatórios e Contas da CLC, S.A., bem como a informação publicada pelo operador relativamente ao regime de acesso de terceiros às suas instalações, nomeadamente a Metodologia Tarifária aplicada (e tarifário de produtos brancos para 2020), as Condições Gerais de Contratação e a Norma Técnica.

### 5.1 CLC – COMPANHIA LOGÍSTICA DE COMBUSTÍVEIS, S.A.

As instalações da CLC compreendem um parque de armazenamento de combustíveis líquidos e de GPL em Aveiras de Cima (Parque de Aveiras), um oleoduto de transporte multiproduto e respetiva estação de bombagem, bem como instalações para enchimento de camiões cisterna e garrafas de GPL em Aveiras de Cima.

Estas instalações, pelas suas características físicas – capacidade e localização - e pela inexistência de alternativas viáveis à sua utilização, desempenham um papel fundamental no SPN, com uma contribuição essencial no abastecimento de combustíveis líquidos e GPL na zona centro do país, incluindo a zona da Grande Lisboa.

As instalações da CLC são detidas pela Galp Energia, Repsol, BP e Rubis de acordo com as participações apresentadas na Tabela 5-1.

**Tabela 5-1- Estrutura acionista da CLC a 31 de dezembro de 2019**

Acionista	Equity (%)
Petrogal, S.A.	65
Repsol Portuguesa S.A.	15
BP Portugal, S.A.	15
Rubis Energia Portugal, S.A.	5

Fonte: Relatório e Contas CLC, 2019

As instalações da CLC foram declaradas de interesse público, pelo Decreto-Lei n.º 244/2015<sup>21</sup>, de 2 de fevereiro, determinando-se o dever de *“apresentar anualmente à ENMC, E.P.E.– atualmente à ERSE<sup>22</sup>- a metodologia tarifária a aplicar, incluindo os vários tipos de desconto a praticar, o sistema de acesso de terceiros às suas instalações e o plano anual de investimento, definidos em respeito pelas boas práticas internacionais para ativos semelhantes, pelos princípios da transparência e da não discriminação, garantindo a correta remuneração do capital investido e refletindo os custos suportados”*.

Em cumprimento das exigências legais acima referidas, a CLC publica, desde 2016, condições comerciais e técnicas de acesso às suas infraestruturas, revistas a cada 3 anos, tendo as atuais condições entrado em vigor a 29 de maio de 2019.

<sup>21</sup> Alínea p) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 31/2006, na redação introduzida pela sua primeira alteração, consubstanciada no n.º 5 do artigo 34.º-A do Decreto-Lei n.º 244/2015.

<sup>22</sup> A referida documentação é agora apresentada à ERSE, dando cumprimento às alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 69/2018, de 27 de agosto, ao Decreto-Lei n.º 31/2006, de 15 de fevereiro, e ao Decreto-Lei n.º 244/2015, de 2 de fevereiro.

Deste pacote de informação fazem parte a “Norma sobre metodologia tarifária - CLC – Companhia Logística de Combustíveis, S.A.”<sup>23</sup>, bem como a “Norma Técnica”<sup>24</sup> e as “Condições Gerais de Contratação”<sup>25</sup>, que estabelecem, respetivamente, a metodologia subjacente à fixação da tarifa a pagar e as condições de acesso e utilização das instalações de transporte por conduta e de armazenamento, propriedade da CLC. De acordo com estes documentos, as condições de acesso a terceiros consubstanciam-se nas seguintes práticas:

- É aplicada uma tarifa base igual para todos os produtos – gasóleo, gasolina IO95, gasolina IO98 e Jet A1 – que compreende toda a operação logística de transporte, armazenamento e enchimento; variável em função da quantidade de produto expedida pela instalação.
- As condições gerais de contratação e a Norma Técnica que, conjuntamente, estabelecem as condições operacionais a que os utilizadores estão vinculados.

De acordo com estas condições, em caso de incumprimento, é determinado o pagamento de suplementos tarifários, nomeadamente o agravamento por sobre estadia sempre que o levantamento de produto entregue na instalação a partir do oleoduto multiproduto no mês  $n-1$  não ocorra no mês  $n$ .

- A metodologia tarifária assenta na definição da tarifa base, à qual se poderão aplicar descontos, com base num conjunto que critérios que podem ser cumulativos, como seja a duração do contrato<sup>26</sup>, o número de produtos base contratados e as quantidades/volumes programados e efetivamente veiculadas.

Estão ainda previstos suplementos tarifários para a marcação do gasóleo colorido marcado e para a aditivação do Jet A1.

---

<sup>23</sup> [Norma Metodologia Tarifária CLC](http://www.clc.pt/DocsCLC/2019/CLC_Norma_Metodologia_Tarifaria.pdf): em [http://www.clc.pt/DocsCLC/2019/CLC\\_Norma\\_Metodologia\\_Tarifaria.pdf](http://www.clc.pt/DocsCLC/2019/CLC_Norma_Metodologia_Tarifaria.pdf)  
em [http://www.clc.pt/DocsCLC/2020/Tarifario\\_GPL\\_2020.pdf](http://www.clc.pt/DocsCLC/2020/Tarifario_GPL_2020.pdf)

<sup>24</sup> [Norma Técnica CLC](http://www.clc.pt/DocsCLC/2019/CLC_Norma_Tecnica.pdf): em [http://www.clc.pt/DocsCLC/2019/CLC\\_Norma\\_Tecnica.pdf](http://www.clc.pt/DocsCLC/2019/CLC_Norma_Tecnica.pdf)

<sup>25</sup> [Condições Gerais de Contratação CLC](http://www.clc.pt/DocsCLC/2019/CLC_Condicoes_Gerais_Contratacao.pdf): em [http://www.clc.pt/DocsCLC/2019/CLC\\_Condicoes\\_Gerais\\_Contratacao.pdf](http://www.clc.pt/DocsCLC/2019/CLC_Condicoes_Gerais_Contratacao.pdf)

<sup>26</sup> Durações de curto prazo (entre 3 meses e 12 meses), de médio prazo (entre 12 e 24 meses) e de longo prazo (superior a 24 meses).

- A Tarifa base foi definida por recurso a um exercício de *benchmark*, sendo tidos em conta os critérios ou valores tarifários praticados em infraestruturas do grupo CLH (*Compañía Logística de Hidrocarburos*), considerando i) a sua semelhança relativamente à instalação da CLC, em termos de características e de extensão, ii) a sua proximidade geográfica e iii) o intuito da aproximação dos tarifários entre Portugal e Espanha.
- A remuneração aplicável ao capital investido nas infraestruturas da CLC é definida trienalmente no âmbito da referida Norma, sendo o seu valor mínimo fixado em 8% para o atual triénio.

Tendo por base a metodologia descrita, encontra-se em vigor, para 2020, o seguinte intervalo de tarifas para os ‘produtos brancos’ (gasóleos, gasolinas e Jet A1) – consoante se trate da tarifa base, ou da tarifa por aplicação do desconto máximo:

**Tabela 5-2 – Tarifário Produtos Brancos - CLC (2020)**

Tarifa Base (EUR/m <sup>3</sup> )			Tarifa c/ desconto máximo (EUR/m <sup>3</sup> )		
< 12 meses	1 produto base	≤ 90 000 m <sup>3</sup>	> 24 meses	2 produtos base	> 360 000 m <sup>3</sup>
<b>Gasóleo, Gasolina IO95, Gasolina IO98, Jet A1</b>					
8,683			5,505		
Suplementos Tarifários	<p>À Tarifa base Gasóleo será adicionado 0,280€/m<sup>3</sup> para marcá-lo com corante, de forma a obter o Produto Final Gasóleo Agrícola.</p> <p>À Tarifa do Produto Base Jet A1 será adicionado 0,710€/m<sup>3</sup> para adicioná-lo com aditivo, de forma a obter o Produto Final Jet Aditivado.</p>				

Desconsiderando, por ora, conclusões quanto à razoabilidade do valor das tarifas praticadas, é possível desde logo concluir que a metodologia tarifária em vigor não reflete os princípios da transparência e da não discriminação previstos na alínea b) do n.º 2 do artigo 24.º do Decreto-lei n.º 31/2006, de 15 de fevereiro, na redação que lhe é dada pelo Decreto-Lei n.º 244/2015, designadamente pelas seguintes práticas:

- Definição de uma tarifa única por produto, variável em função das quantidades expedidas. Esta tarifa poderá refletir as operações associadas à mobilização de produtos, porém, não se adequa à

atividade de armazenagem, em particular à componente de armazenamento associada à constituição e manutenção de reservas comerciais.

Embora a definição de suplementos tarifários a aplicar no caso de incumprimento das obrigações estabelecidas na Norma Técnica e nas Condições Gerais de Contratação permitia mitigar, em parte, estas limitações (criando-se implicitamente um conceito de *stock* operacional, integrado na “tarifa única” das infraestruturas da CLC, e um pagamento por constituição de reservas acima do stock operacional), as Condições Gerais de Contratação, em momento algum especificam qual o racional ou sequer quais os princípios subjacentes ao apuramento dos valores dos suplementos tarifários nelas publicados. Não se entende se se trata de uma tarifa obtida através de uma taxa de remuneração ou via *benchmark* internacional ou se, em alternativa, se trata na realidade de uma multa contratual cujo valor é fixado de uma forma arbitrária.

- Definição das tarifas base através de exercícios de *benchmark*, por replicação das tarifas praticadas em infraestruturas semelhantes, desconsiderando-se a aderência das tarifas definidas à respetiva estrutura de custos da CLC;
- Ausência de transparência na formulação e fixação da tarifa base, bem como relativamente à justificação para o racional subjacente aos descontos aplicados, bem como à taxa de remuneração do capital investido;
- Aplicação de descontos que, não se conhecendo a justificação dos limiares aplicados, fomentam uma discriminação dos utilizadores das infraestruturas da CLC, favorecendo os agentes de maior dimensão, o que se configura como uma barreira à entrada de novos agentes no mercado;
- Todos os pontos acima potenciam comportamentos de subsídio cruzada entre utilizadores, não havendo uma imputação a cada utilizador dos custos que efetivamente causam no sistema.

Relativamente à razoabilidade dos valores praticados pela CLC, importa referir que, pese embora não se conheça o racional para a sua determinação, a taxa de remuneração do capital investido aparenta ser elevada para a realidade atual, especialmente tendo em conta o grau de risco da empresa, e estabelecendo um paralelo com infraestruturas que a ERSE regula nos setores da eletricidade e do gás natural.

A título de exemplo, refira-se que no período 2013 e 2014, a ERSE aplicou taxas de remuneração dos ativos deduzidos de amortizações, para o transporte no setor elétrico, a rondar os 7,9%. Entre 2015 e 2017 as taxas aplicadas foram ajustadas para um valor médio de 6,2%, e em 2018 e 2019 caíram para 5,2%.

Pressupondo que a taxa de remuneração se aplica aos capitais empregues, deduzidos de amortizações, uma análise às contas apresentadas pela CLC para o último triénio permite avaliar o desempenho da empresa, no que respeita à sua atividade global<sup>27</sup>.

**Tabela 5-3 – Avaliação do desempenho da CLC, 2017 a 2019**

	2017	2018	2019
Resultados operacionais antes de gastos de financiamento e impostos (EBIT)	10,713	12,614	13,956
Ativo líquido real	37,686	38,092	36,610
Rentabilidade económica antes de impostos (%)	28,43%	33,11%	38,12%
Resultado antes de impostos	10,599	12,446	13,784
Capital Próprio	13,712	15,335	15,765
Passivo não corrente	2,321	3,130	3,495
Rentabilidade do investimento antes de impostos (%)	66,11%	67,40%	71,57%
Resultado líquido do exercício (resultado depois de impostos)	7,712	8,917	9,765
Rentabilidade do investimento depois de impostos (%)	48,10%	48,29%	50,70%
Taxa mínima de rentabilidade prevista na Norma	8,00%	8,00%	8,00%

Fonte: Relatório e Contas CLC, 2018 e 2019

Para o triénio em análise, as taxas de rentabilidade obtidas são muito superiores à taxa de remuneração mínima de 8%, prevista na Norma sobre a metodologia tarifária. Neste período, a CLC evidencia, antes de impostos, taxas de rentabilidade económica entre 28% e 38%, e taxas de rentabilidade do investimento entre 66% e 72%. Mesmo depois de impostos, a taxa de rentabilidade dos investimentos é bastante elevada, variando entre 48% e 51%, sendo o valor mais elevado registado em 2019.

<sup>27</sup> Análise realizada à atividade global da CLC – transporte e armazenagem, para combustíveis líquidos e GPL – uma vez que as demonstrações financeiras da empresa não permitem individualizar a atividade de armazenagem de GPL.

Para estes valores contribuem i) valores constantes de prestação de serviços (entre 25,445 milhões de euros e 27,827 milhões de euros), bem como da estrutura de custos (entre 11,705 milhões de euros e 12,222 milhões de euros), ii) níveis de dívida bancária muito baixos (e cujos termos e condições subjacentes sugerem que o risco da atividade é efetivamente bastante baixo) e iii) ativos amortizados em 84%.

Por outro lado, para além do volume de vendas se revelar constante ao longo do triénio, revela também que é praticamente canalizado na sua totalidade para as acionistas das instalações, verificando-se um alinhamento entre a proporção dos benefícios decorrentes com a utilização da infraestrutura, e as percentagens de participação na estrutura societária da CLC.

**Tabela 5-4 – Proveitos operacionais totais da CLC por empresa<sup>28</sup>**

Unidade: 10<sup>6</sup> EUR

Empresa	Proveitos operacionais					
	2017		2018		2019	
Petrogal	16,501	64%	16,935	63%	17,703	66%
Repsol Portuguesa + Repsol Gás	4,945	19%	5,268	20%	5,365	20%
BP Portugal	2,785	11%	3,067	11%	3,416	13%
Rubis Energia	1,315	5%	1,216	5%	1,421	5%
Outros	0,200	1%	0,280	1%	0,197	1%
<b>Total</b>	<b>25,746</b>	<b>100%</b>	<b>26,766</b>	<b>100%</b>	<b>28,102</b>	<b>100%</b>

Fonte: Relatório e Contas CLC, 2018 e 2019

Este facto sugere, por um lado, que a metodologia tarifária aplicada e as respetivas condições de acesso não concretizam requisitos vantajosos ao acesso a terceiros e, por outro, que as empresas beneficiárias acionistas não serão penalizadas pela aplicação destas mesmas condições, ao verificar-se uma utilização das infraestruturas proporcional à percentagem de participação no capital da CLC.

Neste contexto, e pese embora a CLC mantenha operacional um regime de acesso a terceiros às suas instalações, não parecem estar reunidas, na prática, condições de concorrência equitativas para todos os operadores.

<sup>28</sup> Análise realizada à atividade global da CLC – transporte e armazenagem, para combustíveis líquidos e GPL.

A este facto acresce que o regime de acesso a terceiros às instalações do SPN declaradas de interesse público estabelecidas no Decreto-Lei n.º 31/2006, de 15 de fevereiro, ocorrem numa matriz de acesso negociado, limitando práticas de exercício regulatório *ex-ante*, em linha com a matriz de regulação comumente aplicada às infraestruturas do sistema elétrico nacional e do sistema nacional de gás natural.

## 5.2 CUSTOS DE LOGÍSTICA E RESERVAS ESTRATÉGICAS

Com a finalidade de se tecer um juízo sobre os custos de logística e reservas estratégicas, apresentam-se alguns valores representativos dos custos destas atividades.

Com base nos preços de referência apurados nos termos do já citado ‘Regulamento do mecanismo de cálculo e publicação de preços de referência’, ainda em vigor, procura-se abaixo identificar as margens neles implícitas de cada uma das atividades.

### 5.2.1 CUSTOS DE DESCARGA

Para determinação dos custos de descarga, a integrar na logística, foram considerados o tarifário aplicado no Terminal de Granéis Líquidos (TGL) do Porto de Sines e os valores máximos aplicáveis no terminal de petroleiros do Porto de Leixões.

O TGL do Porto de Sines é a única infraestrutura portuária do SPN cuja atividade é exercida em regime de Concessão de Serviço Público, ou seja, presta serviços a terceiros, e é operado pela CLC – Companhia Logística de Terminais marítimos, S.A. (CLT), integrada no grupo Galp.

O TGL do Porto de Sines encontra-se sob jurisdição da APS – Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. (APS), que, na qualidade de concedente, aprova o ‘Regulamento de Tarifas do TGL’ aplicado pela CLT, S.A.

O artigo 8.º do referido Regulamento de Tarifas, na edição de 2020, estabelece as tarifas de movimentação de cargas, que, para as gasolinas e gasóleos, corresponde a 1,1832 euros por tonelada (referente aos

produtos do grupo 'C'<sup>29</sup>). A este valor acresce a tarifa de ISPS, de 0,0052 euros por tonelada de carga movimentada, pela implementação e manutenção do Código ISPS no TGL do Porto de Sines, sendo aplicada autonomamente.

O Terminal Petrolero e Oceânico do Porto de Leixões é operado em regime de Serviço Privativo pela Galp Energia. Porém, presta serviços a terceiros e está sujeito a um regime de preço máximo que, no caso das gasolinas e gasóleos, é de 2,072 euros por tonelada movimentada.

O TGL do Porto de Sines e o Terminal Petrolero e Oceânico do Porto de Leixões servem as refinarias de Sines e de Matosinhos, respetivamente, e são as interfaces portuárias que permitem a descarga de combustíveis brancos para as instalações da CLC em Aveiras de Cima e para o parque da Boa Nova em Matosinhos.

**Tabela 5-5 – Tarifas aplicáveis às operações de descarga de gasolinas e gasóleos**

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 Petrolero e Oceânico do Porto de Leixões	2,072	0,002072	0,001730	0,001492

### 5.2.2 CUSTOS DE ARMAZENAMENTO E EXPEDIÇÃO DE PRODUTO

Para determinação dos custos de referência para armazenamento e expedição de produto consideraram-se as tarifas aplicáveis nas instalações da CLC de Aveiras de Cima apresentados no ponto 5.1.

Presentemente existem no SPN muitas instalações de receção, armazenagem e expedição de gasolinas e gasóleos, que desempenham a função de logística primária, conforme se caracterizou no capítulo 3 do presente relatório. Porém, a CLC é a única que, por beneficiar do estatuto de instalação de utilidade pública,

<sup>29</sup> Os produtos do grupo (C) são: LPG; Butileno; Propileno; Crude C4; Fração C4; C9+; Gasolinas; Jet A1; Jet P8; Gasóleos; Marine Diesel; Biodiesel; Metanol; Nafta; Nafta Química; M.T.B.E.; Tolueno.

dispõe de um regime de acesso a terceiros, ainda que em regime negociado e com as limitações que se apontaram em 5.1.

Tendo em conta o exposto, a opção de se considerar os custos da CLC como representativos da logística do SPN assenta nas seguintes razões:

- Trata-se da única instalação que publica custos de acesso e tem separação jurídica face aos seus utilizadores (e acionistas), por oposição às instalações que operam em regime de serviço privativo que, não só não publicam preços, como não estão obrigados a ter segregação contabilística desta atividade.
- A instalação da CLC, por comparação com as restantes, é uma infraestrutura recente, não estando totalmente amortizada. Os preços praticados têm subjacente uma estrutura de custos com componentes de CAPEX e de OPEX, sendo, mais realistas do que uma infraestrutura totalmente amortizada na qual os custos de gestão assentam basicamente em custos de operação. Contudo, e conforme se referiu em 5.1, a taxa de remuneração dos investimentos é elevada para o risco da atividade.
- A instalação da CLC é a maior e a que regista maior atividade no SPN.

Assumiu-se como representativo dos custos de armazenamento e expedição de produto a tarifa mais baixa da CLC, designadamente 0,005505 EUR/l de produto (gasolinas e gasóleos) movimentados na instalação de Aveiras de Cima.

### 5.2.3 CUSTOS COM A CONSTITUIÇÃO DE RESERVAS

A empresa pública ENSE E.P.E. é a entidade responsável pela aquisição, manutenção, gestão e mobilização de reservas de petróleo bruto e de produtos de petróleo, a título de reservas estratégicas, assegurando as funções de Entidade Central de Armazenagem nacional (ECA)<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> Nos termos do n.º 1 do artigo 3.º do anexo II do Decreto-Lei n.º 339 -D/2001, de 28 de dezembro, na sua atual redação.

Os ‘operadores obrigados’ têm a obrigação de constituição de reservas correspondentes a 90 dias do consumo médio diário do ano anterior, sendo 30 dias constituídos obrigatoriamente pela ECA e sendo responsáveis pela constituição dos restantes 60 dias em local a informar obrigatoriamente à ENSE – E.P.E.

Para efeito de contagem das obrigações mínimas de reservas de segurança dos ‘operadores obrigados’, consideram-se as introduções ao consumo efetuadas no ano ( $n-2$ ) para o 1º Trimestre do ano ( $n$ ). Para os restantes trimestres do ano ( $n$ ) contarão as introduções ao consumo realizadas no ano ( $n-1$ ).

A ENSE – E.P.E. disponibiliza-se para substituir os ‘operadores obrigados’ na constituição de reservas, de acordo com o seguinte procedimento:

- Para o grupo dos pequenos operadores (aqueles que não dispõem de capacidade de armazenagem própria), a ENSE – E.P.E. 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 – E.P.E. substitui-se-lhes até mais 30 dias (no total máximo de 60 dias).

Tendo em conta as atribuições da ENSE – E.P.E. enquanto Entidade Central de Armazenagem, considera-se como um referencial adequado para os custos com a constituição obrigatória de reservas, as prestações pecuniárias a efetuar em nome da ECA, definidas por despacho do membro do Governo responsável pela área da energia.

Por Despacho do Senhor Secretário de Estado Adjunto e da Energia<sup>31</sup>, foram aprovadas as prestações unitárias mensais, a vigorar em 2020, referentes às categorias de petróleo definidas no n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-lei n.º 165/2013, na redação atualmente em vigor, tendo sido fixado o valor de 1,99 EUR/ton.coe/mês<sup>32</sup> para os combustíveis rodoviários, designadamente gasolinas e gasóleos.

---

<sup>31</sup> Despacho n.º 1512/2020, de 31 de janeiro.

<sup>32</sup> ton.coe: Unidade de equivalente de petróleo bruto. Resulta da conversão, em quantidade de petróleo bruto, de quantidades de produtos de petróleo, de acordo com as metodologias estabelecidas nos anexos I e II do Decreto-Lei n.º 165/2013, na sua atual redação, e que dele fazem parte integrante. De acordo com o n.º 1 do anexo III do referido diploma, multiplicam-se as quantidades de produtos petrolíferos por 1,065 para determinar a quantidade em equivalente de petróleo bruto.

Este valor, depois de aplicados os respetivos fatores de conversão, e refletindo a obrigatoriedade de constituição de 90 dias de reservas, corresponde a 0,000523 EUR/kg de combustível adicional introduzido no mercado, ou a 0,000376 EUR/l e 0,000436 EUR/l para as gasolinas e para os gasóleos, respetivamente.

#### 5.2.4 COMPARAÇÃO DOS CUSTOS DE LOGÍSTICA E RESERVAS ESTRATÉGICAS COM OS PREÇOS DE REFERÊNCIA

As análises e valores acima apresentados permitem uma comparação dos custos de logística e constituição de reservas apresentados anteriormente (5.2.1, 5.2.2 e 5.2.3) aos preços de referência publicados no âmbito do 'Regulamento do mecanismo de cálculo e publicação de preços de referência', para as mesmas atividades, anteriormente apresentados (cfr. capítulo 3).

**Tabela 5-6 – Benchmarking custos de logística e reservas estratégicas**

	Descarga [EUR/l]	Armazenagem [EUR/l]	Reservas [EUR/l]
<b>Gasóleos</b>			
Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Sines	0,001423	NA	NA
Instalação de Aveiras de Cima, da CLC	NA	0,005505	NA
Reservas estratégicas (prestações unitárias da ENSE-E.P.E.)	NA	NA	0,000436
<b>Total (logística + reservas)</b>	0,007364 (0,006928 + 0,000436)		
<b>Gasolinas</b>			
Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Sines	0,00165	NA	NA
Instalação de Aveiras de Cima, da CLC	NA	0,005505	NA
Reservas estratégicas (prestações unitárias da ENSE-E.P.E.)	NA	NA	0,000376
<b>Total (logística + reservas)</b>	0,007531 (0,007155 + 0,000376)		

Os custos apresentados na Tabela 5-6 permitem apontar os custos de logística + reservas típicos para a região centro e grande Lisboa e, por aproximação, considerá-los representativos desta atividade no SPN (sobretudo em Portugal Continental).

O aprovisionamento através do Porto de Sines, a tancagem intermédia na refinaria (ou, eventualmente no caso dos gasóleos, na Repsol Polímeros), o despacho para Aveiras de Cima através do oleoduto multiproduto e, finalmente, a expedição de gasóleos e gasolinas para o retalho através da instalação da CLC em Aveiras de Cima, é um circuito de logística primária amplamente utilizado, de forma concertada, com a 'introdução no mercado' nacional da produção da refinaria de Sines.

Foi tendo em conta esta perspetiva, e à falta de informação mais detalhada sobre as atividades das outras instalações de receção, armazenamento e expedição de produtos petrolíferos em regime de serviço privativo, que se obtiveram os custos totais da logística + reservas, das gasolinas e gasóleos, apresentados na Tabela 5-6.

Estes custos contrastam com 0,006 EUR/l, publicados no âmbito do 'Regulamento do mecanismo de cálculo e publicação de preços de referência'.

A este respeito, refira-se que não foram considerados custos com a tancagem intermédia na refinaria, o que acentuaria o diferencial de valores entre os custos totais apurados para a logística e reservas, e os preços de referência acima referidos. Porém, é também de salientar que os custos de armazenamento e expedição de produto apurados com base na atividade da CLC internalizam uma margem de remuneração significativa, conforme referido no ponto 5.1, contrabalançando o diferencial apurado.



## 6. ANÁLISE DO PVP E MARGEM DE COMERCIALIZAÇÃO





## 6 ANÁLISE DO PVP E MARGEM DE COMERCIALIZAÇÃO

### 6.1 GASOLINAS

No presente subcapítulo é apresentada uma caracterização generalizada do mercado nacional no que respeita à evolução do preço de venda ao público das gasolinas rodoviárias, bem como das varias parcelas que o constituem.

São analisadas as evoluções dos preços da gasolina IO95 simples nos anos 2018 e 2019, apresentando-se as respetivas decomposições e a margem de comercialização, sendo possível verificar o acoplamento dos preços nacionais aos preços internacionais obtidos a partir das cotações da Argus para o índice *Gasoline 95r 10ppm NWE cif - London close*, em USD/ton, posteriormente convertido para EUR/L, e respetivo frete.

No presente subcapítulo é apresentada a diferenciação dos preços médios da gasolina IO95 simples comercializada pelas principais companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas tipicamente *low-cost* e hipermercados.

Apresenta-se igualmente a diferenciação dos preços médios nacionais da gasolina IO95 simples relativamente ao combustível aditivado e relativamente às gasolinas IO98 simples e aditivada, também para os anos 2018 e 2019.

São ainda apresentadas análises semelhantes para o primeiro semestre de 2020, nas quais se procuram identificar os impactos da pandemia de COVID-19 neste segmento de mercado dos combustíveis rodoviários, tanto nos preços de venda ao público, como em particular nas margens de comercialização praticadas pelos diversos operadores.

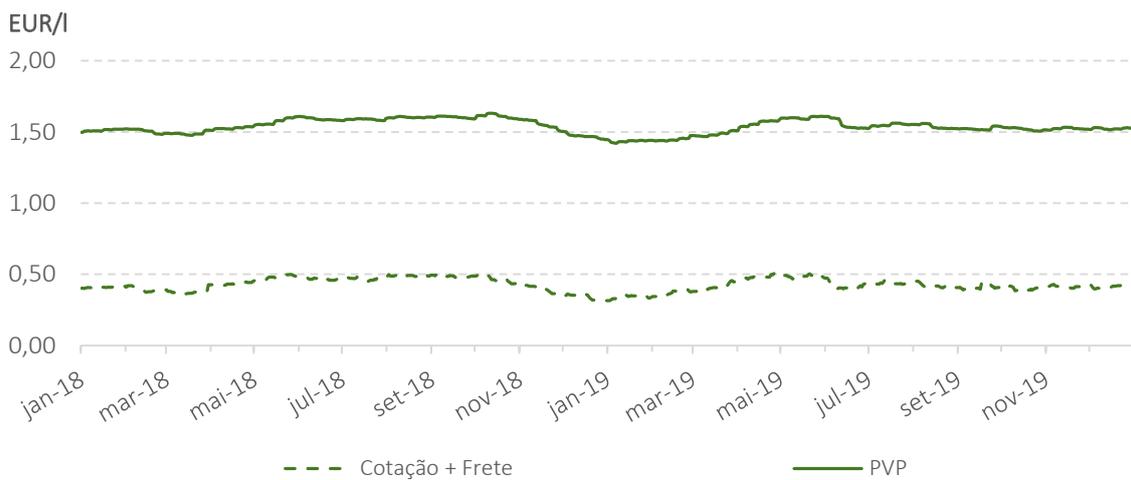
#### 6.1.1 EVOLUÇÃO E DESAGREGAÇÃO DO PVP NOS ANOS 2018 E 2019

##### 6.1.1.1 VALORES MÉDIOS NACIONAIS

A Figura 6-1 apresenta a evolução dos preços médios de venda ao público (PVP) da gasolina IO95 simples, apresentado a valorização em euros por litro (EUR/l), para os anos 2018 e 2019, bem como a evolução das

cotações internacionais e respetivos fretes tendo como base o índice *Gasoline 95r 10ppm NWE cif - London close*, em USD/ton, posteriormente convertido para EUR/L, da Argus.

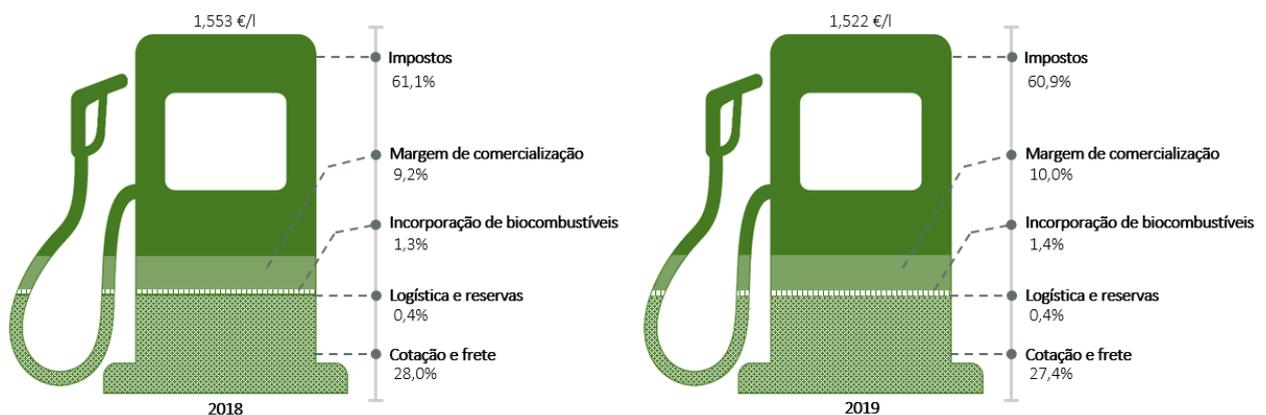
**Figura 6-1 – Evolução do valor médio nacional do PVP (depois de impostos) e das cotações internacionais para a gasolina IO95 simples, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, Argus

Conforme se pode verificar na Figura 6-1 a evolução do PVP médio nacional da gasolina IO95 simples segue a tendência das cotações internacionais acrescidas do frete, o que se pode explicar através da desagregação do PVP apresentado na Figura 6-2.

**Figura 6-2 – Desagregação do PVP da gasolina IO95 simples em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A análise da Figura 6-2 apresenta a desagregação do PVP da gasolina IO95 simples de onde se conclui que o PVP médio da gasolina IO95 simples sofreu uma redução de 2,0% de 2018 para 2019, o que equivale a 3,1 cent.EUR/l.

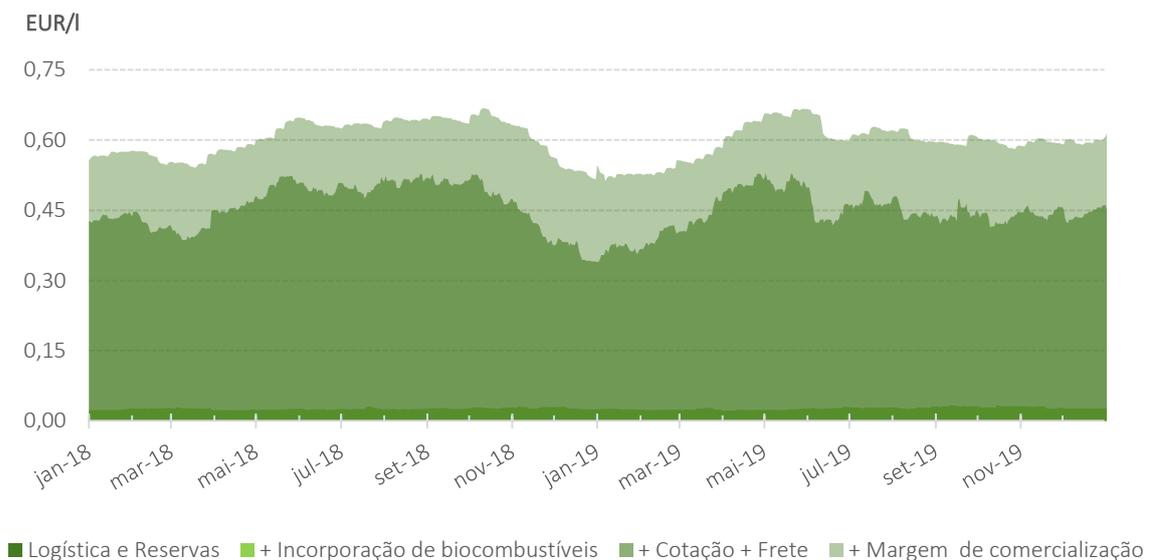
A desagregação do PVP pelos seus principais componentes permite detalhar os motivos que justificaram a redução do PVP apresentada, sendo de sublinhar o seguinte:

- O preço médio internacional (cotação + frete) sofreu um decréscimo de 1,7 cent.EUR/l, sendo este um dos principais fatores que justificaram a descida dos PVP da gasolina IO95 simples;
- A componente de impostos, onde se integram o IVA e o ISP (ISP + contribuição rodoviária + taxa de adição de CO<sub>2</sub>), também sofreu um decréscimo de 2,3 cent.EUR/l, de onde se destaca a redução do ISP em 1,7 cent.EUR/l e o IVA em 0,6 cent.EUR/l;
- No que respeita ao ISP, em particular as componentes relativas ao ISP e à taxa de adição de CO<sub>2</sub> observaram-se as diferenças de -3 cent.EUR/l e +1,3 cent.EUR/l, respetivamente, de 2018 para 2019, sendo que a contribuição rodoviária não sofreu alterações;
- Em sentido oposto, a margem de comercialização sofreu um agravamento de 5,8%, de 2018 para 2019, o que corresponde a 0,8 cent.EUR/l;
- As componentes de logística, reservas e incorporação de biocombustíveis não impactaram na variação do PVP da gasolina IO95 simples.

Outro aspeto a destacar prende-se com a componente de impostos, que sofre menos alterações ao longo do ano – apenas o IVA varia, tendo como base de incidência todas as componentes do PVP – e as componentes de logística + reservas + incorporação de biocombustíveis que não sofreram alterações ao longo do período em análise (2018 + 2019). Este aspeto justifica o acoplamento da evolução dos PVP às cotações + frete, que se pode observar na Figura 6-1.

Apresenta-se na Figura 6-3 a evolução do PVP médio nacional da gasolina IO95 simples, antes de impostos, desagregando a margem de comercialização e as componentes de cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, para os anos de 2018 e 2019.

**Figura 6-3 – Evolução do preço médio nacional da gasolina IO95 simples, antes de impostos, com desagregação da margem de comercialização, cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A análise da Figura 6-3 permite constatar que as componentes de logística + reservas e incorporação de biocombustíveis se mantêm constantes ao longo do período em análise, ou seja, a variação do preço da gasolina IO95 simples antes de impostos deve-se à variação das cotações internacionais e ao frete e, com uma expressão menor, à variação da margem de comercialização.

Tendo em conta o exposto, foi realizada uma análise no sentido de confirmar a correlação entre o preço da gasolina IO95 simples, antes de impostos, e cotação internacional acrescida do frete para este combustível. A Tabela 6-1 apresenta os resultados dessa análise, tendo sido determinadas as correlações do preço da gasolina IO95 simples antes de impostos, em base diária (dia de referência), face às seguintes métricas:

- A cotação + frete do dia de referência;
- A cotação + frete diária, com um desfasamento de uma semana face ao dia de referência;
- A média móvel de sete dias da cotação + frete, a terminar no dia anterior ao dia de referência;

- A média das cotações + frete determinada de segunda-feira a sexta-feira, para a semana que antecede o dia de referência, aplicável de segunda-feira a domingo na semana onde se integra o dia de referência;
- A média das cotações + frete determinada de segunda-feira a sexta-feira, para a quinzena (14 dias) que antecede o dia de referência, aplicável na quinzena, com início na segunda-feira e termo no domingo, onde se integra o dia de referência;
- A média das cotações + frete determinada de segunda-feira a sexta-feira, de um período de quatro semanas (28 dias) que antecede o dia de referência, aplicável igualmente no intervalo de 28 dias subsequente, com início na segunda-feira e termo no domingo, onde se integra o dia de referência.

**Tabela 6-1 – Correlação dos preços antes de impostos da gasolina IO95 simples e as cotações internacionais acrescidas do frete, em 2018 e 2019**

Gasolina IO95 simples	
Cotação + frete dia ref.	0,876
Cotação + frete desfasamento de 7 dias face ao dia ref.	0,949
Média móvel de 7 dias das cotações + frete anteriores ao dia ref.	0,933
<b>Média das cotações + frete da semana anterior (à semana do dia de ref.)</b>	<b>0,954</b>
Média das cotações + frete da quinzena anterior (à quinzena do dia de ref.)	0,946
Média das cotações + frete dos 28 dias anteriores (ao período de 28 dias subsequente onde se integra o dia de ref.)	0,870

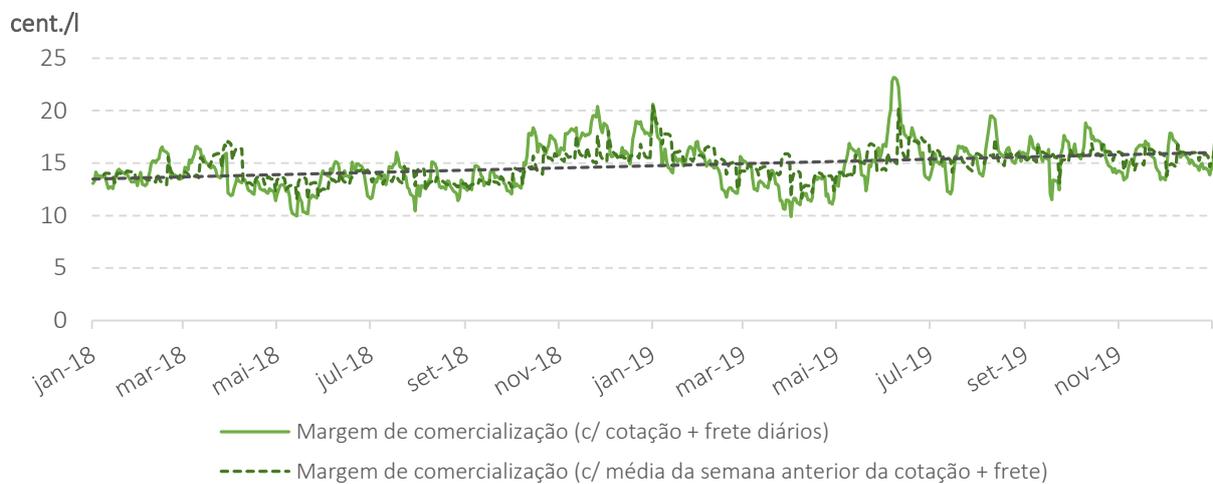
Conforme se pode constatar da Tabela 6-1 os preços de gasolina IO95 simples, antes de impostos, apresentam uma forte correlação face às cotações internacionais acrescidas do frete, sendo esta constatação coerente com a análise da Figura 6-3.

Numa análise mais apurada verifica-se que a correlação mais forte resulta do cruzamento entre os preços diários da gasolina IO95 simples, antes de impostos, e a médias das cotações + frete da semana anterior, ou seja, confirma-se uma prática generalizada no mercado nacional no qual os preços dos combustíveis rodoviários são atualizados semanalmente com base nas cotações internacionais da semana anterior.

Verifica-se ainda que aumentando o intervalo temporal de atualização de preço, por exemplo da semana para a quinzena ou para o período de 4 semanas, a correlação torna-se progressivamente menor, o que significa que os preços da gasolina IO95 simples respondem fortemente ao comportamento do mercado internacional (com um desfasamento de uma semana).

Sendo as componentes de logística + reservas e incorporação de biocombustíveis sensivelmente constantes ao longo do período em análise, as flutuações do mercado internacional (acrescido dos fretes) face ao preço de venda ao público da gasolina IO95 simples, antes de impostos, são absorvidas na margem de comercialização. A Figura 6-4 apresenta a evolução do valor médio no mercado nacional da margem de comercialização da gasolina IO95 simples, para os anos 2018 e 2019.

**Figura 6-4 – Evolução do valor médio da margem de comercialização da gasolina IO95 simples, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A análise da Figura 6-4 permite observar uma margem de comercialização da gasolina IO95 simples em torno dos 15 cent.EUR/l, com uma tendência marcadamente crescente no período compreendendo os anos 2018 e 2019. Com efeito, o valor médio da margem de comercialização para o período em análise foi de 14,7 cent.EUR/l, tendo-se confirmado o crescimento de 5,8% de 2018 para 2019.

A margem de comercialização, determinada com base nas cotações + frete, apresenta uma variabilidade considerável, o que se justifica pelo amortecimento de um índice de mercado grossista de grande liquidez, como o NWE-ARA<sup>33</sup>, para um preço de retalho desejavelmente mais estável. A Figura 6-4 apresenta ainda a margem de comercialização determinada com base na média semanal das cotações + frete, desfasadas

<sup>33</sup> NWE-ARA: North West Europe index – Amsterdam-Rotherham-Antwerp

uma semana, sendo perceptível um comportamento estável desta componente de preço da gasolina IO95 simples, mais alinhada com a modalidade de aprovisionamento do mercado nacional.

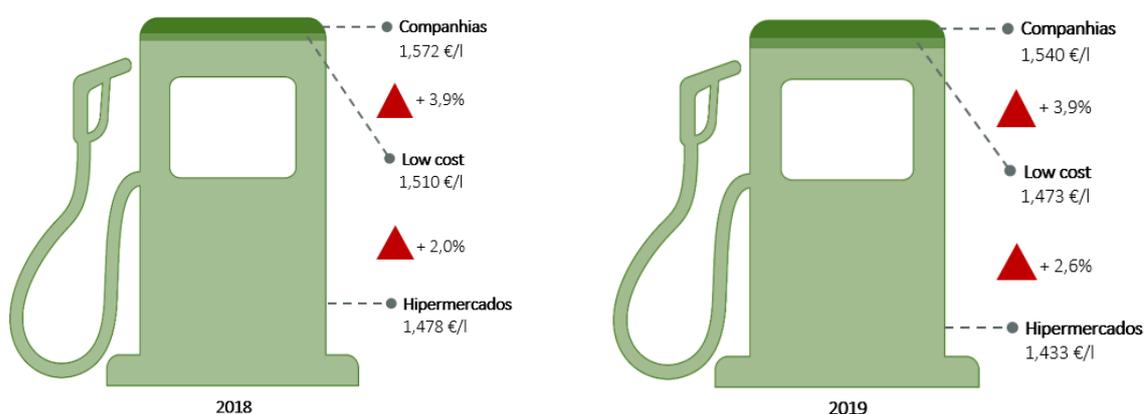
Refira-se ainda que a margem de comercialização cobre vários elos da cadeia, a jusante da logística, designadamente a atividade de transporte rodoviário, os custos de investimento e operação dos postos de abastecimento com venda ao público, a margem afeta ao mercado grossista do SPN e a comercialização no retalho.

#### 6.1.1.2 SEGMENTAÇÃO POR TIPO DE OPERADOR

Conforme referido, o mercado nacional dos combustíveis líquidos rodoviários encontra-se segmentado, de uma forma genérica, por tipo de operador, designadamente as companhias petrolíferas de bandeira, as companhias com ofertas *low-cost* e os hipermercados.

Estes operadores diferenciam a sua atividade em diversos aspetos, entre os quais o preço de venda ao público. Para além disso, todos os operadores no mercado nacional comercializam gasolina IO95 simples, podendo ser constatadas diferenças consideráveis nos PVP dependendo do tipo de operador (ver Figura 6-5).

Figura 6-5 – Diferenciação do preço da gasolina IO95 simples no retalho, em 2018 e 2019



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

À semelhança do que se apresentou na Figura 6-2 para o PVP médio nacional da gasolina IO95 simples, a Figura 6-6 apresenta a desagregação do preço deste combustível pelos seus principais componentes, para

os anos 2018 e 2019, focando a análise, porém, apenas para as companhias petrolíferas de bandeira em atividade no mercado nacional.

**Figura 6-6 – Desagregação do PVP da gasolina IO95 simples para as companhias petrolíferas de bandeira, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Verifica-se na Figura 6-6 que o PVP médio praticado pelas companhias petrolíferas de bandeira para a gasolina IO95 simples sofreu uma redução de 2,0% de 2018 para 2019, o que equivale a 3,2 cent.EUR/l.

No que respeita à desagregação do PVP pelos seus principais componentes, importa sublinhar o seguinte:

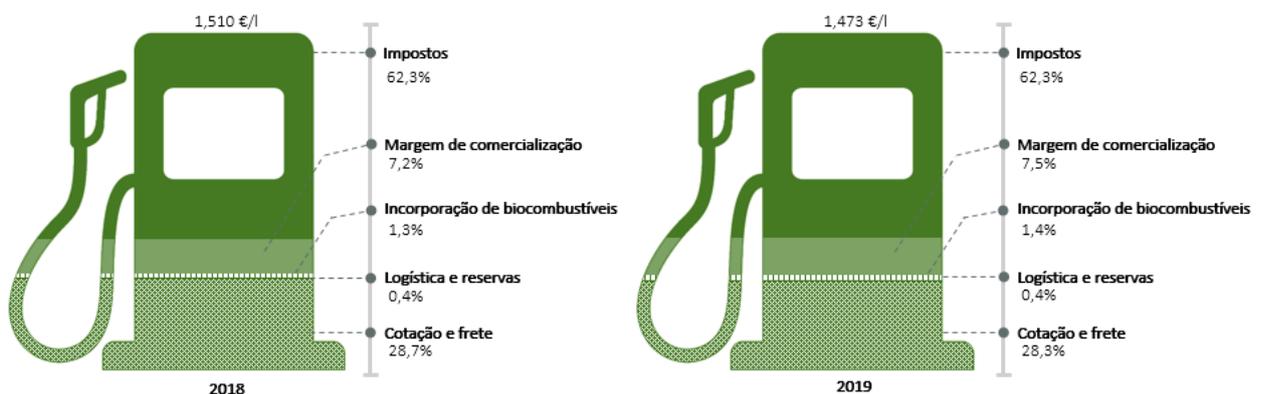
- O preço médio internacional (cotação + frete), bem como as componentes de logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, são, em termos absolutos, idênticos aos apresentados na Figura 6-2 para o PVP médio nacional da gasolina IO95 simples. Em termos relativos, estas componentes do PVP da gasolina IO95 simples são inferiores quando a análise se restringe às companhias petrolíferas de bandeira, uma vez que estas praticam PVP superiores à média nacional.
- A margem de comercialização, que integra a margem do mercado grossista e os custos a jusante na cadeia de valor, designadamente o transporte, a distribuição e o retalho, é superior ao valor médio nacional.
- A componente de impostos integra o IVA e o ISP, sendo de referir que o ISP não sofre alterações em função do tipo de operador. O mesmo não sucede com o IVA que abrange todas as componentes do preço, sofrendo um agravamento face ao valor médio nacional por incidir sobre uma margem de comercialização maior.

Conclui-se assim da análise da Figura 6-6 que a diferenciação do preço da gasolina IO95 simples praticado pelas companhias petrolíferas de bandeira, face à média nacional, se deve à margem de comercialização – 15,9 cent.EUR/l por comparação a 14,3 cent.EUR/l, em 2018 e 16,6 cent.EUR/l por comparação a 15,2 cent.EUR/l, em 2019 – e aos impostos, em particular o IVA que incide sobre o aumento da margem de comercialização.

Na análise realizada considerou-se que o aprovisionamento (ao qual se aplicam as cotações internacionais acrescidas do frete), a logística, a constituição de reservas e a incorporação de biocombustíveis, são componentes de custo associadas às ‘introduções a consumo’ no mercado nacional, tendo uma dependência maior do tipo de combustível do que do modelo de negócio implementado pelos operadores no retalho. Considerando ainda que a margem grossista também integra a margem de comercialização, é aceitável utilizar para todos os operadores no mercado nacional o mesmo *benchmark* para as componentes de custo associadas às ‘introduções a consumo’, diferenciando-o apenas em função do combustível.

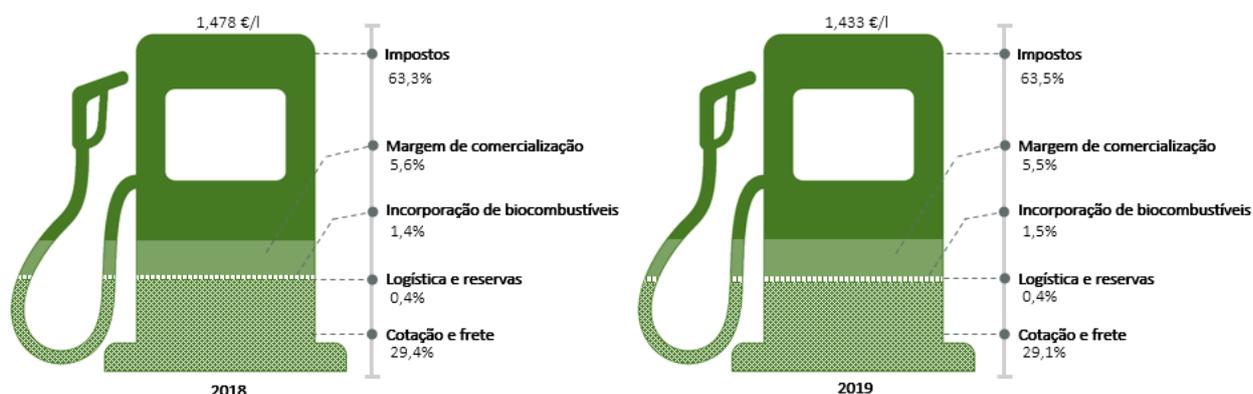
Figura 6-7 e a Figura 6-8 apresentam as desagregações dos PVP da gasolina IO95 simples para as companhias com ofertas *low-cost* e para os hipermercados, respetivamente, nos anos 2018 e 2019.

**Figura 6-7 – Desagregação do PVP da gasolina IO95 simples para as companhias com ofertas *low-cost*, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

**Figura 6-8 – Desagregação do PVP da gasolina IO95 simples para os hipermercados, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Verifica-se nas figuras anteriores que os PVP médios praticados pelas companhias com ofertas *low-cost* e pelos hipermercados sofreram reduções de 2,4% e 3,0%, respetivamente, de 2018 para 2019.

A Tabela 6-2 apresenta as margens de comercialização praticadas pelas companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, nos anos 2018 e 2019, incluindo as variações relativas das margens nesses dois anos, contrastando os valores face à média nacional.

**Tabela 6-2 – Margens de comercialização da gasolina IO95 simples, por tipo de operador, nos anos 2018 e 2019**

Tipo de operador	2018 [cent.EUR/l]	2019 [cent.EUR/l]	Dif. [%]
Companhias petrolíferas de bandeira	15,9	16,6	+4,6
Companhias com ofertas <i>low-cost</i>	10,9	11,1	+2,2
Hipermercados	8,3	7,9	-4,4
Média nacional	14,3	15,2	+5,8

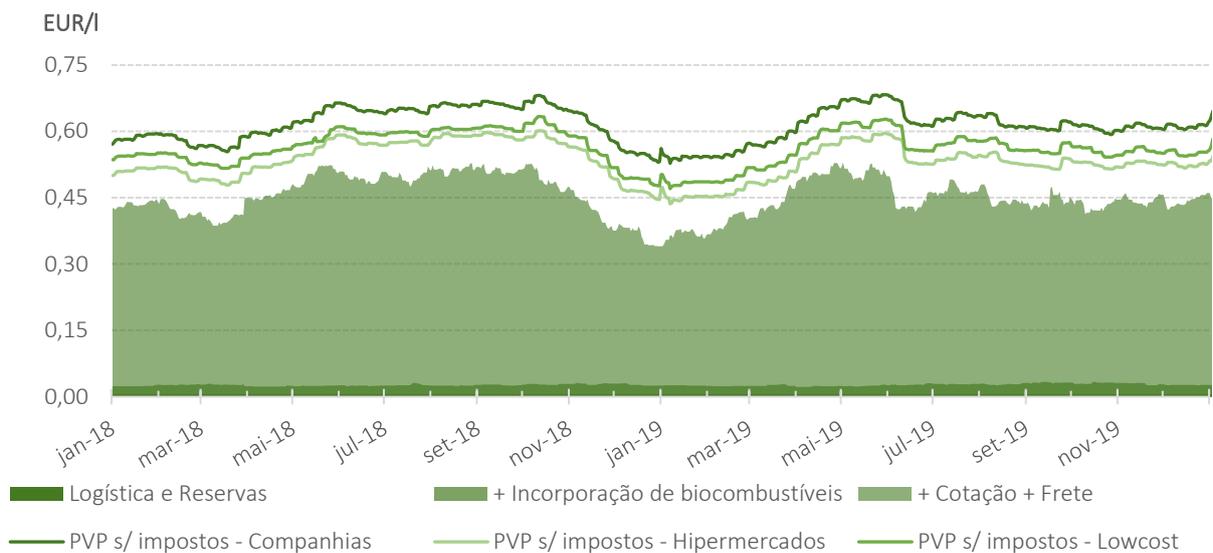
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Da análise da Tabela 6-2, constata-se que a evolução das margens de comercialização foi bastante diferenciada consoante o tipo de operador. Com efeito, para os operadores com as ofertas mais competitivas as atualizações foram menos expressivas ou até negativas, como sucedeu com os hipermercados.

Este dado é muito relevante e torna mais marcada a diferenciação entre as companhias petrolíferas de bandeira, que apostam na fidelização dos clientes, face aos hipermercados e operadores com ofertas *low-cost* que assentam a sua estratégia no preço.

Apresenta-se na Figura 6-9 a evolução do preço da gasolina IO95 simples, antes de impostos, desagregando a margem de comercialização e as componentes de cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, para os anos de 2018 e 2019.

**Figura 6-9 – Evolução do preço da gasolina IO95 simples, antes de impostos, com desagregação da margem de comercialização, cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Verifica-se novamente que os preços da gasolina IO95 simples, antes de impostos, estão bastante alinhados com as cotações internacionais acrescidos do frete, o que sugere uma forte correlação entre estas duas séries.

À semelhança da abordagem adotada em 6.1.1.1 para os preços médios nacionais, foi realizada uma análise no sentido de confirmar a correlação entre o preço da gasolina IO95 simples, antes de impostos, e cotação

internacional acrescida do frete para este combustível, discriminando as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e os hipermercados.

A Tabela 6-3 apresenta os resultados da análise, tendo sido consideradas as correlações do preço da gasolina IO95 simples antes de impostos, em base diária (dia de referência), e as métricas que haviam sido consideradas anteriormente no ponto 6.1.1.1 (ver Tabela 6-1).

**Tabela 6-3 – Correlação dos preços antes de impostos da gasolina IO95 simples e as cotações internacionais acrescidas do frete, em 2018 e 2019**

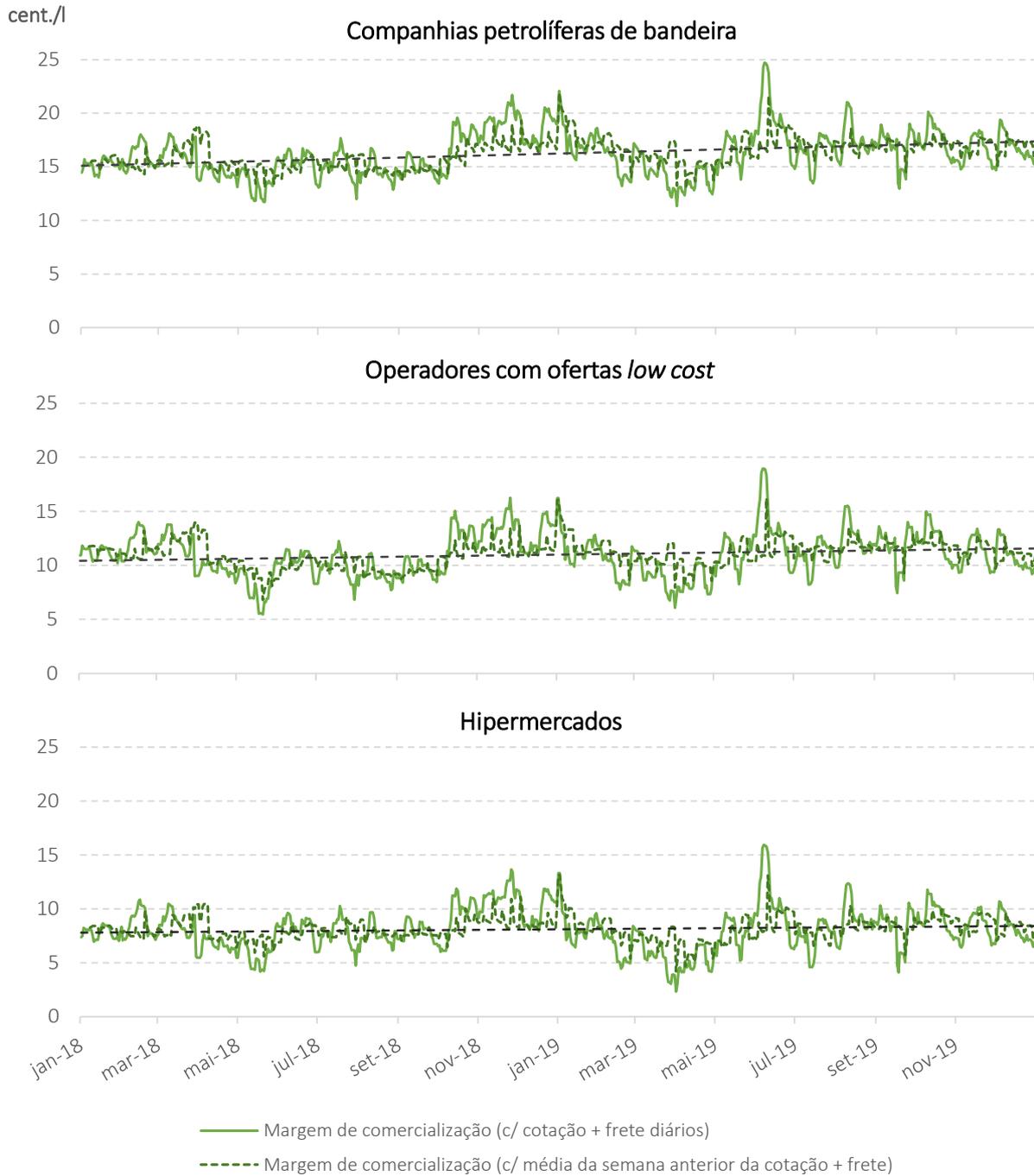
Gasolina IO95 simples	Companhias bandeira	Operadores <i>Low-cost</i>	Hipermercados	Média Nacional
Cotação + frete dia ref.	0,884	0,889	0,893	0,876
Cotação + frete desfasamento de 7 dias face ao dia ref.	0,954	0,961	0,966	0,949
Média móvel de 7 dias das cotações + frete anteriores ao dia ref.	0,939	0,945	0,948	0,933
<b>Média das cotações + frete da semana anterior (à semana do dia de ref.)</b>	<b>0,959</b>	<b>0,966</b>	<b>0,970</b>	<b>0,954</b>
Média das cotações + frete da quinzena anterior (à quinzena do dia de ref.)	0,947	0,951	0,963	0,946
Média das cotações + frete dos 28 dias anteriores (ao período de 28 dias subsequente onde se integra o dia de ref.)	0,866	0,862	0,883	0,870

Conforme se pode verificar na Tabela 6-3, os preços da gasolina IO95 simples, antes de impostos, estão fortemente correlacionados com as cotações internacionais + frete. À semelhança das conclusões apontadas para os preços médios nacionais, a métrica que melhor se ajusta é a média das cotações + frete, determinada de segunda-feira a sexta-feira da semana anterior, aplicável de segunda-feira a domingo na semana onde se integra o dia de referência.

As margens de comercialização, por sua vez, amortecem as flutuações do mercado internacional (acrescido dos fretes) face aos preços de venda ao público da gasolina IO95 simples, antes de impostos, os quais, em virtude dos resultados da análise supra, são tipicamente atualizados semanalmente.

A Figura 6-10 apresenta a evolução das margens de comercialização das companhias petrolíferas de bandeira, das companhias com ofertas *low-cost* e dos hipermercados, para os anos 2018 e 2019.

Figura 6-10 – Evolução das margens de comercialização da gasolina IO95 simples, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, em 2018 e 2019



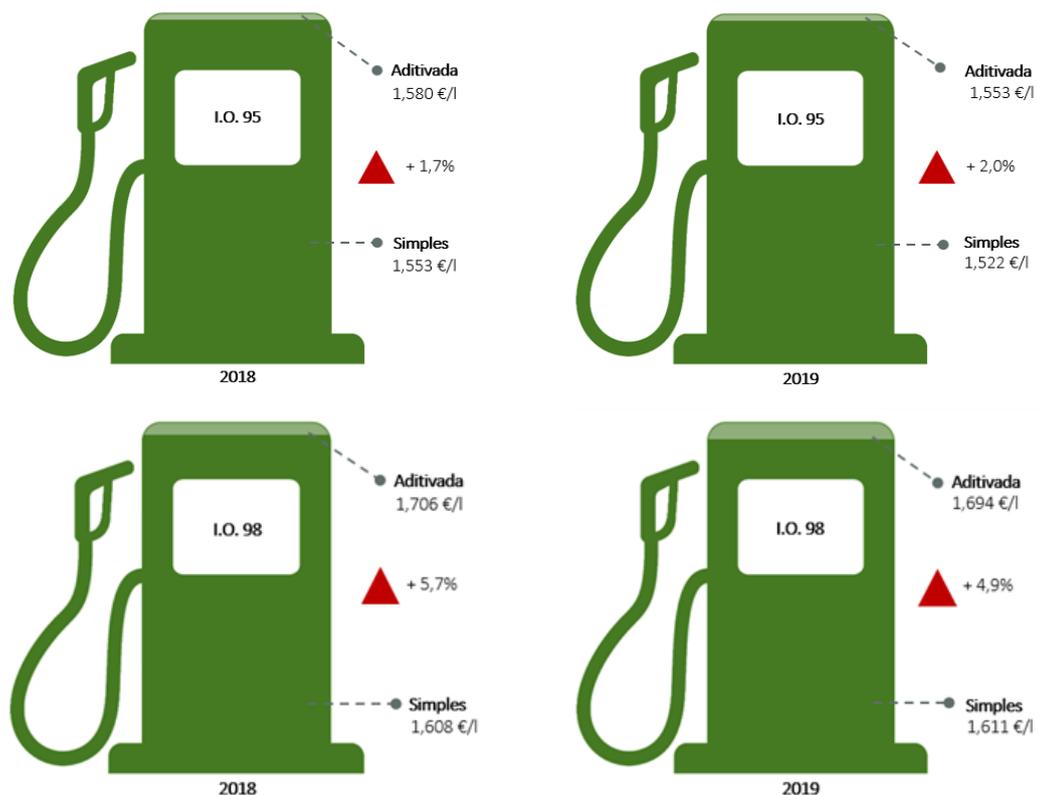
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A Figura 6-10 permite constatar que as margens de comercialização dos hipermercados são mais estáveis do que as das companhias com ofertas *low-cost* e do que as companhias petrolíferas de bandeira.

### 6.1.1.3 SEGMENTAÇÃO POR TIPO DE COMBUSTÍVEL

No mercado nacional são oferecidas gasolinas IO95 e gasolinas IO98, simples e aditivadas. A gasolina IO98 é de melhor qualidade e tem um preço mais alto, à semelhança do que sucede com a incorporação de aditivos nos combustíveis de base. A Figura 6-11 apresenta as diferenciações de preço para as gasolinas IO95 simples e aditivada e para as gasolinas IO98 simples e aditivada.

**Figura 6-11 – Diferenciação do preço da gasolina IO95 e IO98, simples e aditivada, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A Figura 6-12 apresenta as evoluções dos valores médios dos preços de venda ao público das gasolinas IO95 simples e aditivada e das gasolinas IO98 simples e aditivada.

**Figura 6-12 – Evolução do valor médio nacional do PVP depois de impostos das gasolinas IO95, simples e aditivada, e das gasolinas IO98, simples e aditivada, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

As evoluções dos valores médios dos preços de venda ao público das gasolinas IO95 simples e aditivada e das gasolinas IO98 simples e aditivada encontram-se bastante alinhadas, mantendo um diferencial de preço estável ao longo do período em análise.

### 6.1.2 EVOLUÇÃO E DESAGREGAÇÃO DO PVP EM 2020

A evolução dos PVP das gasolinas em 2020 tem sido bastante atípica. O ano começou com os preços do petróleo em alta, tendo a partir de março registado uma queda muito acentuada, num curto espaço de tempo, seguido de uma recuperação gradual e lenta para valores que ainda se encontram muito aquém das cotações do início do ano.

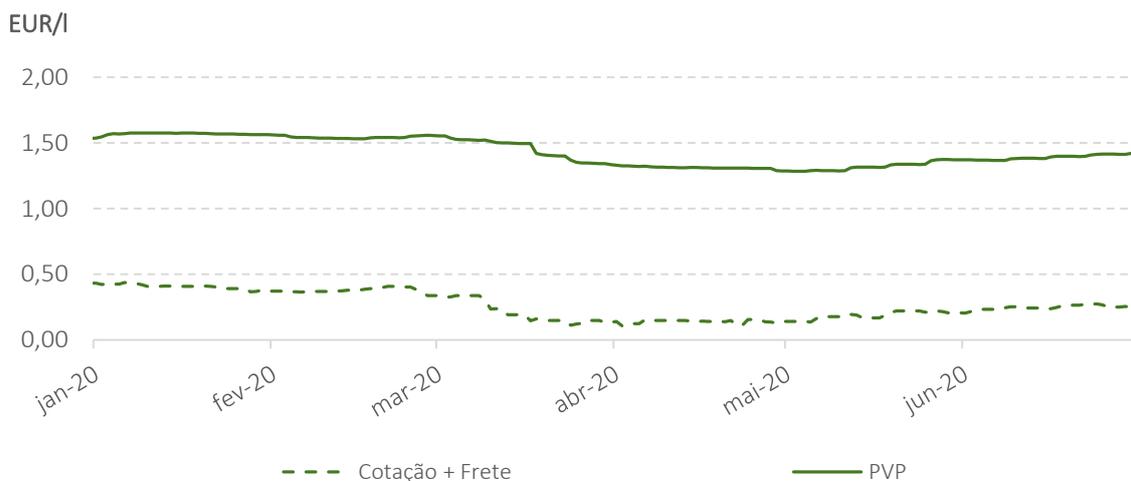
A queda dos preços do petróleo em março deveu-se ao efeito combinado da queda da procura decorrente da pandemia de COVID-19, associada a um excesso de oferta motivado pela não concertação de cortes de produção entre a Rússia e a OPEP. O mercado reagiu com preços de petróleo e derivados muito baixos, tendo as gasolinas sofrido um impacto ainda maior do que o gasóleo.

A concertação entre os países produtores de petróleo e a retoma gradual da atividade económica após um período de confinamento generalizado na Europa tem motivado um aumento lento das cotações internacionais das gasolinas.

#### 6.1.2.1 VALORES MÉDIOS NACIONAIS

A Figura 6-13 apresenta a evolução dos preços médios de venda ao público (PVP) da gasolina IO95 simples, em euros por litro (EUR/l), para o primeiro semestre de 2020, bem como a evolução das cotações internacionais obtidas a partir das cotações da Argus para o índice *Gasoline 95r 10ppm NWE cif - London close*, em USD/ton, posteriormente convertido para EUR/L, e respetivo frete.

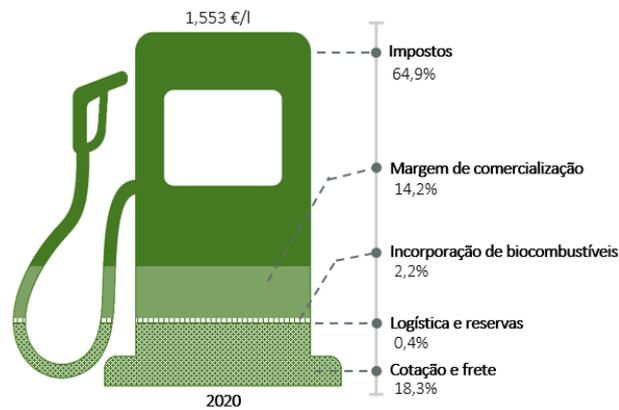
**Figura 6-13 – Evolução do valor médio nacional do PVP (depois de impostos) e das cotações internacionais para a gasolina IO95 simples, no primeiro semestre de 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia

Conforme se pode verificar na Figura 6-13 a evolução do PVP médio nacional da gasolina IO95 simples replicou genericamente a tendência das cotações internacionais acrescidas do frete. A Figura 6-14 apresenta a desagregação do PVP pelos seus principais componentes.

**Figura 6-14 – Desagregação do PVP da gasolina IO95 simples  
no primeiro semestre de 2020**



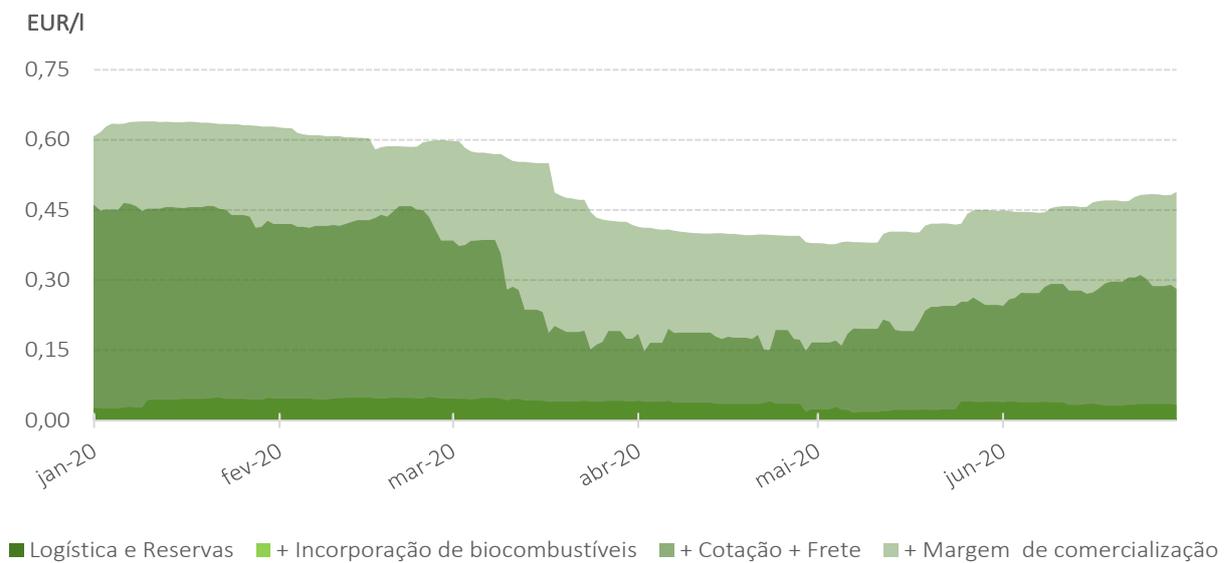
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Os PVP médios nacionais da gasolina IO95 simples, no primeiro semestre de 2020, foram superiores aos preços de 2019 e iguais aos de 2018. Comparando a desagregação dos preços de 2020 com os de 2018 (ver Figura 6-2) observa-se o seguinte:

- As cotações internacionais acrescidas do frete no primeiro semestre de 2020 foram muito inferiores aos valores médios de 2018, conforme fundamentado previamente.
- A componente relativa à incorporação de biocombustíveis subiu em 2020, por atualização da meta de incorporação para 10% face aos 7% que vigoraram em 2018 e 2019.
- A componente de impostos subiu por atualização da taxa de adicionamento de CO<sub>2</sub> em 2020.
- A margem de comercialização passou a corresponder a 14,2% do preço de combustível, por oposição aos 9,2% em 2018.
- A componente de logística + reservas manteve-se.

A Figura 6-15 apresenta a evolução do PVP médio nacional da gasolina IO95 simples, antes de impostos, desagregando a margem de comercialização e as componentes de cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, para o primeiro semestre de 2020.

**Figura 6-15 – Evolução do preço médio nacional da gasolina IO95 simples, antes de impostos, com desagregação da margem de comercialização, cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, para o primeiro semestre de 2020**



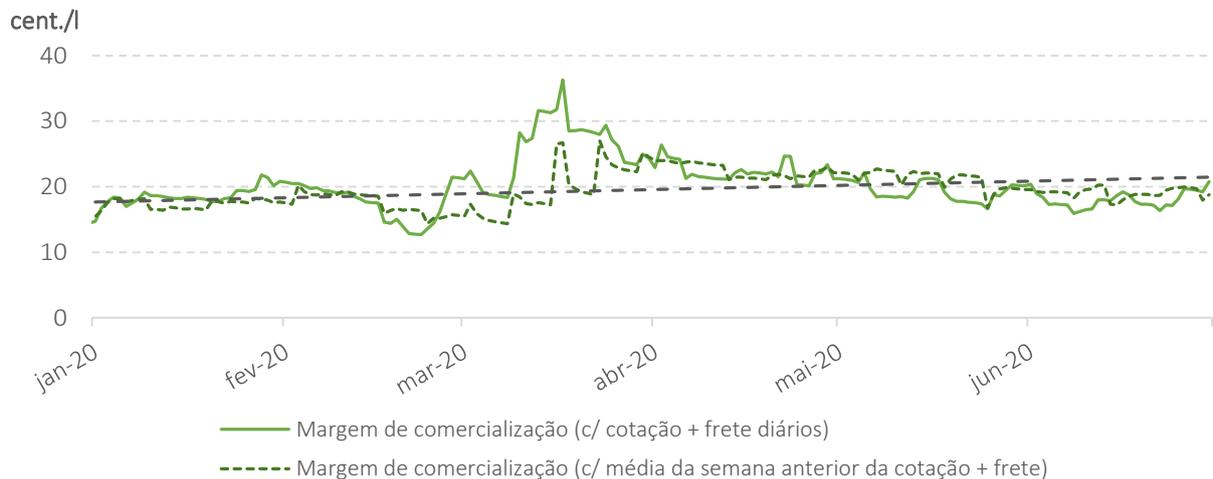
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Os preços da gasolina IO95 simples, antes de impostos, estão novamente bastante correlacionados com as cotações internacionais acrescidos do frete. A métrica que melhor se ajustou aos preços da gasolina IO95 simples, antes de impostos, foi a média das cotações + frete, determinada de segunda-feira a sexta-feira da semana anterior à semana onde se integram os dias de referência (aplicável de segunda-feira a domingo).

As flutuações diárias do mercado internacional (acrescido de fretes) são internalizados nas margens de comercialização, uma vez que os preços de venda ao público da gasolina IO95 simples, antes de impostos, são tipicamente atualizados semanalmente.

A Figura 6-16 apresenta a evolução do valor médio da margem de comercialização da gasolina IO95 simples no mercado nacional, para o primeiro semestre de 2020, sendo notória a subida da margem.

**Figura 6-16 – Evolução do valor médio da margem de comercialização da gasolina IO95 simples, em 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A margem de comercialização da gasolina IO95 simples subiu de forma muito expressiva em 2020, com especial ênfase nos meses de março, abril e maio, ou seja, nos meses em que o confinamento devido à pandemia de COVID-19 foi mais expressiva e as vendas de gasolina no mercado nacional afundaram drasticamente.

Com efeito, os meses de março, abril e maio registaram quedas nas introduções a consumo de gasolinas de 20,91%, 61,32% e 34,51% em relação aos meses homólogos, respetivamente. Notou-se no mês de junho alguma recuperação nas introduções a consumo de gasolina, mas ainda 12,16% abaixo, comparado com o mês homólogo anterior.

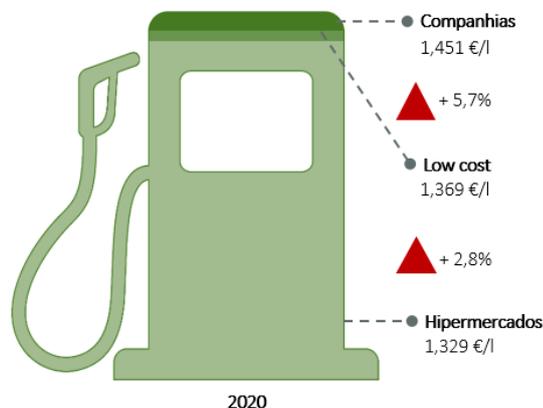
A subida das margens de comercialização da gasolina IO95 simples são uma resposta à queda da procura, sendo que os custos a recuperar por estas margens são um *mix* de custos variáveis e fixos, onde os custos fixos são consideráveis.

Os custos com amortizações e encargos financeiros dos postos de abastecimento de combustíveis com atendimento ao público, os custos de operação desses postos que, mesmo no período de confinamento, se mantiveram em funcionamento, foram repercutidos num volume de vendas menor, tendo como resultado preços da gasolina semelhantes aos de 2018 que, em condições de atividade normal, deveriam ter sido sensivelmente 4% abaixo do preço praticado.

### 6.1.2.2 SEGMENTAÇÃO POR TIPO DE OPERADOR

A Figura 6-17 apresenta a diferenciação do preço da gasolina IO95 no retalho, no primeiro semestre de 2020, em função do tipo de operador, designadamente companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados.

**Figura 6-17 – Diferenciação do preço da gasolina IO95 simples no retalho, no primeiro semestre de 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Conforme se explicitou no ponto 6.1.1.2 a decomposição dos PVP praticados pelos diferentes tipos de operadores (companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados) para a gasolina IO95 simples apresenta muitas componentes cujo custo não depende do modelo de negócio no retalho.

Com efeito, as componentes do preço associadas às 'introduções a consumo' no mercado nacional, designadamente o aprovisionamento (cotações internacionais acrescidas do frete), a logística, a constituição de reservas e a incorporação de biocombustíveis, não dependem do tipo de operador. A diferenciação dos preços da gasolina IO95 simples no retalho resulta essencialmente da margem de comercialização e do IVA, que incide sobre todas as componentes do preço, sendo que o ISP depende apenas do combustível e é insensível ao modelo de negócio.

A Tabela 6-4 apresenta as margens de comercialização da gasolina IO95 simples, por tipo de operador, nos anos 2019 e no primeiro semestre de 2020.

**Tabela 6-4 – Margens de comercialização da gasolina IO95 simples, por tipo de operador, nos anos 2019 e 2020**

Tipo de operador	2019 [cent.EUR/l]	2020 [cent.EUR/l]	Dif. [%]
Companhias petrolíferas de bandeira	16,6	21,9	+31,8
Companhias com ofertas <i>low-cost</i>	11,1	15,2	+36,6
Hipermercados	7,9	11,9	+50,6
Média nacional	15,2	20,3	<b>+33,8</b>

Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Os aumentos das margens de comercialização, em termos relativos, foram maiores para os operadores que praticam os menores preços para a gasolina IO95 simples e que, por esse motivo, tiveram uma quebra de procura menor.

Esta constatação é aparentemente contraditória, uma vez que seria de esperar que os operadores que praticam preços mais elevados fossem mais penalizados e, por essa razão, fossem obrigados a aumentar as suas margens de uma forma mais expressiva.

Porém, a margem de comercialização internaliza o transporte e a distribuição (tipicamente custos variáveis), a comercialização retalhista incluindo os custos com investimento e operação de postos de abastecimento (custos fixos e variáveis) e a margem da comercialização grossista.

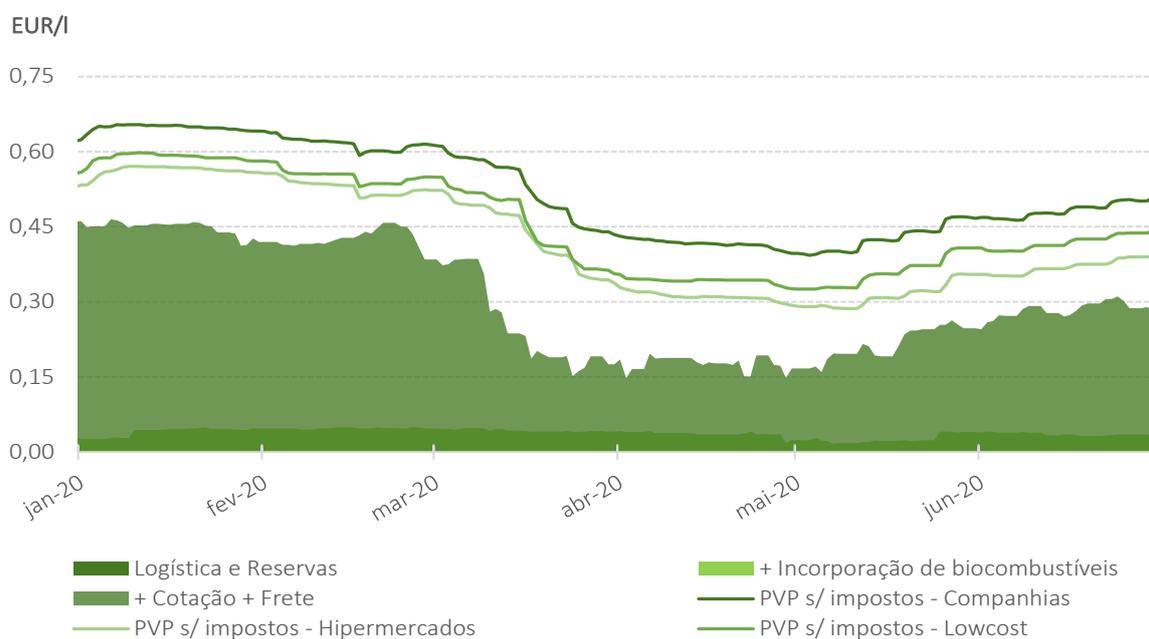
A margem de comercialização grossista, apesar de na presente análise integrar a componente de margem de comercialização, não é uma receita dos retalhistas, ou seja, os hipermercados e alguns dos operadores com ofertas *low-cost* não fazem 'introduções a consumo', aprovisionando-se junto dos grossistas (grandes operadores, incluindo as companhias petrolíferas de bandeira).

Admitindo como razoável que o aumento relativo da componente das margens de comercialização associada ao retalho seja proporcional à perda de volume de vendas, fica subjacente que as margens grossistas têm um impacto considerável, justificando os aumentos mais expressivos para os operadores com os preços mais competitivos.

A Figura 6-19 apresenta a evolução do preço da gasolina IO95 simples, antes de impostos, desagregando a margem de comercialização e as componentes de cotação + frete, logística + reservas e incorporação de

biocombustíveis, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, para primeiro semestre do ano 2020.

**Figura 6-18 – Evolução do preço da gasolina IO95 simples, antes de impostos, com desagregação da margem de comercialização, cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, no primeiro semestre do ano 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Os preços da gasolina IO95 simples, antes de impostos, estão novamente alinhados com as cotações internacionais acrescidos do frete, o que permite antecipar uma correlação forte entre estas séries.

A Tabela 6-5 apresenta as correlações do preço da gasolina IO95 simples antes de impostos, em base diária (dia de referência), face às métricas apontadas anteriormente no ponto 6.1.1.1 (ver Tabela 6-1).

**Tabela 6-5 – Correlação dos preços antes de impostos da gasolina IO95 simples e as cotações internacionais acrescidas do frete, no primeiro semestre de 2020**

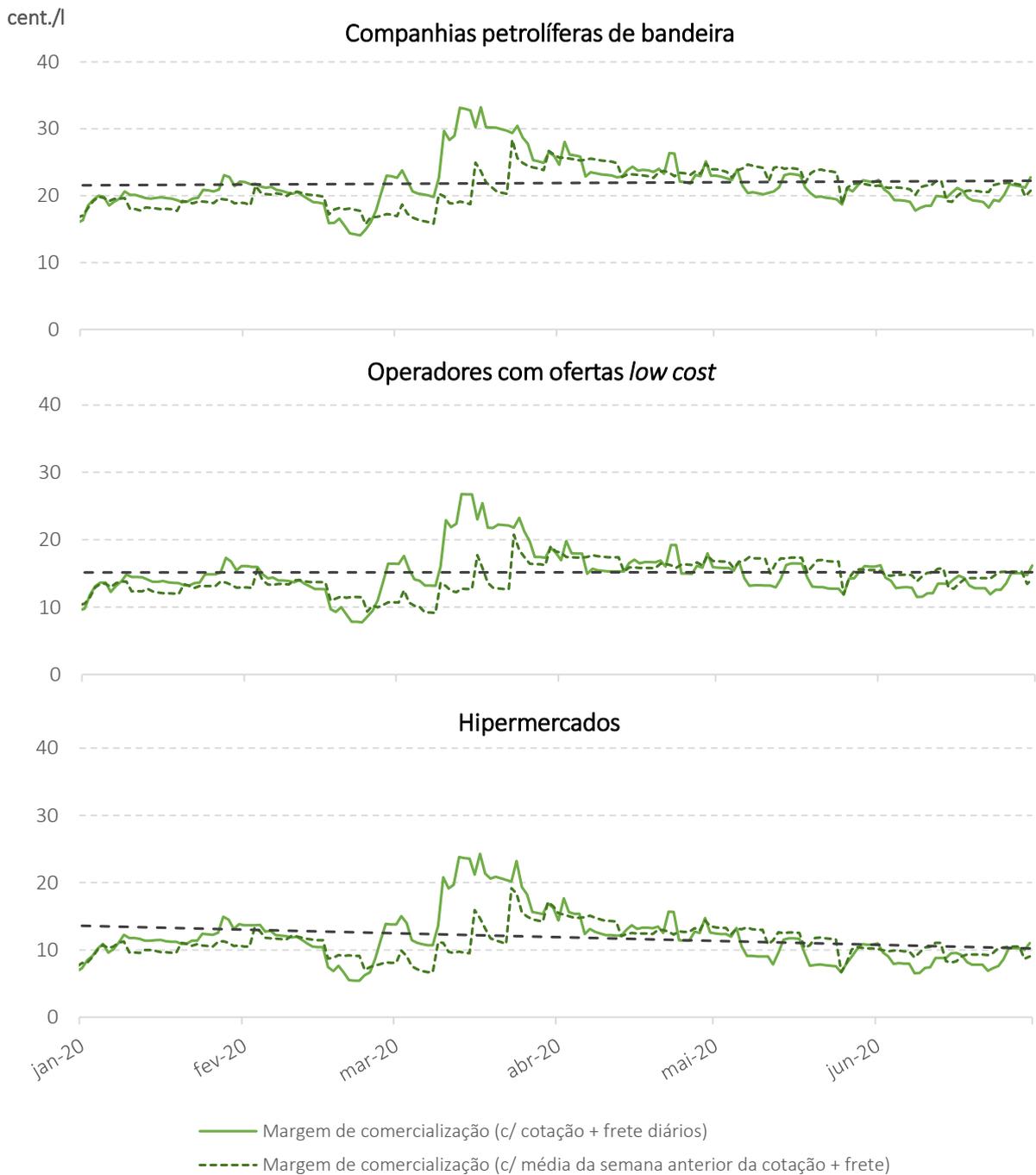
Gasolina IO95 simples	Companhias bandeira	Operadores <i>Low-cost</i>	Hipermercados	Média Nacional
Cotação + frete dia ref.	0,937	0,943	0,919	0,927
Cotação + frete desfasamento de 7 dias face ao dia ref.	0,986	0,989	0,977	0,983
Média móvel de 7 dias das cotações + frete anteriores ao dia ref.	0,976	0,981	0,963	0,970
<b>Média das cotações + frete da semana anterior (à semana do dia de ref.)</b>	<b>0,989</b>	<b>0,991</b>	<b>0,980</b>	<b>0,985</b>
Média das cotações + frete da quinzena anterior (à quinzena do dia de ref.)	0,972	0,965	0,976	0,975
Média das cotações + frete dos 28 dias anteriores (ao período de 28 dias subsequente onde se integra o dia de ref.)	0,875	0,856	0,897	0,883

Conforme se pode verificar na Tabela 6-5, os preços da gasolina IO95 simples, antes de impostos, estão fortemente correlacionados com as cotações internacionais + frete. À semelhança da análise dos anos 2018 e 2019, a média das cotações + frete, determinada de segunda-feira a sexta-feira da semana anterior, aplicável de segunda-feira a domingo na semana onde se integram os dias de referência é a série que melhor se correlaciona com os preços da gasolina IO95 simples antes de impostos.

As margens de comercialização, absorvem as flutuações do mercado internacional (acrescido dos fretes) permitindo preços de venda ao público da gasolina IO95 simples, antes de impostos, mais estáveis e tipicamente atualizados semanalmente.

A Figura 6-19 apresenta a evolução das margens de comercialização das companhias petrolíferas de bandeira, das companhias com ofertas *low-cost* e dos hipermercados, para o primeiro semestre de 2020.

Figura 6-19 – Evolução das margens de comercialização da gasolina IO95 simples, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, no primeiro semestre de 2020

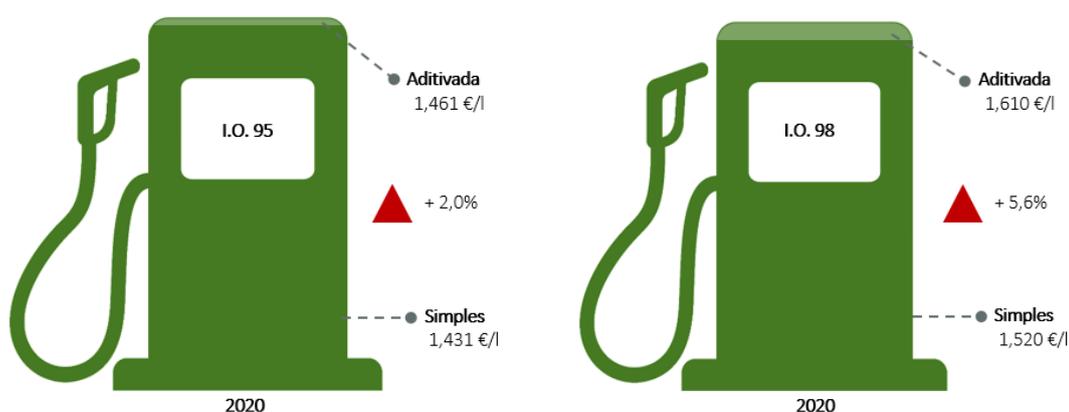


Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

### 6.1.2.3 SEGMENTAÇÃO POR TIPO DE COMBUSTÍVEL

A Figura 6-20 apresenta as diferenciações de preço para as gasolinas IO95 simples e aditivada e para as gasolinas IO98 simples e aditivada, para o primeiro semestre de 2020.

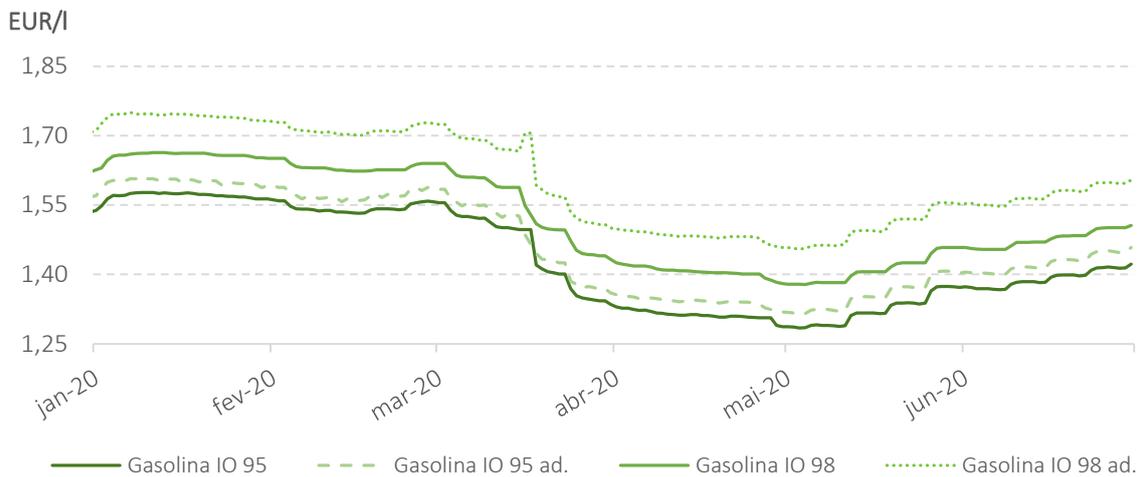
Figura 6-20 – Diferenciação do preço da gasolina IO95 e 98, simples e aditivada, no primeiro semestre de 2020



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A Figura 6-21 apresenta as evoluções dos valores médios dos preços de venda ao público das gasolinas IO95 simples e aditivada e das gasolinas IO98 simples e aditivada.

**Figura 6-21 – Evolução do valor médio nacional do PVP depois de impostos das gasolinas IO95, simples e aditivada, e das gasolinas 98, simples e aditivada, no primeiro semestre de 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

As evoluções dos valores médios dos preços de venda ao público das gasolinas IO95 simples e aditivada e das gasolinas IO98 simples e aditivada encontram-se bastante alinhadas, mantendo um diferencial de preço estável ao longo do semestre

## 6.2 GASÓLEOS

Em linha com a análise apresentada para as gasolinas no ponto anterior, no presente subcapítulo é apresentada uma caracterização generalizada da evolução dos preços de venda ao público dos gasóleos rodoviários, bem como das várias parcelas que o constituem.

Em particular, serão analisadas i) as evoluções dos preços do gasóleo simples médios nacionais nos anos 2018 e 2019, apresentando-se a respetiva decomposição, incluindo a margem de comercialização; ii) a diferenciação dos PVP médios do gasóleo simples comercializado pelas principais companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas tipicamente *low-cost* e hipermercados e ainda iii) a diferenciação dos preços médios nacionais do gasóleo simples relativamente ao combustível aditivado, também para os anos 2018 e 2019.

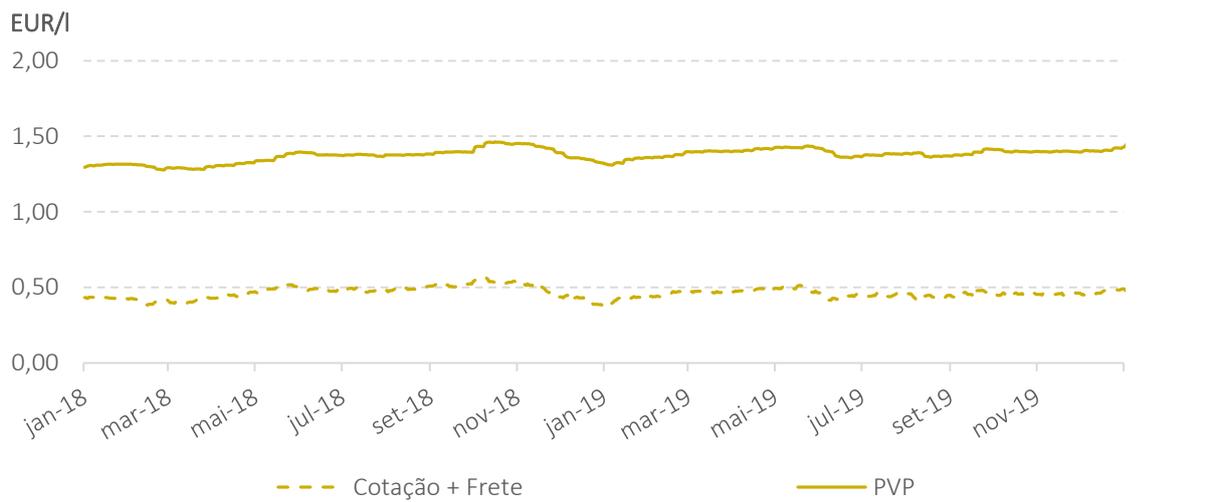
São ainda apresentadas análises semelhantes para o primeiro semestre de 2020, procurando identificar-se os impactos da pandemia de COVID-19 neste segmento de mercado.

## 6.2.1 EVOLUÇÃO E DESAGREGAÇÃO DO PVP NOS ANOS 2018 E 2019

### 6.2.1.1 VALORES MÉDIOS NACIONAIS

A Figura 6-22 mostra a evolução dos preços médios de venda ao público (PVP) do gasóleo simples, apresentado a valorização em euros por litro (EUR/l), para os anos 2018 e 2019, bem como a evolução das cotações internacionais tendo como base o índice *Gasoil diesel UK ultra low sulphur cif - London close*, em USD/ton, posteriormente convertido para EUR/L, da Argus e respetivo frete.

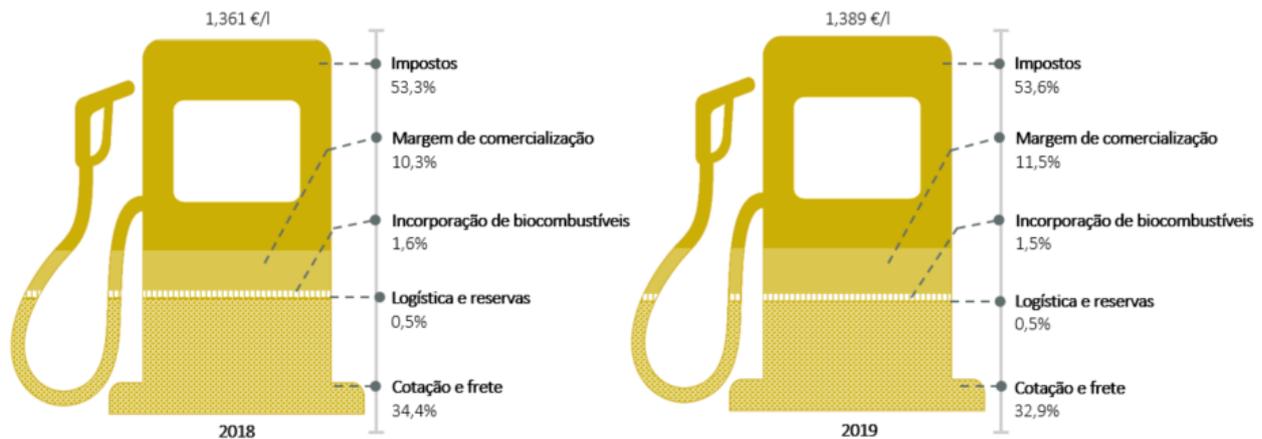
**Figura 6-22 – Evolução do valor médio nacional do PVP (depois de impostos) e das cotações internacionais para o gasóleo simples, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, Argus

Conforme se pode verificar na Figura 6-22, a evolução do PVP médio nacional do gasóleo simples segue a tendência das cotações internacionais acrescidas do frete, em linha com o comportamento evidenciado pela gasolina IO95 simples. A Figura 6-23 apresenta a desagregação do PVP do gasóleo simples em 2018 e 2019.

Figura 6-23 – Desagregação do PVP do gasóleo simples em 2018 e 2019



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A desagregação do PVP do gasóleo simples apresentada na Figura 6-23 evidencia que o PVP médio do gasóleo simples sofreu um aumento de 2,1% de 2018 para 2019, o que equivale a 2,8 cent.EUR/l.

Considerando a estrutura do PVP do gasóleo simples, verifica-se desde logo que o aumento registado no período em análise resulta da conjugação de um conjunto de fatores, designadamente:

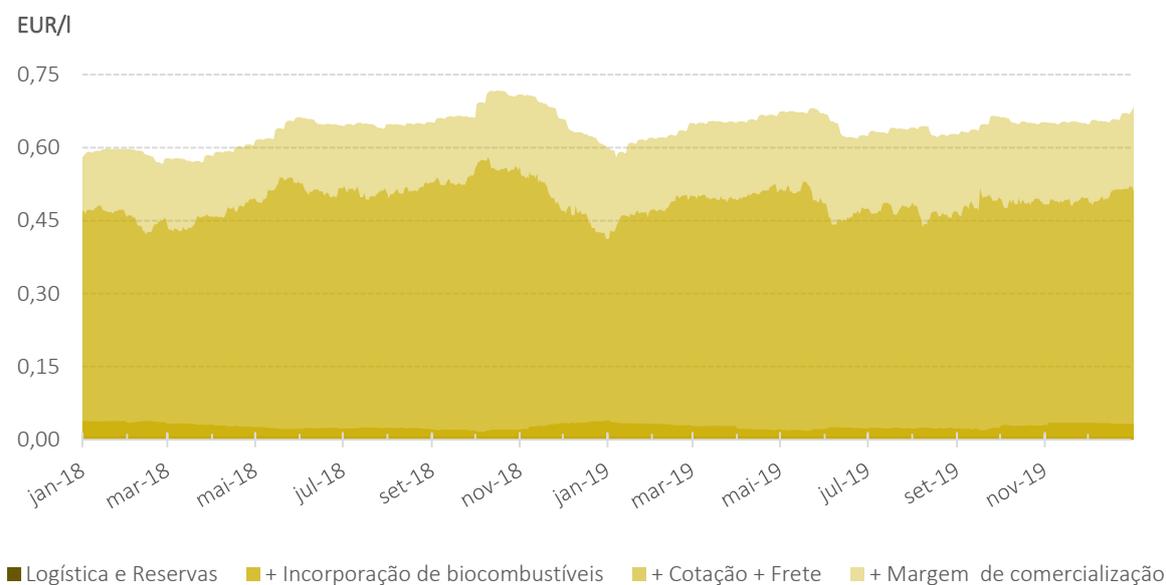
- Aumento da margem de comercialização, na ordem dos 14,1%, correspondendo à componente do preço que registou o maior agravamento percentual no período analisado. Em termos absolutos, este valor correspondeu a um aumento de 2,0 cent.EUR/l, no PVP do gasóleo simples.
- A componente de impostos, que representa mais de 53% do PVP do gasóleo simples no período em análise, também registou um aumento (2,7%). Ainda que em menor escala percentual do que o aumento verificado na margem de comercialização, em termos absolutos o impacto no PVP foi idêntico (2,0 cent.EUR/l), considerado o elevado peso que esta componente assume na formação do preço. O aumento na rubrica de impostos, que para além do IVA integra o ISP (ISP + contribuição rodoviária + taxa de adição de CO<sub>2</sub>), decorre da atualização da taxa de adição de CO<sub>2</sub>, que passou de 1,7 cent.EUR/l em 2018 para 3,2 cent.EUR/l em 2019, bem como do aumento da base de incidência do IVA.
- As restantes componentes – à exceção da logística e reservas que mantêm o valor em termos absolutos e relativos – registaram comportamentos em sentido oposto: i) o preço médio

internacional (cotação + frete) sofreu um decréscimo de 1,0 cent.EUR/l, não tendo sido suficiente para colmatar os aumentos registados na margem de comercialização e nos impostos; e ii) a componente de incorporação de biocombustíveis diminuiu, embora o seu impacto seja residual (0,1% de 2018 para 2019).

Em conformidade com o referido na análise ao segmento da gasolina IO95 simples, a reduzida variabilidade da componente de impostos, bem como a estabilidade das rubricas de logística + reservas e de incorporação de biocombustíveis, justificam o acoplamento da evolução dos PVP às cotações internacionais, que se pôde observar na Figura 6-22.

Esta constatação é igualmente observável na Figura 6-24, que apresenta a evolução do PVP médio nacional do gasóleo simples, antes de impostos, desagregando a margem de comercialização e as componentes de cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, para os anos de 2018 e 2019.

**Figura 6-24 – Evolução do preço médio nacional do gasóleo simples, antes de impostos, com desagregação da margem de comercialização, cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, em 2018 e 2019**



Com efeito, a Figura 6-24 corrobora que a evolução do preço do gasóleo simples, desconsiderando o efeito fiscal, é explicada pela flutuação das cotações internacionais e, em menor escala, pela variação da margem de comercialização.

Em face do exposto, realizou-se uma análise adicional no sentido de confirmar a correlação entre o preço do gasóleo simples, antes de impostos, e a cotação internacional acrescida do frete. A Tabela 6-1 apresenta os resultados dessa análise, tendo sido determinadas as correlações do preço do gasóleo simples antes de impostos, em base diária (dia de referência), face aos seguintes referenciais:

- A cotação + frete do dia de referência;
- A cotação + frete diária, com um desfasamento de uma semana face ao dia de referência;
- A média móvel de sete dias da cotação + frete, a terminar no dia anterior ao dia de referência;
- A média das cotações + frete determinada de segunda-feira a sexta-feira, para a semana que antecede o dia de referência, aplicável de segunda-feira a domingo na semana onde se integra o dia de referência;
- A média das cotações + frete determinada de segunda-feira a sexta-feira, para a quinzena (14 dias) que antecede o dia de referência, aplicável na quinzena, com início na segunda-feira e termo no domingo, onde se integra o dia de referência;
- A média das cotações + frete determinada de segunda-feira a sexta-feira, de um período de quatro semanas (28 dias) que antecede o dia de referência, aplicável igualmente no intervalo de 28 dias subsequente, com início na segunda-feira e termo no domingo, onde se integra o dia de referência.

**Tabela 6-6 – Correlação dos preços antes de impostos do gasóleo simples e as cotações internacionais acrescidas do frete, em 2018 e 2019**

Gasóleo simples	
Cotação + frete dia ref.	0,809
Cotação + frete desfasamento de 7 dias face ao dia ref.	0,897
Média móvel de 7 dias das cotações + frete anteriores ao dia ref.	0,877
<b>Média das cotações + frete da semana anterior (à semana do dia de ref.)</b>	<b>0,906</b>
Média das cotações + frete da quinzena anterior (à quinzena do dia de ref.)	0,893
Média das cotações + frete dos 28 dias anteriores (ao período de 28 dias subsequente onde se integra o dia de ref.)	0,796

Conforme já havia sido sugerido, os preços do gasóleo simples antes de impostos apresentam uma forte correlação face às cotações internacionais acrescidas do frete. À semelhança do que ocorre com a gasolina IO95 simples, a correlação mais forte ocorre entre os preços diários do gasóleo simples, antes de impostos, e a média das cotações internacionais + frete da semana anterior, atestando-se a prática generalizada no mercado nacional em que o preço dos combustíveis rodoviários – no que se refere ao segmentos das gasolinas e dos gasóleos - são atualizados semanalmente, com base nas cotações internacionais da semana anterior. Confirma-se igualmente que há medida que aumenta o intervalo temporal de atualização do preço, a correlação perde valor, pelo que, efetivamente, os PVP do gasóleo simples reagem com alguma celeridade ao comportamento do mercado internacional.

Sendo as componentes de logística + reservas e incorporação de biocombustíveis praticamente estáveis ao longo do período em análise, as flutuações do mercado internacional (acrescido dos fretes) são acomodadas na margem de comercialização. A Figura 6-25 apresenta a evolução do valor médio no mercado nacional da margem de comercialização do gasóleo simples, para os anos 2018 e 2019.

**Figura 6-25 – Evolução do valor médio da margem de comercialização da gasolina IO95 simples, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A análise da Figura 6-25 permite observar uma margem de comercialização do gasóleo simples em torno dos 15 cent.EUR/l, com uma propensão crescente no período em análise. O valor médio da margem de

comercialização para o período em análise foi de 14,0 cent.EUR/l em 2018, e de 16,0 cent.EUR/l em 2019, confirmando-se o aumento de 14% já anteriormente referido.

Este facto sugere que, privilegiando-se uma estratégia de estabilização de preços, a margem de comercialização acaba por acomodar as flutuações verificadas nos mercados internacionais, particularmente dinâmicos, aos quais estão subjacentes índices de mercado grossista de grande liquidez, como o NWE-ARA<sup>34</sup>.

A Figura 6-4 apresenta ainda a margem de comercialização determinada com base na média semanal das cotações + frete, desfasadas uma semana, sendo perceptível um comportamento estável desta componente de preço do gasóleo simples, alinhada com a modalidade de aprovisionamento do mercado nacional.

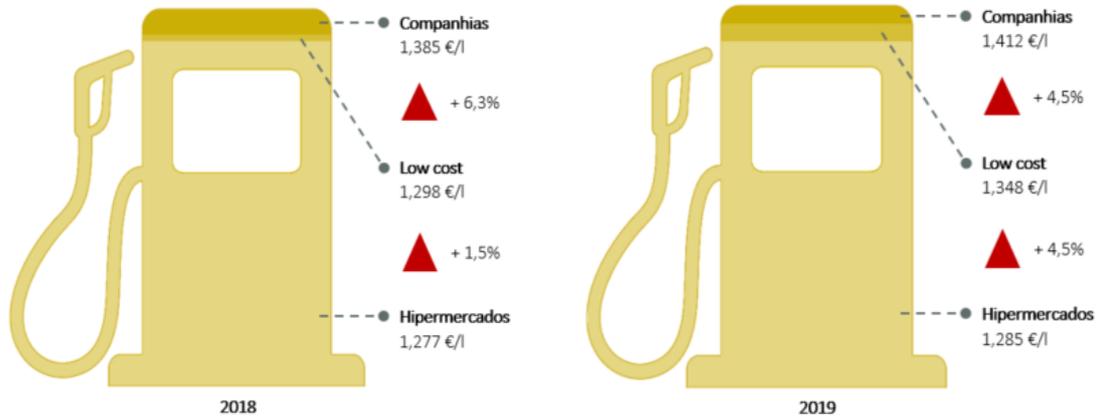
#### 6.2.1.2 SEGMENTAÇÃO POR TIPO DE OPERADOR

Atendendo à segmentação dos operadores tipicamente presentes no mercado nacional dos combustíveis líquidos rodoviários, designadamente as companhias petrolíferas de bandeira, as companhias com ofertas *low-cost* e os hipermercados, com estratégias de *pricing* diferenciadas, e considerando que todos eles comercializam gasóleo simples no mercado nacional, importa averiguar as diferenças nos PVP praticados por cada tipo de operador. A Figura 6-26 apresenta os PVP praticados por cada tipologia de operador, para o gasóleo simples, nos anos de 2018 e 2019, sendo claramente observável a diferenciação de preços praticados.

---

<sup>34</sup> NWE-ARA: North West Europe index – Amsterdam-Rotherham-Antwerp

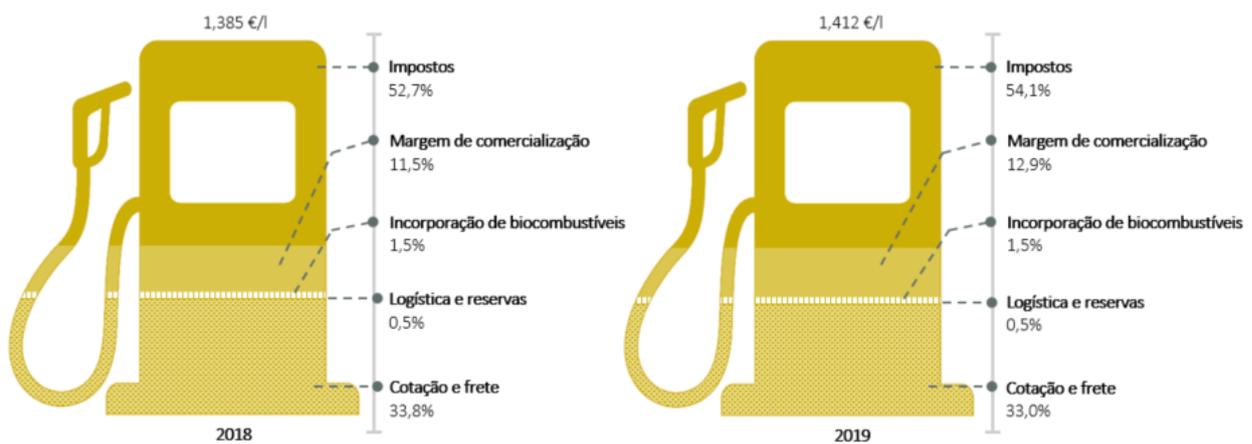
Figura 6-26 – Diferenciação do preço do gasóleo simples no retalho, em 2018 e 2019



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

À semelhança do que se apresentou na Figura 6-23 para o PVP médio nacional do gasóleo simples, a Figura 6-27 apresenta a desagregação do preço deste combustível para os anos 2018 e 2019, focando desta feita a análise nas companhias petrolíferas de bandeira em atividade no mercado nacional.

Figura 6-27 – Desagregação do PVP do gasóleo simples para as companhias petrolíferas de bandeira, em 2018 e 2019



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Verifica-se que o PVP médio praticado pelas companhias petrolíferas de bandeira para o gasóleo simples sofreu um aumento de 1,9% de 2018 para 2019, o que equivale a 2,7 cent.EUR/l.

No que respeita à desagregação do PVP pelas suas principais componentes, importa sublinhar a margem de comercialização, que é superior ao valor médio nacional em qualquer um dos anos analisados, e tanto em valores relativos, como em valores absolutos.

Por outro lado, o preço médio internacional (acrescido de frete), bem como as componentes de logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, não diferem entre operadores. Porém, em termos relativos, estas componentes assumem valores inferiores quando a análise se restringe às companhias petrolíferas de bandeira, considerando que estas praticam PVP significativamente superiores à média nacional. A componente de impostos apenas difere entre operadores no que respeita ao IVA, por via da sua base de incidência.

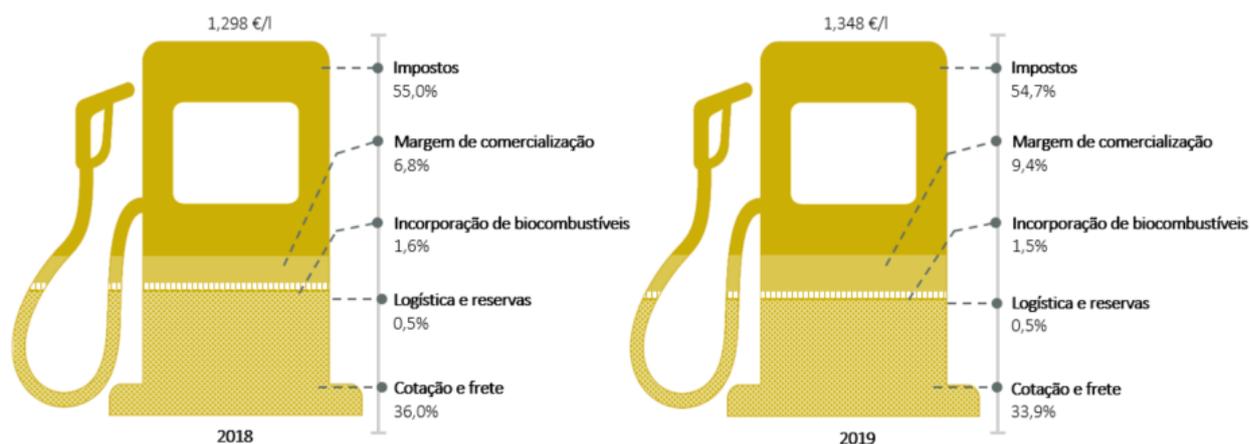
Deste modo, a diferença verificada no preço do gasóleo simples praticado pelas companhias petrolíferas de bandeira, face à média nacional, deve-se à margem de comercialização – 16,0 cent.EUR/l por comparação a 14,0 cent.EUR/l, em 2018 e 17,8 cent.EUR/l por comparação a 16,0 cent.EUR/l, em 2019 – e aos impostos, designadamente pelo efeito do IVA.<sup>35</sup>

A Figura 6-7 e a Figura 6-8 apresentam as desagregações dos PVP do gasóleo simples para as companhias com ofertas *low-cost* e para os hipermercados, respetivamente, nos anos 2018 e 2019.

---

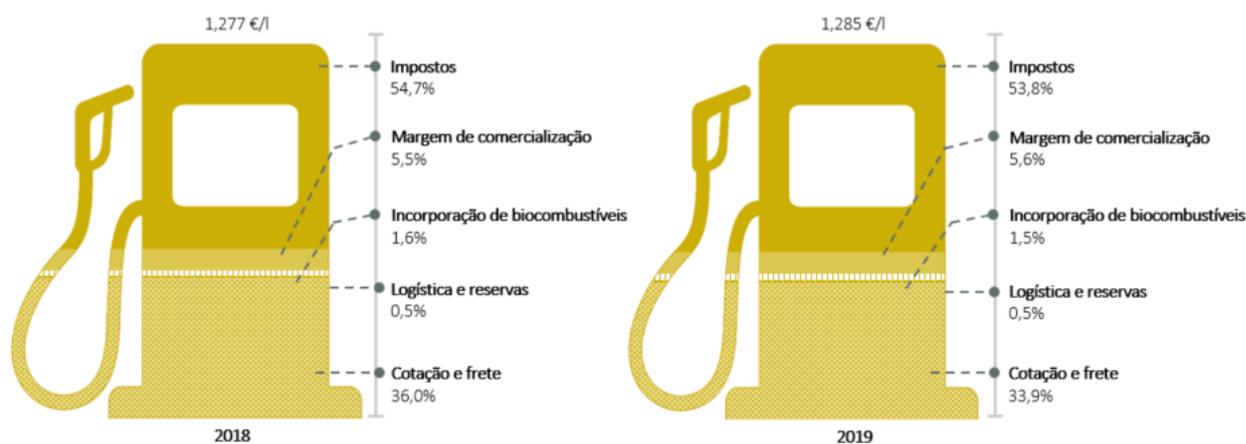
<sup>35</sup> Na análise realizada considerou-se que o aprovisionamento, a logística, a constituição de reservas e a incorporação de biocombustíveis, são componentes de custo associadas às 'introduções a consumo' no mercado nacional, tendo uma dependência maior do tipo de combustível do que do modelo de negócio implementado pelos operadores no retalho.

Figura 6-28 – Desagregação do PVP do gasóleo simples para as companhias com ofertas *low-cost*, em 2018 e 2019



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Figura 6-29 – Desagregação do PVP do gasóleo simples para os hipermercados, em 2018 e 2019



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Verifica-se, pelas figuras anteriores, que os PVP médios praticados pelas companhias com ofertas *low-cost* e pelos hipermercados sofreram aumentos de 3,9% e 0,7%, respetivamente, de 2018 para 2019, em linha com a tendência verificada quer pelas companhias petrolíferas de bandeira, quer pela média nacional.

A Tabela 6-7 apresenta as margens de comercialização praticadas pelas companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, nos anos 2018 e 2019, incluindo as variações relativas das margens nesses dois anos, contrastando os valores face à média nacional.

**Tabela 6-7 – Margens de comercialização do gasóleo simples, por tipo de operador, nos anos 2018 e 2019**

Tipo de operador	2018 [cent.EUR/l]	2019 [cent.EUR/l]	Dif. [%]
Companhias petrolíferas de bandeira	16,0	17,8	+11,4
Companhias com ofertas <i>low-cost</i>	8,9	12,6	+42,1
Hipermercados	7,1	7,5	+4,8
Média nacional	14,0	16,0	<b>+20,7</b>

Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Conforme se observa, o comportamento das margens de comercialização praticadas no gasóleo simples foi muito díspar entre tipos de operador. Aos operadores com as ofertas mais competitivas – hipermercados - correspondem também as atualizações menos expressivas das margens de comercialização. Porém, ao contrário do que sucede na gasolina IO95 simples, o aumento mais expressivo verifica-se nas companhias com ofertas *low-cost*, muito superior à variação registada pelas companhias petrolíferas de bandeira.

Este facto confirma a já referida diferenciação na estratégia comercial e de *pricing* de cada tipo de operador, destacando-se nos extremos:

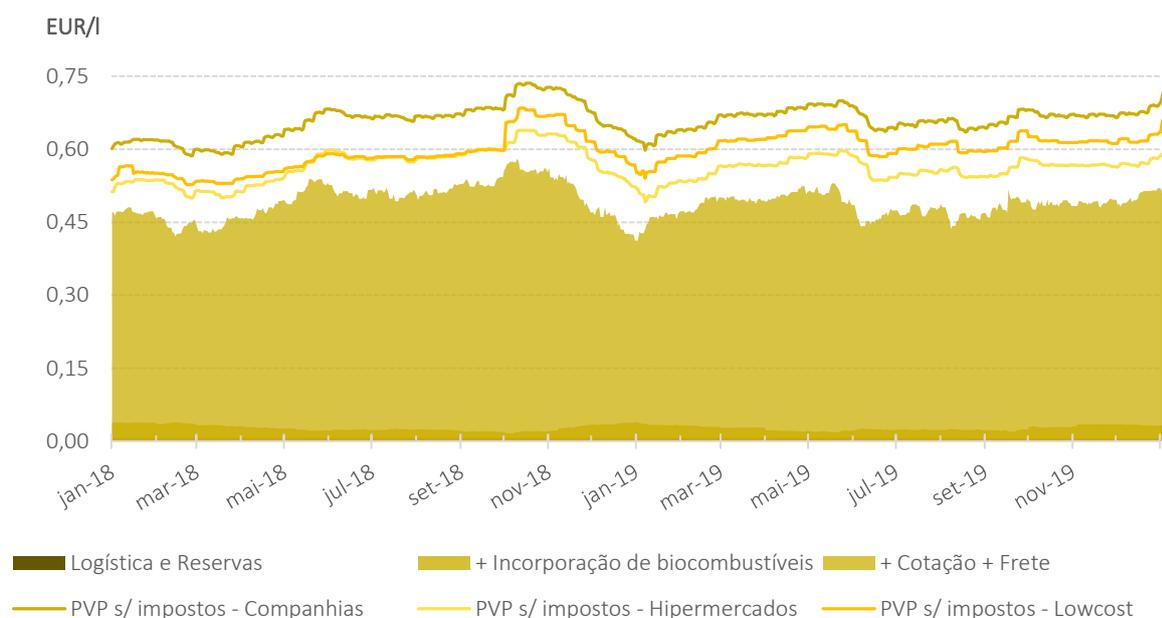
- i) As companhias petrolíferas de bandeira, que apostam sobretudo na fidelização dos clientes pela diferenciação de produtos e oferta de serviços adicionais, pela localização dos postos de abastecimento e pela prática de políticas de descontos sobre os PVP de base. A prática de descontos têm-se vindo a intensificar nos últimos anos, fruto da maior dinâmica concorrencial do mercado, designadamente com a penetração de novos tipos de operadores, com políticas de preços mais agressivas.
- ii) Os hipermercados, que competem marcadamente pelo preço, com sinergias evidentes para o seu *core business* – as superfícies comerciais. Para concretizar esta estratégia, apostam tipicamente

numa oferta de produtos mais reduzida, de produtos de gama maioritariamente simples, suportando menores custos de operação.

A evolução verificada na margem de comercialização praticada pelos operadores com ofertas *low-cost*, que evidenciou um aumento muito considerável de 2018 para 2019 (42,1%) sugere um reposicionamento comercial destes operadores, passando de uma estratégia baseada sobretudo no preço, para um posicionamento intermédio, mais próximo da diferenciação e fidelização de clientes do que o inicialmente adotado.

Apresenta-se na Figura 6-30 a evolução do preço do gasóleo simples, antes de impostos, desagregando a margem de comercialização e as componentes de cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, para os anos de 2018 e 2019.

**Figura 6-30 – Evolução do preço do gasóleo simples, antes de impostos, com desagregação da margem de comercialização, cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

O reposicionamento das companhias com ofertas *low-cost* é corroborado pela análise da Figura 6-30, verificando-se uma proximidade – e até alinhamento – dos PVP praticados por estes operadores aos PVP praticados pelos hipermercados até final de 2018, e o posterior distanciamento das companhias *low-cost* dos operadores cuja estratégia de *pricing* assenta nas ofertas comerciais mais competitivas, colocando-os numa posição equidistante entre companhias de bandeira e hipermercados.

No que respeita à resposta dos preços do gasóleo simples (antes de impostos) face à flutuação das cotações internacionais (acrescidas do frete), verifica-se novamente um alinhamento das tendências, o que antecipa uma forte correlação entre as duas séries.

À semelhança da abordagem adotada em 6.1.1.1 para os preços médios nacionais, foi realizada uma análise no sentido de confirmar a correlação entre o preço do gasóleo simples, antes de impostos, e a cotação internacional acrescida do frete para este combustível, discriminando esta análise por tipo de operador. A Tabela 6-8 apresenta os resultados desta análise, tendo sido consideradas as correlações do preço do gasóleo simples antes de impostos, em base diária (dia de referência), e as métricas que haviam sido consideradas anteriormente no ponto 6.2.1.1 (ver Tabela 6-6).

**Tabela 6-8 – Correlação dos preços antes de impostos do gasóleo simples e as cotações internacionais acrescidas do frete, em 2018 e 2019**

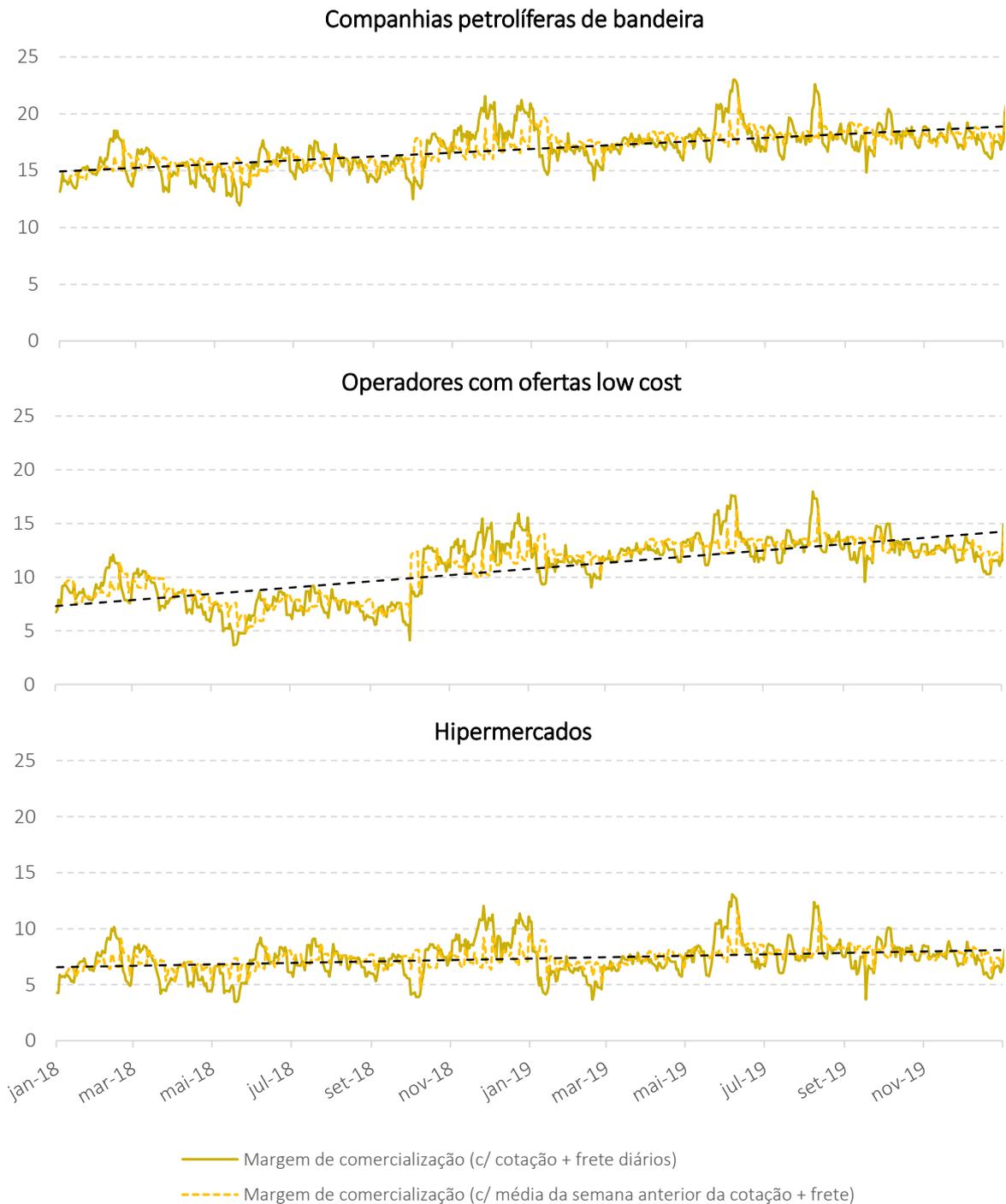
Gasóleo simples	Companhias bandeira	Operadores <i>Low-cost</i>	Hipermercados	Média Nacional
Cotação + frete dia ref.	0,823	0,646	0,866	0,809
Cotação + frete desfasamento de 7 dias face ao dia ref.	0,909	0,728	0,962	0,897
Média móvel de 7 dias das cotações + frete anteriores ao dia ref.	0,891	0,708	0,939	0,877
<b>Média das cotações + frete da semana anterior (à semana do dia de ref.)</b>	<b>0,918</b>	<b>0,738</b>	<b>0,971</b>	<b>0,906</b>
Média das cotações + frete da quinzena anterior (à quinzena do dia de ref.)	0,898	0,726	0,957	0,893
Média das cotações + frete dos 28 dias anteriores (ao período de 28 dias subsequente onde se integra o dia de ref.)	0,791	0,649	0,841	0,796

As conclusões obtidas para a gasolina IO95 simples aplicam-se igualmente ao gasóleo simples: os preços antes de impostos estão fortemente correlacionados com as cotações internacionais + frete, sendo que a variável que melhor explica a evolução dos preços é a média das cotações + frete, determinada de segunda-feira a sexta-feira da semana anterior, aplicável de segunda-feira a domingo na semana onde se integra o dia de referência.

As margens de comercialização, por sua vez, acomodam as flutuações do mercado internacional face ao PVP, antes de impostos, os quais, em virtude dos resultados da análise supra, são tipicamente atualizados semanalmente.

A Figura 6-31 apresenta a evolução das margens de comercialização das companhias petrolíferas de bandeira, das companhias com ofertas *low-cost* e dos hipermercados, para os anos 2018 e 2019, permitindo observar que as margens de comercialização dos hipermercados são as que se revelam mais estáveis. Neste particular, as margens de comercialização das companhias com ofertas *low-cost* foram as que evidenciaram as variações mais expressivas, decorrentes do sugestivo reposicionamento deste tipo de operadores, como já fundamentado.

**Figura 6-31 – Evolução das margens de comercialização do gasóleo simples, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, em 2018 e 2019**

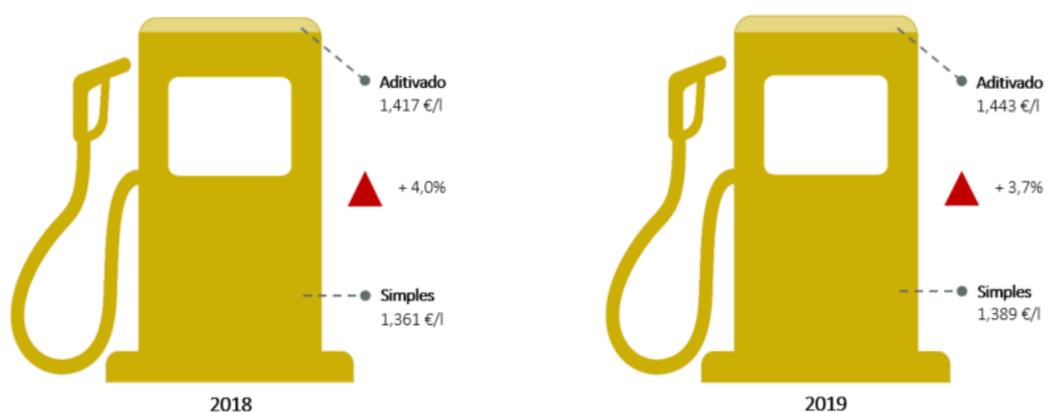


Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

### 6.2.1.3 SEGMENTAÇÃO POR TIPO DE COMBUSTÍVEL

No mercado nacional são oferecidos gasóleos simples e aditivado. A Figura 6-32 apresenta as diferenciações de preço para as duas gamas de gasóleo.

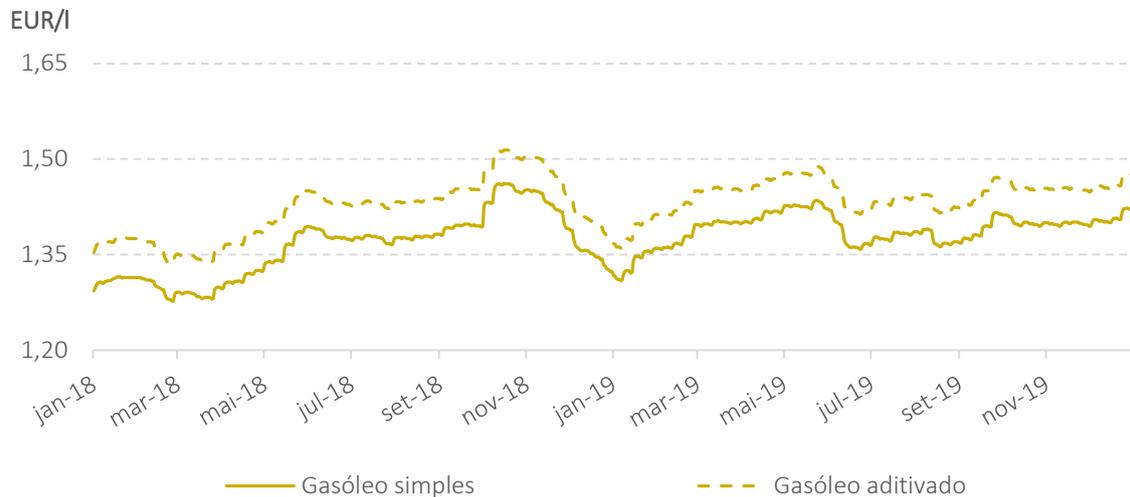
Figura 6-32 – Diferenciação do preço do gasóleo simples e aditivado, em 2018 e 2019



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A Figura 6-33 apresenta as evoluções dos valores médios dos preços de venda ao público do gasóleo simples e aditivado.

**Figura 6-33 – Evolução do valor médio nacional do PVP depois de impostos do gasóleo simples e aditivado, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A evolução dos valores médios dos preços de venda ao público do gasóleo simples e aditivado encontram-se bastante alinhadas, verificando-se uma estabilidade no diferencial de preço das duas gramas de produto ao longo do período em análise.

## 6.2.2 EVOLUÇÃO E DESAGREGAÇÃO DO PVP EM 2020

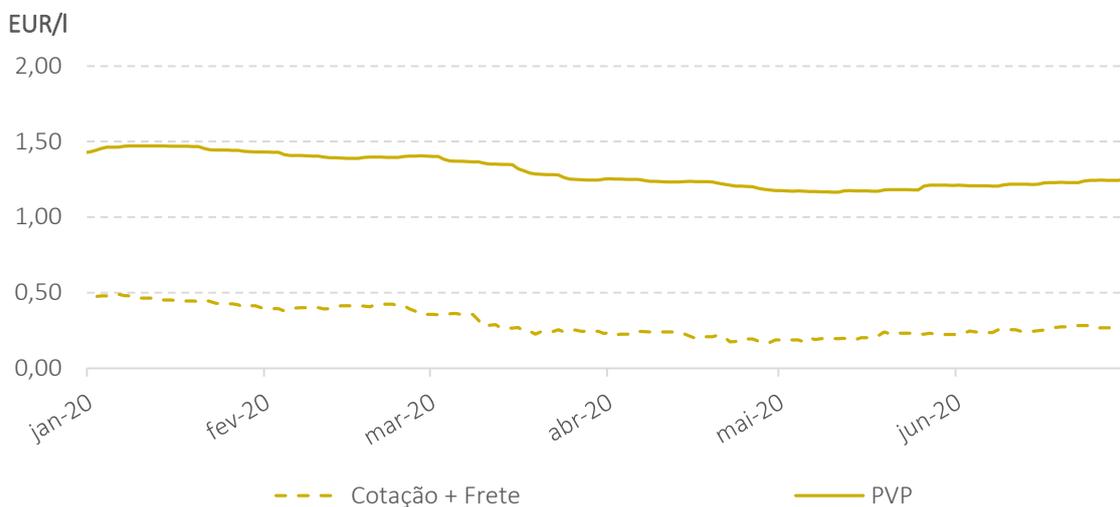
À semelhança das gasolinas, a evolução do mercado nacional dos gasóleos em 2020 tem sido bastante atípica, em virtude da quebra da procura decorrente das medidas de confinamento impostas pela pandemia de COVID-19, associada a um excesso de oferta pela não concertação de cortes de produção entre a Rússia e a OPEP.

Embora o segmento do gasóleo não tenha registado uma quebra de procura tão acentuada quanto a verificada na gasolina no contexto nacional, desde logo pela maior procura por este tipo de combustível e pela sua forte utilização no segmento empresarial, importa analisar o impacto conjugado dos fatores acima mencionados no mercado nacional do gasóleo em 2020.

### 6.2.2.1 VALORES MÉDIOS NACIONAIS

A Figura 6-34 apresenta a evolução dos PVP do gasóleo simples, em euros por litro (EUR/l), para o primeiro semestre de 2020, bem como a evolução das cotações internacionais e respetivos fretes tendo como base o índice *Gasoil diesel UK ultra low sulphur cif - London close*, em USD/ton, posteriormente convertido para EUR/L, da Argus, acrescido do frete.

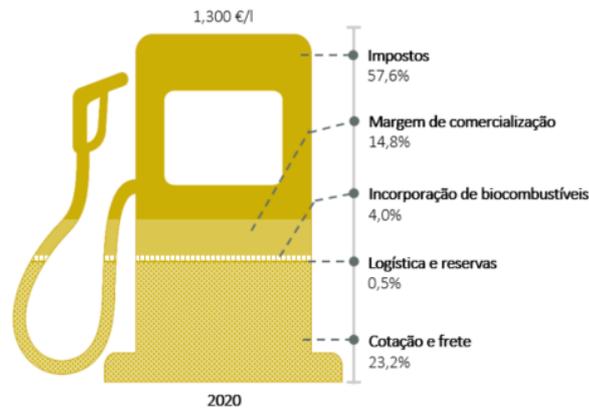
**Figura 6-34 – Evolução do valor médio nacional do PVP (depois de impostos) e das cotações internacionais para o gasóleo simples, no primeiro semestre de 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia, Argus

Conforme se pode verificar na Figura 6-34 a evolução do PVP médio nacional do gasóleo simples replicou genericamente a tendência das cotações internacionais acrescidas do frete. A Figura 6-35 apresenta a desagregação do PVP pelos seus principais componentes.

**Figura 6-35 – Desagregação do PVP do gasóleo simples no primeiro semestre de 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

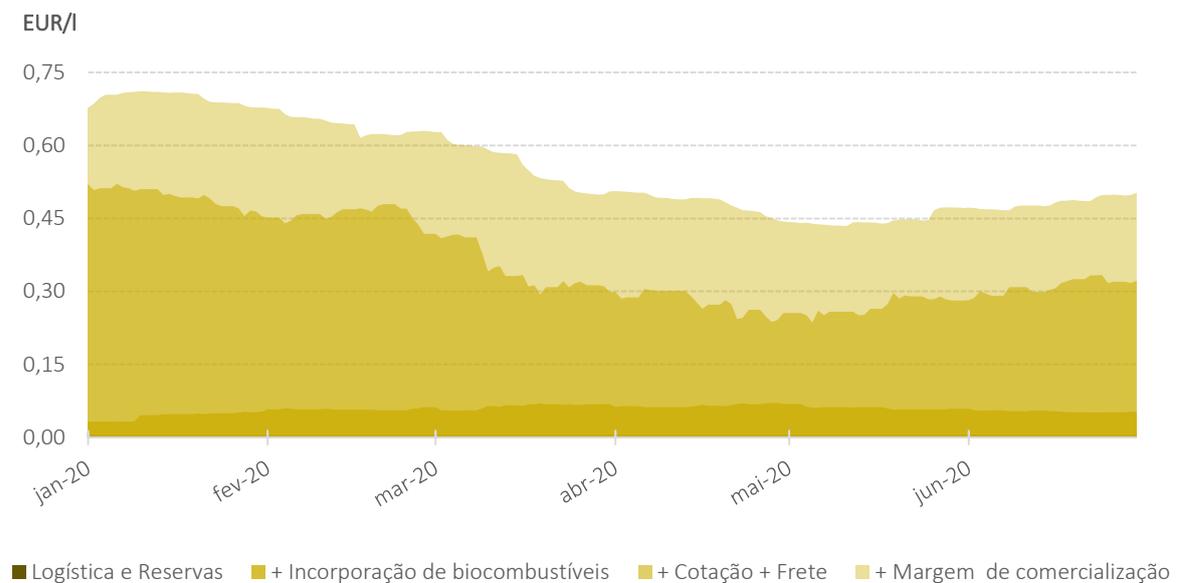
O PVP médio nacional do gasóleo simples, no primeiro semestre de 2020, foi inferior ao PVP praticado em 2018 e 2019, estando na base desta diferença o decréscimo significativo das cotações internacionais (acrescidas do frete) nesse período, pelos efeitos da pandemia de COVID-19 e pela não concertação de cortes de produção entre a Rússia e a OPEP, já anteriormente referida.

Em contraponto, importa referir o seguinte:

- A componente relativa à incorporação de biocombustíveis aumentou significativamente em termos percentuais em 2020, por atualização da meta de incorporação, que passou de 7%, em 2018 e 2019, para os 10% atualmente em vigor.
- A componente de impostos subiu por atualização da taxa de adicionamento sobre as emissões de CO<sub>2</sub> em 2020.
- A margem de comercialização passou a corresponder a 14,8% do preço de combustível, por oposição aos 10,3% e 11,5% registados em 2018 e 2019, respetivamente.
- A componente de logística + reservas manteve-se inalterada.

A Figura 6-36 apresenta a evolução do PVP médio nacional do gasóleo simples, antes de impostos, desagregando a margem de comercialização e as componentes de cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, para o primeiro semestre de 2020.

**Figura 6-36 – Evolução do preço médio nacional do gasóleo simples, antes de impostos, com desagregação da margem de comercialização, cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, para o primeiro semestre de 2020**



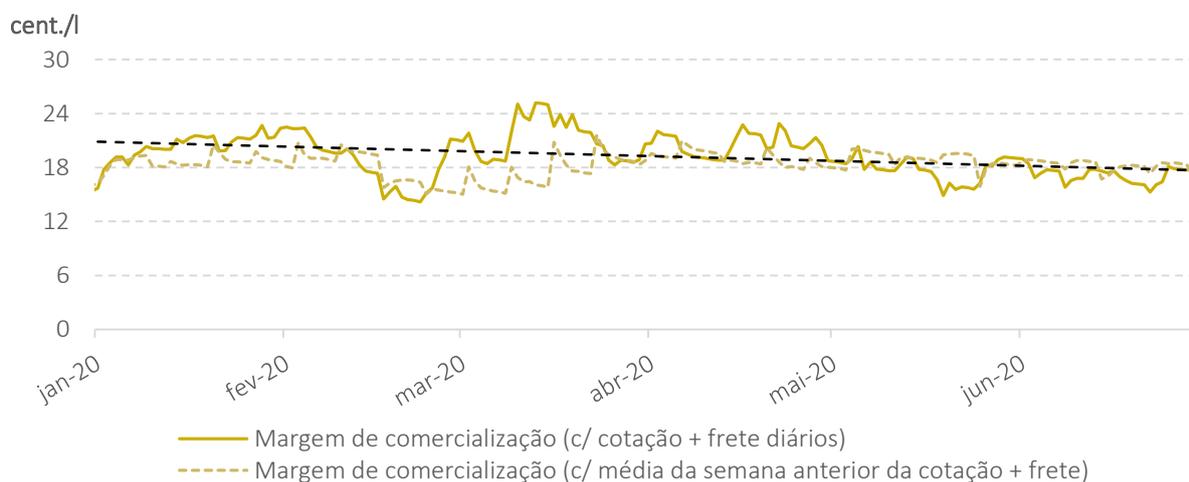
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Observa-se que os preços do gasóleo simples, desconsiderando os efeitos fiscais, estão fortemente correlacionados com as cotações internacionais acrescidas do frete, em linha com o já evidenciado no período anterior analisado. Concretamente, o referencial que melhor explica a evolução dos preços do gasóleo simples, antes de impostos, é a média das cotações internacionais (acrescida de frete) que vigoraram nos dias úteis da semana anterior àquela onde se integram os dias de referência (aplicável de segunda-feira a domingo).

As flutuações diárias do mercado internacional são acomodadas nas margens de comercialização, uma vez que os preços de venda ao público do gasóleo simples, antes de impostos, são tipicamente atualizados semanalmente, privilegiando-se uma estratégia de alguma estabilidade nos PVP, como já mencionado.

A Figura 6-37 apresenta a evolução do valor médio da margem de comercialização do gasóleo simples no mercado nacional, para o primeiro semestre de 2020, sendo notório o seu decréscimo.

**Figura 6-37 – Evolução do valor médio da margem de comercialização do gasóleo simples, em 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

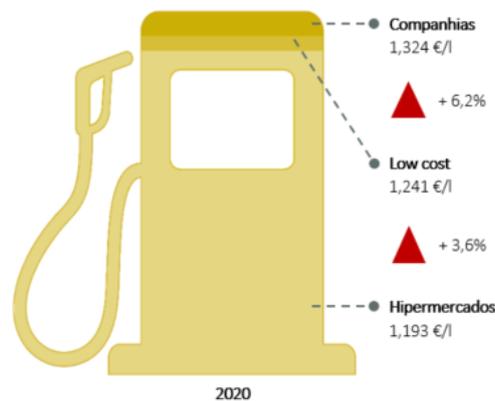
No decurso do primeiro semestre de 2020, a margem de comercialização do gasóleo registou alguns picos, particularmente no período em que vigoraram as regras de confinamento mais restritas. Porém, este comportamento foi menos evidente do que o observado na gasolina IO95 simples, tendo inclusivamente a margem de comercialização do gasóleo registado uma tendência decrescente ao longo dos primeiros 6 meses de 2020.

Apesar do decréscimo observado nas vendas de gasóleo, a quebra verificada nas introduções a consumo deste combustível nos meses de março, abril e maio, em relação ao período homólogo (-12%, -45% e -22%) foi significativamente inferior às quebras verificadas nas introduções a consumo de gasolinas no mesmo período (-21%, -61% e -35%). Este facto, alicerçado na maior dimensão do mercado dos gasóleos face ao mercado das gasolinas, desde logo pelo tipo de utilizadores presentes em cada um dos segmentos (gasolina com utilização predominantemente doméstica e gasóleo com forte utilização empresarial) permitiu atenuar a queda da procura e amortecer o impacto dos custos fixos de funcionamento dos postos de abastecimento.

### 6.2.2.2 SEGMENTAÇÃO POR TIPO DE OPERADOR

A Figura 6-38 apresenta a diferenciação do preço do gasóleo simples, no primeiro semestre de 2020, por tipo de operador, designadamente companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados.

Figura 6-38 – Diferenciação do preço do gasóleo simples no retalho, no primeiro semestre de 2020



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Conforme fundamentado anteriormente, os PVP praticados pelos diferentes tipos de operadores para o gasóleo simples são compostos por componentes de custo que não decorrem do modelo de negócio no retalho. Relembre-se, assim, as componentes do preço associadas ao aprovisionamento (cotações internacionais acrescidas do frete), à logística, à constituição de reservas e à incorporação de biocombustíveis, cuja evolução é dissociada da atividade e estratégia comercial de cada tipo de operador. Assim, a diferenciação dos preços do gasóleo simples no retalho resulta essencialmente da margem de comercialização e do IVA, cuja base de incidência inclui todas as componentes do preço.

A Tabela 6-9 apresenta as margens de comercialização do gasóleo simples, por tipo de operador, no ano de 2019 e no primeiro semestre de 2020.

**Tabela 6-9 – Margens de comercialização do gasóleo simples, por tipo de operador, nos anos 2019 e 2020**

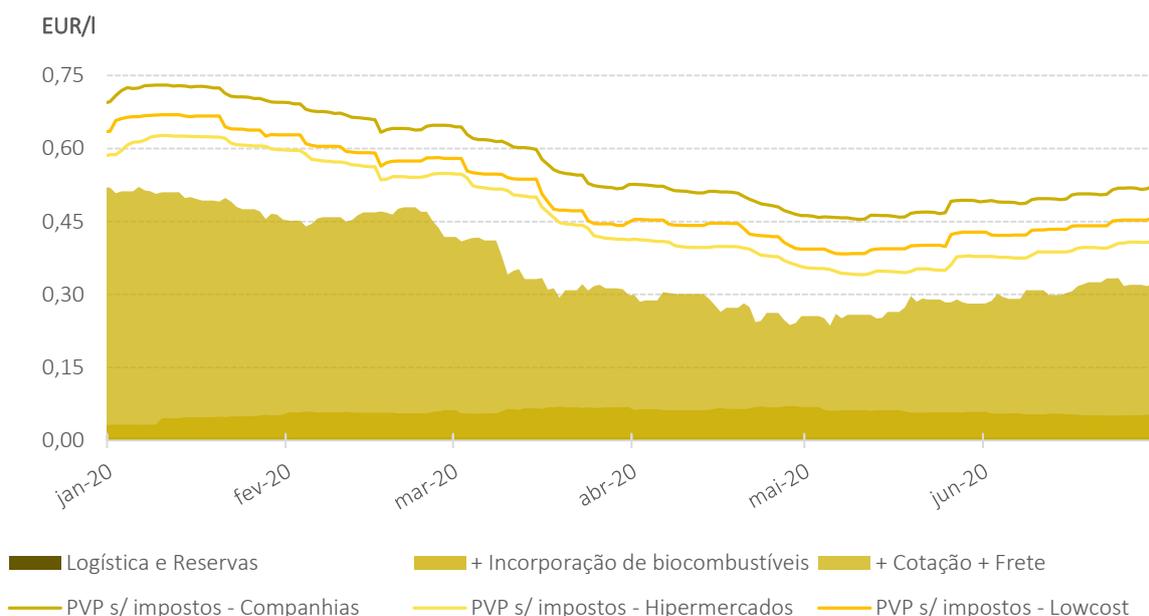
Tipo de operador	2019 [cent.EUR/l]	2020 [cent.EUR/l]	Dif. [%]
Companhias petrolíferas de bandeira	17,8	21,2	+18,9
Companhias com ofertas <i>low-cost</i>	12,6	14,5	+14,5
Hipermercados	7,5	10,5	+40,8
Média nacional	16,0	19,3	<b>+20,7</b>

Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Percentualmente, o aumento das margens de comercialização foi maior para os operadores que praticam os menores preços para o gasóleo simples – hipermercados, à semelhança do que aconteceu no segmento da gasolina IO95 simples. Porém, e apesar da atipicidade que caracterizou este período, os três tipos de operadores mantiveram o posicionamento verificado em 2019, demonstrando alguma capacidade de resposta à quebra de atividade, nomeadamente pela manutenção das estratégias de *pricing* adotadas em períodos de atividade normal.

A Figura 6-39 apresenta a evolução do preço do gasóleo simples, antes de impostos, desagregando a margem de comercialização e as componentes de cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, para o primeiro semestre de 2020.

**Figura 6-39 – Evolução do preço do gasóleo simples, antes de impostos, com desagregação da margem de comercialização, cotação + frete, logística + reservas e incorporação de biocombustíveis, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, no primeiro semestre do ano 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Os preços do gasóleo simples, antes de impostos, seguem genericamente a tendência verificada em 2018 e 2019, de acompanhamento das cotações internacionais acrescidos do frete.

A Tabela 6-10 apresenta as correlações do preço do gasóleo simples antes de impostos, em base diária (dia de referência), face às métricas apontadas anteriormente no ponto 6.2.1.1 (ver Tabela 6-6).

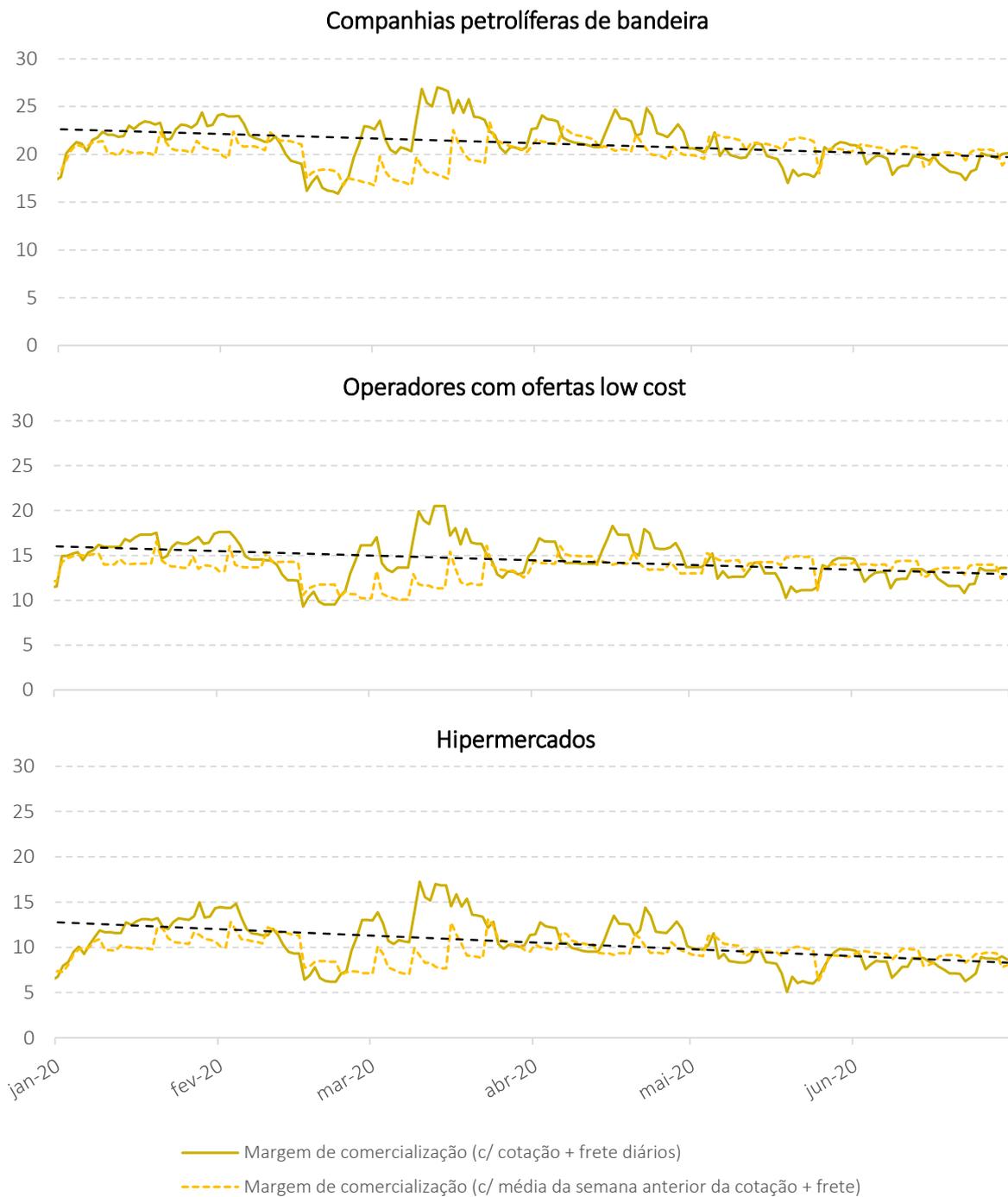
**Tabela 6-10 – Correlação dos preços antes de impostos do gasóleo simples e as cotações internacionais acrescidas do frete, no primeiro semestre de 2020**

Gasóleo simples	Companhias bandeira	Operadores <i>Low-cost</i>	Hipermercados	Média Nacional
Cotação + frete dia ref.	0,962	0,965	0,954	0,961
Cotação + frete desfasamento de 7 dias face ao dia ref.	0,989	0,991	0,986	0,988
Média móvel de 7 dias das cotações + frete anteriores ao dia ref.	0,984	0,986	0,979	0,983
<b>Média das cotações + frete da semana anterior (à semana do dia de ref.)</b>	<b>0,991</b>	<b>0,992</b>	<b>0,988</b>	<b>0,990</b>
Média das cotações + frete da quinzena anterior (à quinzena do dia de ref.)	0,980	0,976	0,984	0,981
Média das cotações + frete dos 28 dias anteriores (ao período de 28 dias subsequente onde se integra o dia de ref.)	0,931	0,920	0,938	0,933

Conforme se pode verificar na Tabela 6-10, os preços do gasóleo simples, antes de impostos, estão fortemente correlacionados com as cotações internacionais + frete. À semelhança da análise efetuado ao período anterior, a média das cotações + frete que vigoraram nos dias úteis da semana anterior, aplicável aos dias da semana onde se integram os dias de referência é o referencial que apresenta maior correlação com os preços do gasóleo simples antes de impostos.

Em conformidade com a análise evidenciada para 2018 e 2019, as margens de comercialização absorvem as flutuações do mercado internacional (acrescido dos fretes) permitindo PVP do gasóleo simples, antes de impostos, mais estáveis e tipicamente atualizados semanalmente. A Figura 6-40 apresenta a evolução das margens de comercialização das companhias petrolíferas de bandeira, das companhias com ofertas *low-cost* e dos hipermercados, para o primeiro semestre de 2020.

**Figura 6-40 – Evolução das margens de comercialização do gasóleo simples, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, no primeiro semestre de 2020**

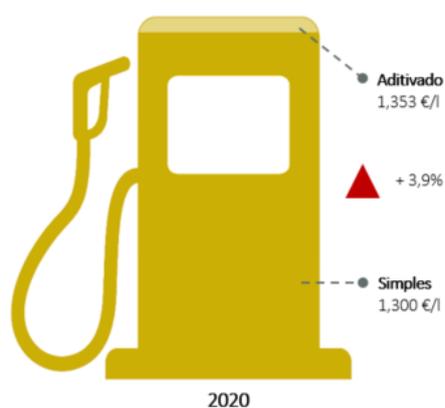


Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

### 6.2.2.3 SEGMENTAÇÃO POR TIPO DE COMBUSTÍVEL

A Figura 6-41 apresenta as diferenciações de preço para os gasóleos simples e aditivado, para o primeiro semestre de 2020.

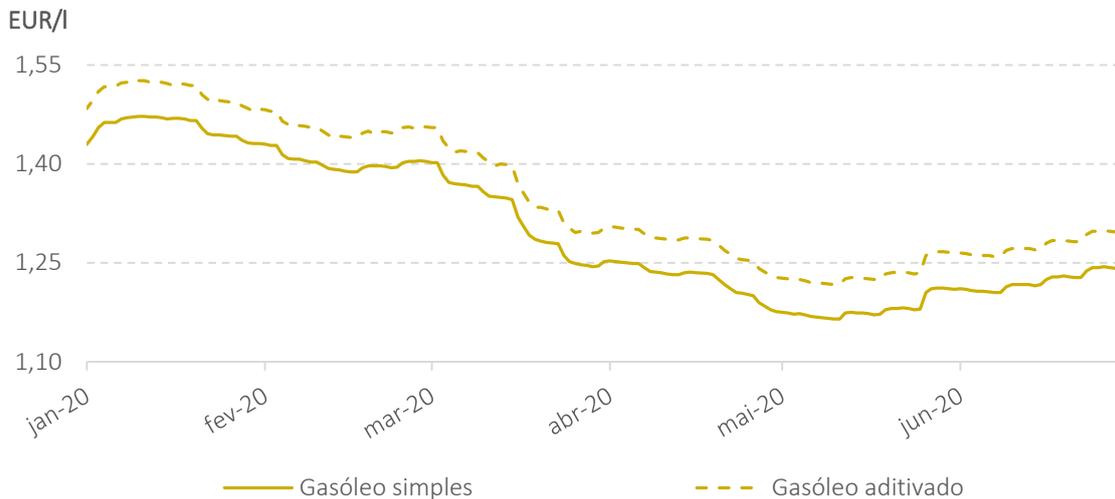
**Figura 6-41 – Diferenciação do preço do gasóleo, simples e aditivado, no primeiro semestre de 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A Figura 6-42 apresenta as evoluções dos valores médios dos preços de venda ao público do gasóleo simples e aditivado, verificando-se um diferencial de preço estável ao longo do semestre entre as duas gamas de produto.

**Figura 6-42 – Evolução do valor médio nacional do PVP depois de impostos do gasóleo, simples e aditivado, no primeiro semestre de 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

### 6.3 GPL AUTO

No que respeita aos combustíveis líquidos rodoviários, importa ainda analisar o mercado nacional de GPL Auto. Este segmento reveste-se de algumas particularidades face às gasolinas e aos gasóleos, destacando-se desde logo pela sua menor expressão face aos combustíveis rodoviários tradicionais, quer em termos de volume atividade, quer relativamente ao número de postos de abastecimento que disponibilizam GPL Auto.

Com efeito, da totalidade de postos de abastecimento de combustível em Portugal Continental, apenas cerca de 12% disponibilizam GPL Auto<sup>36</sup>. Dito de outra forma, apenas cerca de 1 em cada 10 postos de abastecimento oferecem esta alternativa de combustível, sendo a oferta a retalho maioritariamente concentrada na zona Centro e Norte do país.

Por outro lado, a aplicação do GPL vai muito além da sua utilização no segmento do transporte rodoviário, ao contrário da gasolina e do gasóleo. Efetivamente, o seu uso ocorre maioritariamente no segmento

<sup>36</sup>Com base nos operadores que reportam preços no Balcão Única da Energia.

doméstico e/ou para aquecimento, sendo a sua utilização para transporte rodoviário aquela que assume menor expressão.

Assim, em linha com a análise apresentada para os outros combustíveis rodoviários nos subcapítulos anteriores, serão analisadas para o GPL Auto i) as evoluções dos preços do GPL Auto médios nacionais nos anos 2018 e 2019, apresentando-se a respetiva decomposição, incluindo a margem de comercialização e ii) a diferenciação dos PVP médios do GPL Auto comercializado pelas principais companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas tipicamente *low-cost* e hipermercados, também para os anos 2018 e 2019.

São ainda apresentadas análises semelhantes para o primeiro semestre de 2020, procurando-se identificar os eventuais impactos da pandemia de COVID-19 no segmento do GPL Auto.

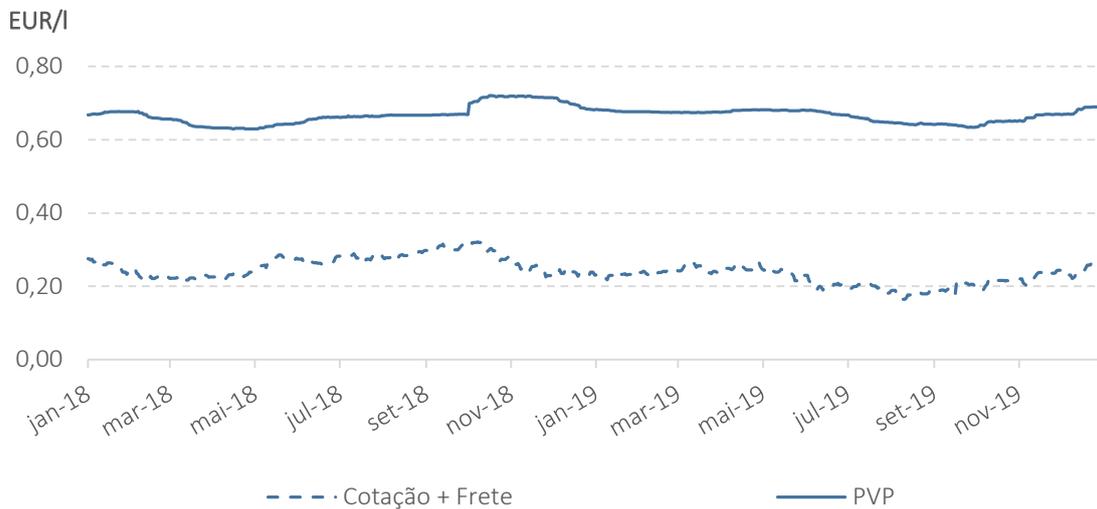
### 6.3.1 EVOLUÇÃO E DESAGREGAÇÃO DO PVP NOS ANOS 2018 E 2019

#### 6.3.1.1 VALORES MÉDIOS NACIONAIS

A Figura 6-43 apresenta a evolução dos preços médios de venda ao público (PVP) do GPL Auto, apresentando a valorização em euros por litro (EUR/l), para os anos 2018 e 2019, bem como a evolução das cotações internacionais e respetivos fretes.

A este respeito, importa referir que o GPL Auto é, na sua génese, uma mistura de Propano e Butano, podendo a proporção de cada componente ser variável de acordo com diversos fatores, entre os quais as condições climatéricas. Porém, considerando as características do GPL Auto comercializado no mercado nacional, maioritariamente constituído por Propano, para efeitos do presente capítulo a evolução das cotações internacionais teve como base o índice *Propane ARA barges - London close*, em USD/ton, posteriormente convertido para EUR/L, da Argus e respetivo frete.

**Figura 6-43 – Evolução do valor médio nacional do PVP (depois de impostos) e das cotações internacionais para o GPL Auto, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, Argus

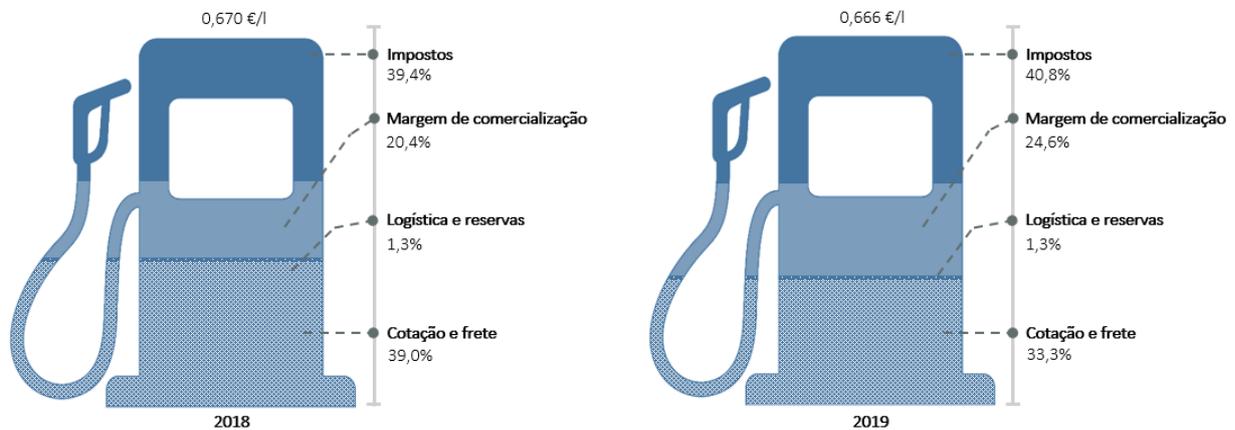
Conforme se pode verificar na Figura 6-43, a evolução do PVP médio nacional do GPL Auto segue, de forma relativamente próxima, a tendência das cotações internacionais acrescidas do frete, embora de forma menos pronunciada do que o evidenciado pelos combustíveis rodoviários analisados anteriormente.

Conforme já referido, o mercado do GPL reveste-se de características muito particulares quando comparado ao mercado dos combustíveis rodoviários tradicionais, desde logo pela utilização do GPL em vários segmentos, sendo o uso para transporte rodoviário aquele que apresenta menor expressão.

De facto, o mercado de GPL apresenta dinâmicas de consumo distintas da tendência generalizada observada para as gasolinas e para os gasóleos. Em contraponto com os combustíveis rodoviários tradicionais, o consumo de GPL é tendencialmente superior no inverno, em resposta às necessidades de aquecimento. Este facto poderá explicar a evolução de preços evidenciada no mercado do GPL Auto, podendo-se observar atualizações de preços mais pronunciadas nos meses de inverno (veja-se, por exemplo, na Figura 6-43, o aumento do PVP notório em outubro de 2018), e o contrário poder-se-á também verificar no período que antecede os meses mais quentes.

A Figura 6-44 apresenta as várias componentes do PVP do GPL Auto em 2018 e 2019.

Figura 6-44 – Desagregação do PVP do GPL Auto em 2018 e 2019



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

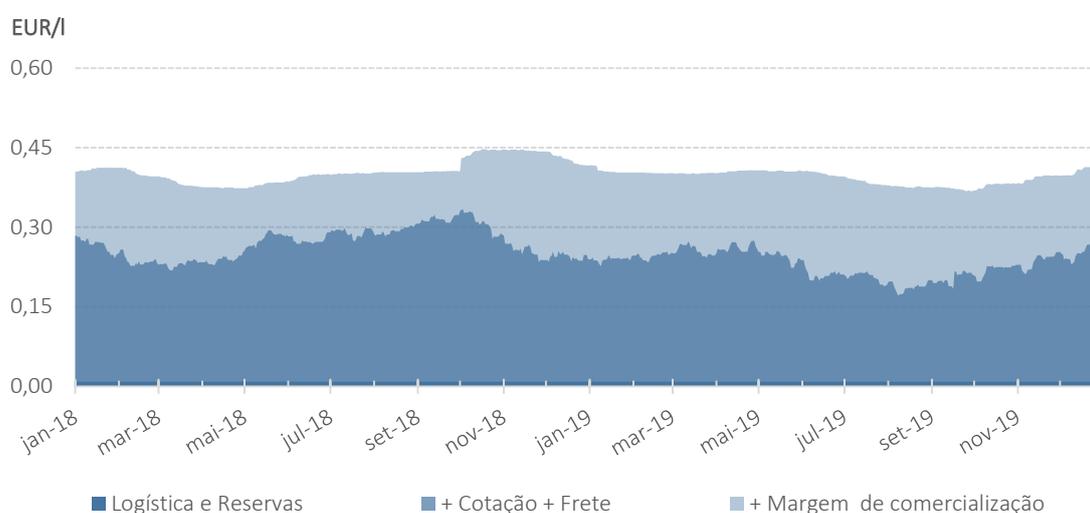
À semelhança do que acontece na gasolina e no gasóleo, os impostos são a componente com maior peso no PVP do GPL Auto, onde se integram o IVA e o ISP. Segue-se a cotação + frete e a margem de comercialização, sendo os custos de logística + reservas a componente que menor impacto tem na formação do PVP médio nacional.

Da análise da Figura 6-44 verifica-se um ligeiro decréscimo do PVP médio do GPL Auto de 2018 para 2019, na ordem dos 0,5%, o que equivale a 0,34 cent.EUR/l, tendo contribuído para este decréscimo a conjugação dos seguintes efeitos:

- As cotações internacionais (acrescidas de frete) registaram um decréscimo de 15%, o que equivale a 3,9 cent.EUR/l, sendo esta a componente que maior impacto teve na redução do preço médio nacional do GPL Auto.
- Por oposição, a margem de comercialização aumentou cerca de 20%, de 2018 para 2019, o que corresponde a 2,8 cent.EUR/l.
- Em igual sentido, a componente de impostos registou um aumento de 3% face a 2018, equivalente a 0,8 cent.EUR/l. Este aumento decorreu da atualização da taxa de adição de CO<sub>2</sub> e, por via do IVA, nomeadamente pelo aumento da sua base de incidência.
- A componente de logísticas + reservas manteve-se inalterada em valores absolutos de 2018 para 2019, não tendo interferido na variação do preço no período analisado.

Apresenta-se na Figura 6-45 a evolução do PVP médio nacional do GPL Auto, antes de impostos, desagregando a margem de comercialização e as componentes de cotação + frete e logística + reservas, para os anos de 2018 e 2019.

**Figura 6-45 – Evolução do preço médio nacional do GPL Auto, antes de impostos, com desagregação da margem de comercialização e cotação + frete, logística + reservas, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A análise da Figura 6-45 sugere que, desconsiderando os efeitos fiscais, a evolução do preço médio nacional do GPL Auto é explicada pela variação das cotações internacionais e, em menor escala, pela variação da margem de comercialização. Por outro lado, as componentes de logística + reservas mantêm-se praticamente inalteradas ao longo do período em análise, como já referido.

Considerando a importância que a evolução dos mercados internacionais sugere ter na formação do PVP médio nacional, foram calculadas correlações entre o preço do GPL Auto, antes de impostos, e a cotação internacional acrescida do frete para este combustível. A Tabela 6-11 apresenta os resultados dessa análise, tendo sido determinadas as correlações do preço do GPL Auto antes de impostos, em base diária (dia de referência), face aos referenciais já utilizados para a gasolina e para o gasóleo (Vd. 6.1.1.1 e 6.1.2.1).

**Tabela 6-11 – Correlação dos preços antes de impostos do GPL Auto simples e as cotações internacionais acrescidas do frete, em 2018 e 2019**

GPL Auto	
Cotação + frete dia ref.	0,490
Cotação + frete desfasamento de 7 dias face ao dia ref.	0,571
Média móvel de 7 dias das cotações + frete anteriores ao dia ref.	0,543
Média das cotações + frete da semana anterior (à semana do dia de ref.)	0,584
Média das cotações + frete da quinzena anterior (à quinzena do dia de ref.)	0,661
Média das cotações + frete dos 28 dias anteriores (ao período de 28 dias subsequente onde se integra o dia de ref.)	<b>0,769</b>

Conforme se pode observar, os preços do GPL Auto antes de impostos apresentam correlações significativas face às cotações internacionais acrescidas do frete, embora inferiores às observadas para a gasolina e para o gasóleo.

Com efeito, verifica-se que para além das correlações calculadas serem inferiores às apuradas para os combustíveis líquidos tradicionais anteriormente analisados, a resposta dos preços diários do GPL Auto ao comportamento dos mercados internacionais ocorre de forma mais lenta do que o verificado no segmento da gasolina e do gasóleo. No caso do GPL Auto, a correlação mais forte sugere uma tendência de atualização mensal de preços do GPL Auto, com base na média das cotações internacionais do mês anterior, distanciando-se da tendência geral dos combustíveis líquidos rodoviários tradicionais, em que tipicamente se verifica uma atualização semanal dos preços, com base na média das cotações + frete verificados na semana anterior.

Em linha com este racional, as correlações tornam-se menos evidentes sempre que diminui a base temporal de atualização de preço, corroborando-se o facto dos preços do GPL Auto reagirem de forma mais lenta ao comportamento do mercado internacional, quando comparado com as gasolinas e gasóleos.

Este facto poderá ter sustento nas particularidades do mercado do GPL já anteriormente fundamentadas, cuja utilização no contexto nacional é ampla, e mais expressiva nos segmentos doméstico e/ou aquecimento. A dinâmica de consumo do GPL, distinta da tendência generalizada da atividade de refinação, confere a este setor particularidades na gestão do aprovisionamento e de *stocks*, por forma a dar uma resposta integrada aos vários segmentos da sua aplicação. Tal facto poderá dificultar, por um lado, a atualização célere dos PVP do GPL Auto face ao comportamento dos mercados internacionais, e por outro, um pleno alinhamento de tendências entre o PVP e os mercados internacionais. Ainda que de forma mais

lenta, é notório que os preços médios nacionais de venda ao público procuram refletir o comportamento das cotações internacionais.

Em linha com o observado para a gasolina e gasóleo, verifica-se que o mercado nacional de GPL Auto apresenta alguma tendência para a estabilização dos PVP, na medida em que a margem de comercialização permite acomodar a variabilidade das cotações internacionais. À semelhança dos restantes combustíveis líquidos rodoviários analisados, lembre-se que a margem de comercialização abrange um conjunto de atividades a jusante da logística, designadamente a atividade de transporte rodoviário, os custos de investimento e operação dos postos de abastecimento, a margem afeta ao mercado grossista do SPN e a margem da comercialização retalhista propriamente dita.

A Figura 6-46 apresenta a evolução do valor médio no mercado nacional da margem de comercialização do GPL Auto, para os anos 2018 e 2019.

**Figura 6-46 – Evolução do valor médio da margem de comercialização do GPL Auto, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A análise da Figura 6-46 permite observar uma margem de comercialização do GPL Auto em torno dos 15 cent.EUR/l, com uma tendência marcadamente crescente no período em análise. O valor médio da margem de comercialização passou de 13,6 em 2018, para 16,4 cent.EUR/l em 2019, traduzindo-se num aumento de 20% no período analisado.

A Figura 6-46 apresenta ainda a margem de comercialização determinada com base na média semanal das cotações + frete, desfasada 1 mês, sendo perceptível um comportamento relativamente estável desta componente de preço do GPL Auto, mais alinhada com a modalidade de aprovisionamento do mercado nacional.

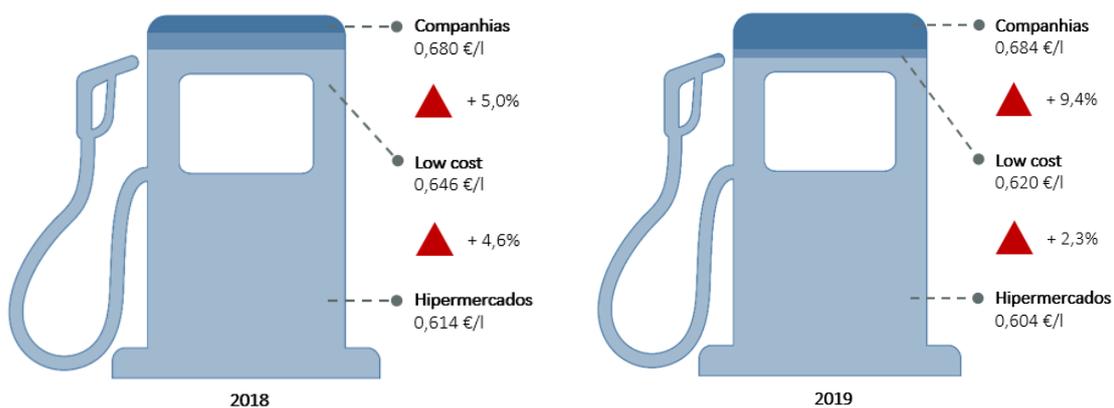
### 6.3.1.2 SEGMENTAÇÃO POR TIPO DE OPERADOR

Considerando que a comercialização de GPL Auto no mercado nacional resulta de uma mistura maioritariamente composta por Propano, é razoável assumir que todos os operadores comercializam GPL Auto com especificidades técnicas e padrões de qualidade comparáveis.

À semelhança do que se verifica na gasolina e no gasóleo, também o mercado nacional de GPL Auto se encontra segmentado, genericamente, por três tipos de operador: as companhias petrolíferas de bandeira, as companhias com ofertas *low-cost* e os hipermercados.

Para cada tipo de operador é possível identificar estratégias de *pricing* diferenciadas, observáveis desde logo pelas diferenças nos PVP praticados por cada um, conforme evidenciado na Figura 6-47.

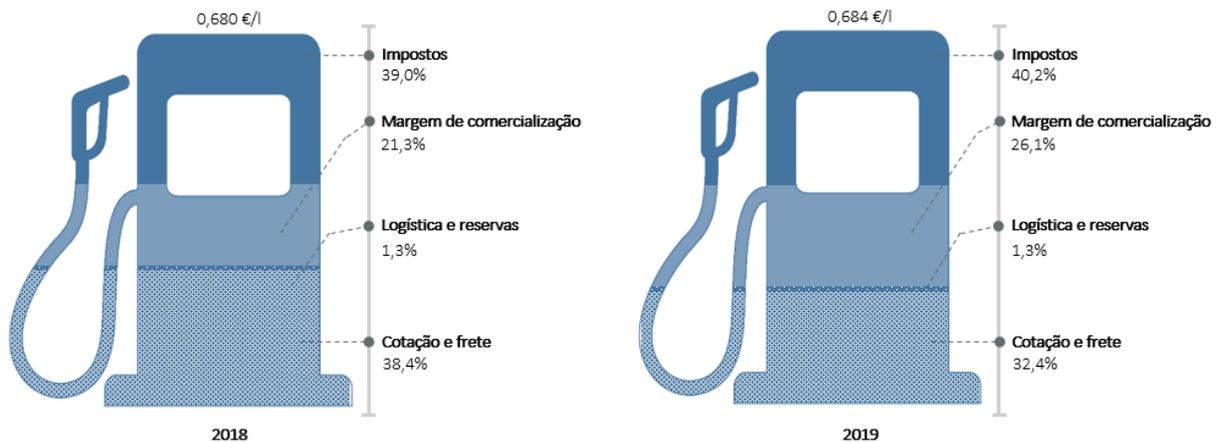
Figura 6-47 – Diferenciação do preço do GPL Auto no retalho, em 2018 e 2019



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Em conformidade com o apresentado na Figura 6-44 para o PVP médio nacional do GPL Auto, a Figura 6-48 apresenta a desagregação do preço deste combustível para os anos 2018 e 2019, focando agora a análise para as companhias petrolíferas de bandeira em atividade no mercado nacional.

Figura 6-48 – Desagregação do PVP do GPL Auto para as companhias petrolíferas de bandeira, em 2018 e 2019



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

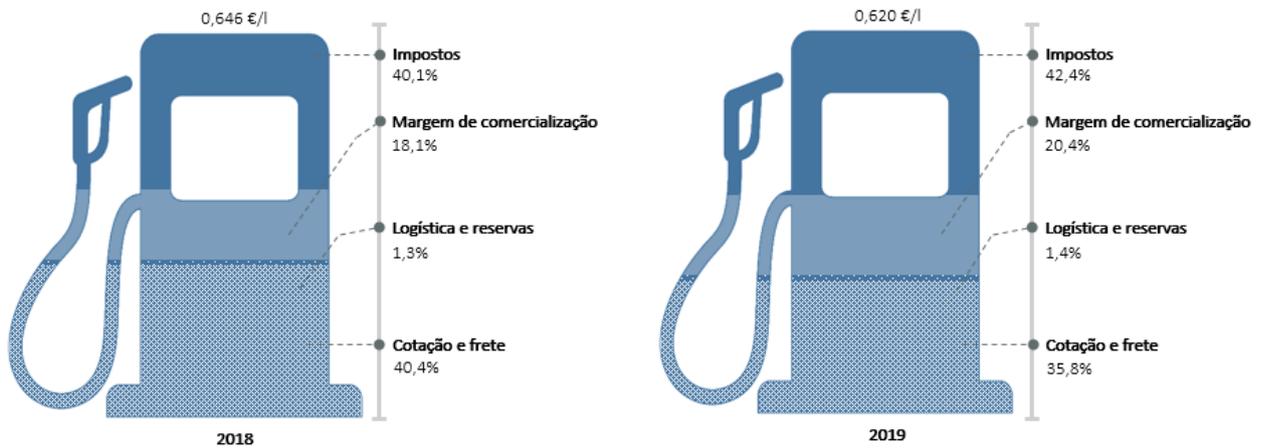
Verifica-se que o PVP médio praticado pelas companhias petrolíferas de bandeira para o GPL Auto sofreu um ligeiro aumento de 2018 para 2019, equivalente a 0,4 cent.EUR/l. Comparando ao preço médio nacional, as companhias petrolíferas de bandeira praticaram preços superiores em 1,5% em 2018, e em 2,7% em 2019.

Na origem desta diferença está a margem de comercialização praticada, uma vez que todas as outras componentes – à exceção do IVA que incide sobre todas as componentes do preço – assumem valores absolutos idênticos, independentemente do tipo de operador<sup>37</sup>. Concretamente, as companhias petrolíferas de bandeira praticaram margens de comercialização de 14,5 cent.EUR/l e de 17,9 cent.EUR/l em 2018 e 2019, respetivamente, por comparação à média nacional de 13,6 cent.EUR/l e de 16,4 cent.EUR/l, para o mesmo período. De 2018 para 2019, as companhias petrolíferas de bandeira registaram um aumento da margem de comercialização ligeiramente acima do aumento registado pela média nacional (23% e 20%, respetivamente). A Figura 6-49 e a Figura 6-50 apresentam as desagregações do PVP do GPL

<sup>37</sup> Na análise realizada considerou-se que o aprovisionamento (ao qual se aplicam as cotações internacionais acrescidas do frete), a logística e a constituição de reservas são componentes de custo associadas às 'introduções a consumo' no mercado nacional, tendo uma dependência maior do tipo de combustível do que do modelo de negócio implementado pelos operadores no retalho. Considerando ainda que a margem grossista também integra a margem de comercialização, é aceitável utilizar para todos os operadores no mercado nacional o mesmo *benchmark* para as componentes de custo associadas às 'introduções a consumo', diferenciando-o apenas em função do combustível.

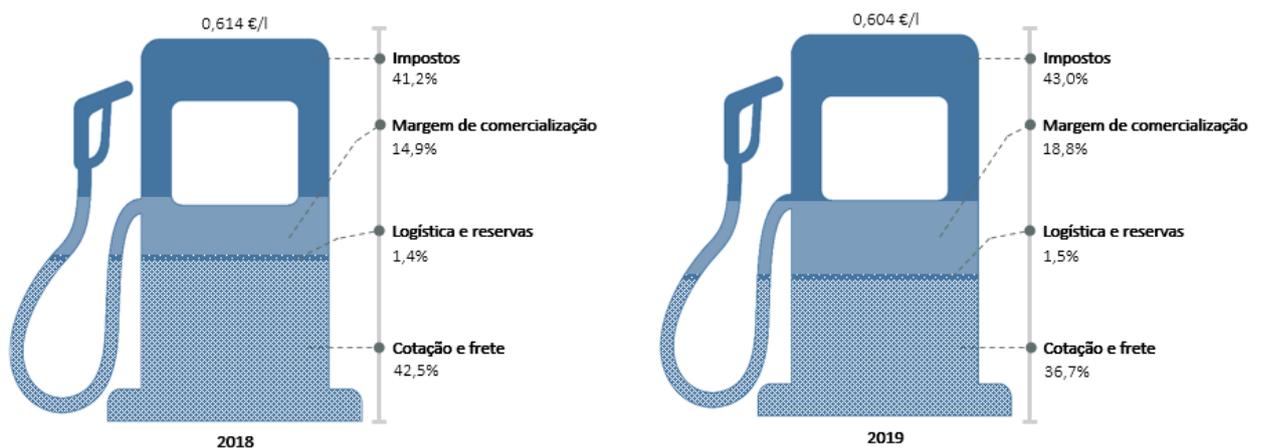
Auto para as companhias com ofertas *low-cost* e para os hipermercados, respetivamente, nos anos 2018 e 2019.

**Figura 6-49 – Desagregação do PVP do GPL Auto para as companhias com ofertas *low-cost*, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

**Figura 6-50 – Desagregação do PVP do GPL Auto para os hipermercados, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Contrariando a tendência evidenciada pelas companhias de bandeira, os PVP médios praticados pelos operadores com ofertas *low-cost* e pelos hipermercados sofreram decréscimos de 4,0% e 1,7%, respetivamente, de 2018 para 2019.

A Tabela 6-12 apresenta as margens de comercialização praticadas pelas companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, nos anos 2018 e 2019, incluindo as variações relativas das margens nesses dois anos, contrastando os valores face à média nacional.

**Tabela 6-12 – Margens de comercialização do GPL Auto, por tipo de operador, nos anos 2018 e 2019**

Tipo de operador	2018 [cent.EUR/l]	2019 [cent.EUR/l]	Dif. [%]
Companhias petrolíferas de bandeira	14,5	17,9	+23,4
Companhias com ofertas <i>low-cost</i>	11,7	12,6	+7,8
Hipermercados	9,1	11,4	+24,1
Média nacional	13,6	16,4	<b>+20,3</b>

Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A evolução das margens de comercialização praticadas no GPL Auto registou comportamentos diferenciados por tipo de operador. Entre 2018 e 2019, o aumento mais expressivo nas margens de comercialização foi registado pelos hipermercados (+24%), em linha com o comportamento registado pelas companhias petrolíferas de bandeira (+23%). Por outro lado, os operadores com ofertas *low-cost* registaram aumentos mais moderados (8%) do que os registados pelos restantes operadores.

Considerando as particularidades do GPL Auto, poderia ser expectável um maior alinhamento de preços entre os três tipos de operadores, face ao registado na gasolina e gasóleo.

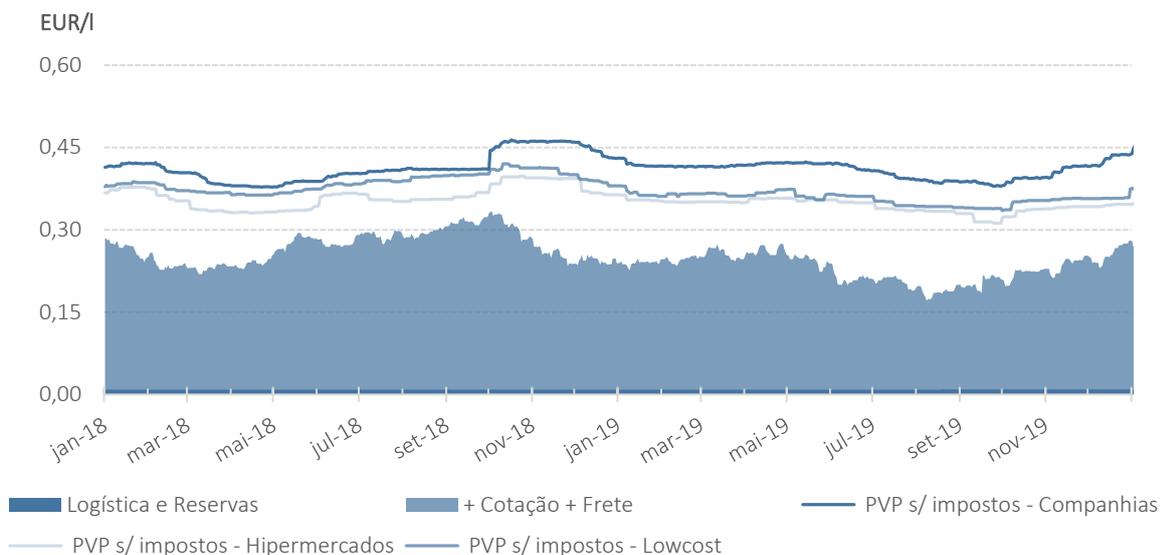
Por um lado, porque é um mercado de menor dimensão face ao dos tradicionais combustíveis rodoviários, como já referido, no qual apenas cerca de 12% dos postos de abastecimento de combustível em Portugal Continental oferecem GPL Auto, maioritariamente concentrados nas regiões Centro/Norte. Para além da inferior dimensão global do mercado, a menor predominância de PAC com oferta de GPL Auto poderá também ser explicada pelos requisitos técnicos e de segurança adicionais exigíveis por lei para a comercialização retalhista deste combustível.

Por outro lado, a utilização do GPL noutros segmentos mais expressivos (doméstico e/ou aquecimento), poderia permitir, em tese, economias de escala adicionais para as companhias petrolíferas de bandeira (e até para a Prio), o que não acontece com os hipermercados.

Contudo, à semelhança da gasolina e do gasóleo, observam-se estratégias comerciais bem diferenciadas entre os tipos de operadores, com as companhias petrolíferas de bandeira a apostar sobretudo na fidelização dos clientes e na localização dos postos de combustível (como por exemplo nas autoestradas) e os operadores com ofertas *low-cost* e os hipermercados a competir pelo preço.

Apresenta-se na Figura 6-51 a evolução do preço do GPL Auto, antes de impostos, desagregando a margem de comercialização e as componentes de cotação + frete e logística + reservas, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, para os anos de 2018 e 2019.

**Figura 6-51 – Evolução do preço do GPL Auto, antes de impostos, com desagregação da margem de comercialização, cotação + frete e logística + reservas, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, em 2018 e 2019**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Conforme se pode observar, o comportamento dos três operadores segue, genericamente, a mesma tendência, alinhada com a evolução dos mercados internacionais, embora mais evidente no caso dos operadores com ofertas *low-cost* e dos hipermercados. Acresce também evidenciar a marcada aproximação em 2019 dos operadores com ofertas *low-cost* aos hipermercados, isto é, aos operadores que ofertam o produto mais competitivos.

No que respeita à evolução dos preços do GPL Auto, antes de impostos, realizou-se uma análise adicional por forma a corroborar os comportamentos sugestionados na Figura 6-51, designadamente para confirmar a correlação entre o preço do GPL Auto, antes de impostos, e a cotação internacional acrescida do frete para este combustível, por tipo de operador

A Tabela 6-13 apresenta os resultados desta análise, tendo sido consideradas as correlações do preço do GPL Auto antes de impostos, em base diária (dia de referência), e as métricas anteriormente consideradas, no ponto 6.3.1.1.

**Tabela 6-13 – Correlação dos preços antes de impostos do GPL Auto simples e as cotações internacionais acrescidas do frete, em 2018 e 2019**

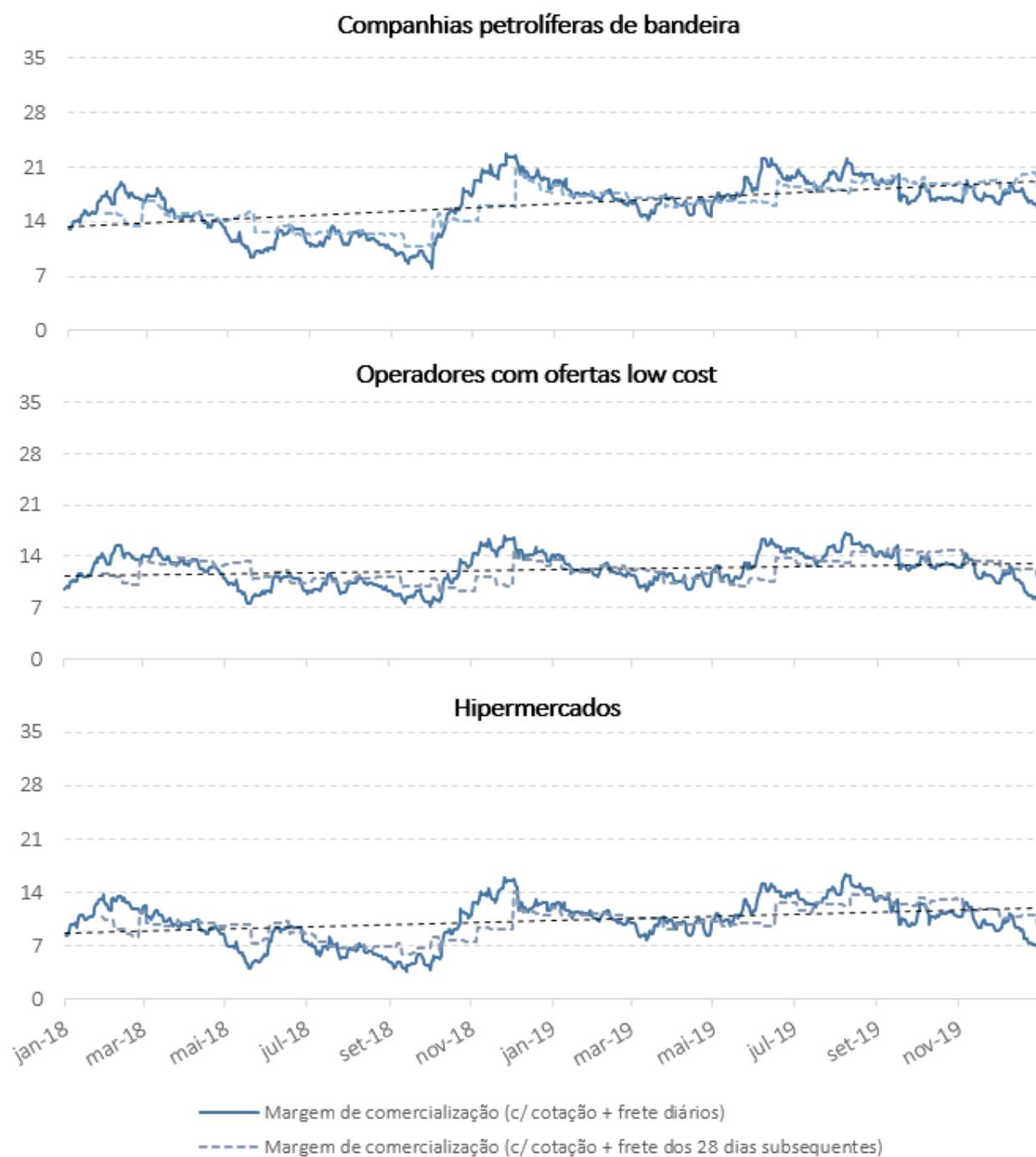
GPL Auto	Companhias bandeira	Operadores <i>Low-cost</i>	Hipermercados	Média Nacional
Cotação + frete dia ref.	0,366	0,784	0,550	0,490
Cotação + frete desfasamento de 7 dias face ao dia ref.	0,443	0,836	0,642	0,571
Média móvel de 7 dias das cotações + frete anteriores ao dia ref.	0,415	0,823	0,608	0,543
Média das cotações + frete da semana anterior (à semana do dia de ref.)	0,454	0,851	0,659	0,584
Média das cotações + frete da quinzena anterior (à quinzena do dia de ref.)	0,528	0,896	0,743	0,661
<b>Média das cotações + frete dos 28 dias anteriores (ao período de 28 dias subsequente onde se integra o dia de ref.)</b>	<b>0,643</b>	<b>0,940</b>	<b>0,851</b>	<b>0,769</b>

As conclusões obtidas confirmam que os operadores com ofertas *low-cost* e os hipermercados praticam preços fortemente correlacionados com as cotações internacionais + frete, sendo esta correlação significativamente menos evidente para as companhias petrolíferas de bandeira. A menor correlação evidenciada por estes operadores poderá estar relacionada com a sua forte presença nos demais segmentos do GPL, conduzindo a necessidades de aprovisionamento integradas.

Para qualquer um dos operadores, a correlação mais forte sugere uma tendência de atualização mensal de preços do GPL Auto, com base na média das cotações internacionais do mês anterior, em linha com o verificado para a média nacional.

A Figura 6-52 apresenta a evolução das margens de comercialização das companhias petrolíferas de bandeira, das companhias com ofertas *low-cost* e dos hipermercados, para os anos 2018 e 2019, permitindo corroborar os comportamentos já apresentados.

Figura 6-52 – Evolução das margens de comercialização do GPL Auto, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, em 2018 e 2019



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

### 6.3.2 EVOLUÇÃO E DESAGREGAÇÃO DO PVP EM 2020

O mercado dos combustíveis líquidos rodoviários tem registado um comportamento atípico em 2020, conforme já referido.

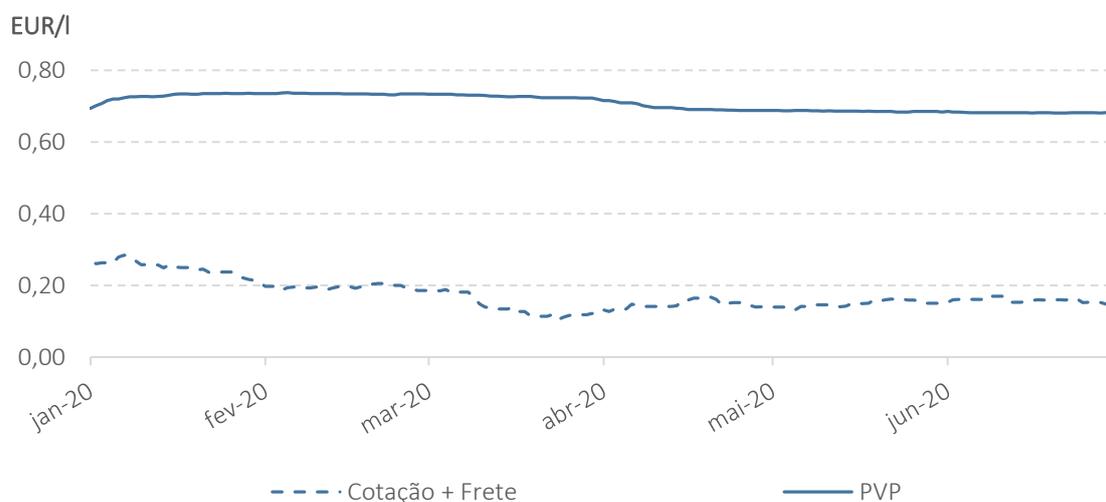
Embora o mercado de GPL tenha dinâmicas particulares, a evolução do preço deste combustível, no primeiro semestre de 2020, acompanhou a tendência dos outros derivados do petróleo.

A subida de temperatura por toda a Europa, conduzindo a uma menor necessidade de aquecimento, levou à queda do preço do propano nos mercados internacionais. Esta queda foi ainda impulsionada pelas restrições de movimento e atividade económica impostas para combater a propagação da pandemia do coronavírus a partir de 18 de março.

#### 6.3.2.1 VALORES MÉDIOS NACIONAIS

A Figura 6-53 apresenta a evolução dos PVP do GPL Auto, em euros por litro (EUR/l), para o primeiro semestre de 2020, bem como a evolução das cotações internacionais que tiveram como base o índice *Propane ARA barges - London close*, em USD/ton, posteriormente convertido para EUR/L, da Argus e respetivo frete.

**Figura 6-53 – Evolução do valor médio nacional do PVP (depois de impostos) e das cotações internacionais para o GPL Auto, no primeiro semestre de 2020**

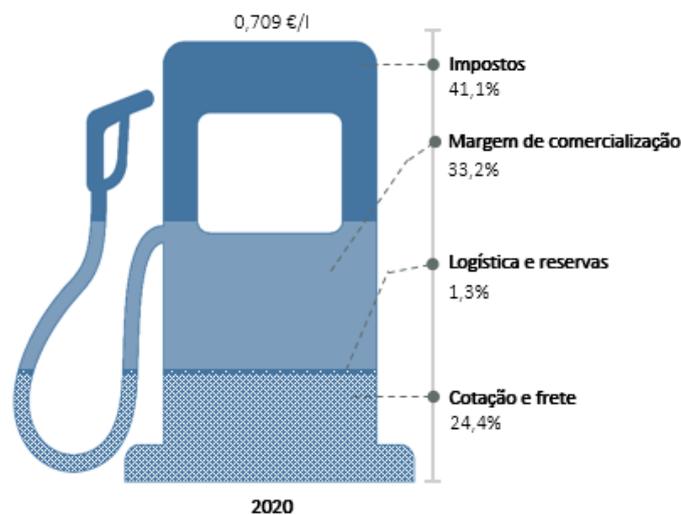


Fonte: Balcão Único da Energia

Conforme se pode verificar na Figura 6-53 a evolução do PVP médio nacional do GPL Auto evidenciou uma tendência de maior estabilização do que a verificada nas cotações internacionais acrescidas do frete.

A Figura 6-54 apresenta a desagregação do PVP pelos seus principais componentes.

**Figura 6-54 – Desagregação do PVP do GPL Auto no primeiro semestre de 2020**



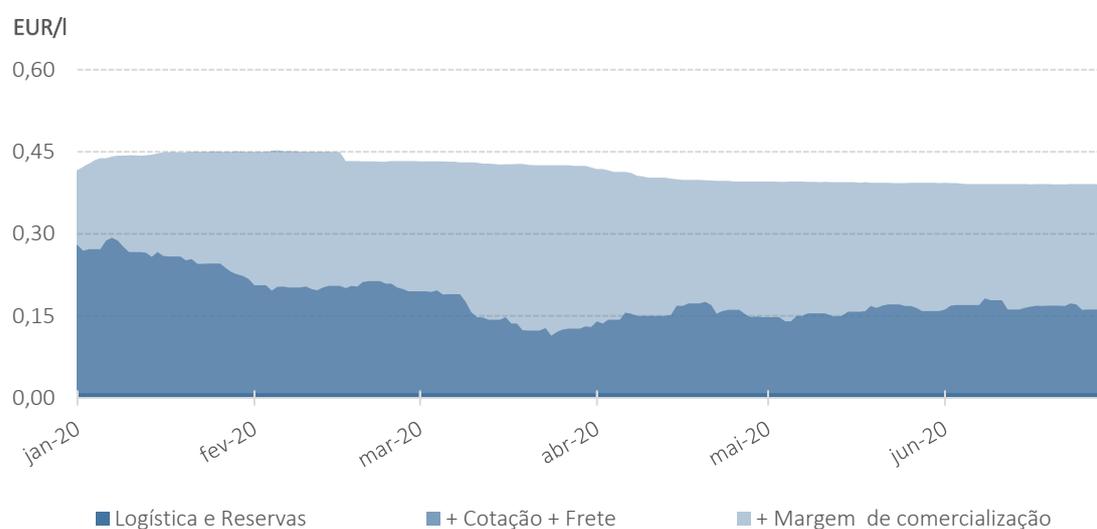
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Os PVP médios nacionais do GPL Auto, no primeiro semestre de 2020, registaram um aumento de 6,4% face a 2019, pela conjugação dos seguintes comportamentos:

- As cotações internacionais de propano (e respetivo frete) registaram um decréscimo bastante expressivo no primeiro semestre de 2020 (-22%), motivado pelo enquadramento mundial já mencionado.
- Por outro lado, a margem de comercialização acomodou as oscilações verificadas nos mercados internacionais, passando a corresponder a 33% do preço de combustível, por oposição aos 20% e 25% registados em 2018 e 2019, respetivamente. Em termos absolutos, a margem de comercialização registou um aumento de 7,1 cent.EUR/l face ao ano de 2019.
- A componente de impostos também aumentou por atualização da taxa de adicionamento sobre as emissões de CO<sub>2</sub> em 2020, e por via indireta do IVA (aumento da sua base de incidência).
- A componente de logística + reservas não teve impacto, tendo-se mantido inalterada.

A Figura 6-55 apresenta a evolução do PVP médio nacional do GPL Auto, desconsiderando agora os efeitos fiscais, desagregando a margem de comercialização e as componentes de cotação + frete e logística + reservas, para o primeiro semestre de 2020.

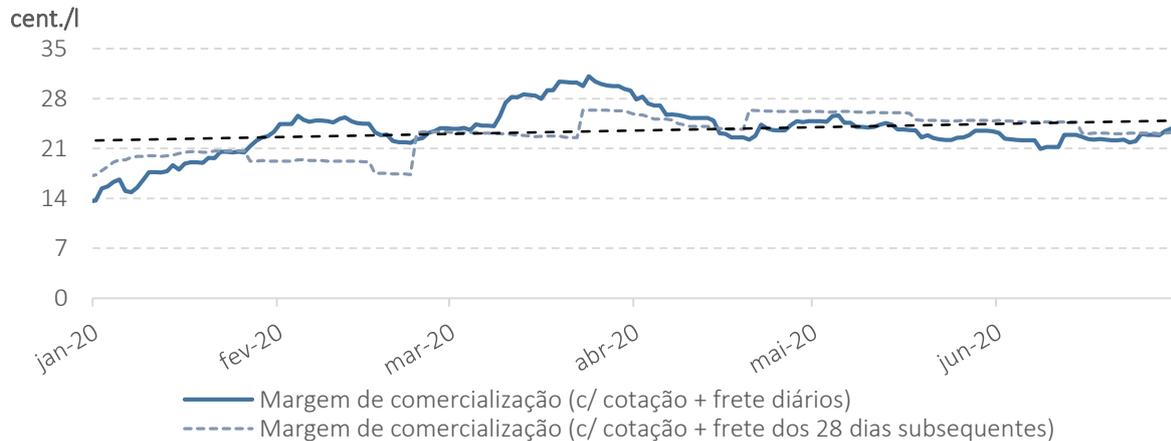
**Figura 6-55 – Evolução do preço médio nacional GPL Auto, antes de impostos, com desagregação da margem de comercialização, cotação + frete e logística + reservas, para o primeiro semestre de 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

As flutuações diárias das cotações internacionais acrescidas de fretes acabam por ser acomodadas nas margens de comercialização, uma vez que os preços de venda ao público do GPL Auto, antes de impostos, refletem a evolução dos mercados com um desfasamento mensal, conforme já referido. A Figura 6-56 apresenta a evolução do valor médio da margem de comercialização do GPL Auto no mercado nacional, para o primeiro semestre de 2020, sendo observável o seu aumento, conforme já abordado.

**Figura 6-56 – Evolução do valor médio da margem de comercialização do GPL Auto, em 2020**



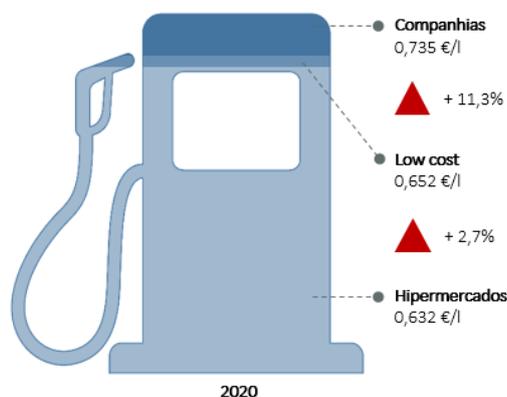
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A margem de comercialização do GPL Auto registou uma tendência crescente em 2020. Os efeitos decorrentes da pandemia de COVID-19 conduziram a medidas de confinamento e à consequente quebra na procura de GPL Auto. Sendo este mercado menos expressivo do que o dos combustíveis rodoviários tradicionais, a quebra de atividade neste segmento sentiu-se de forma mais acentuada, com impactos significativos nos PVP praticados e respetivas margens de comercialização.

#### 6.3.2.2 SEGMENTAÇÃO POR TIPO DE OPERADOR

A Figura 6-57 apresenta a diferenciação do preço do GPL Auto, no primeiro semestre de 2020, por tipo de operador, designadamente companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados.

**Figura 6-57 – Diferenciação do preço do GPL Auto no retalho, no primeiro semestre de 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Conforme fundamentado anteriormente, a diferenciação dos PVP praticados pelos diferentes tipos de operadores resultam essencialmente da margem de comercialização e do IVA, que incide sobre todas as componentes do preço. A Tabela 6-14 apresenta as margens de comercialização do GPL Auto, por tipo de operador, no ano de 2019 e no primeiro semestre de 2020.

**Tabela 6-14 – Margens de comercialização do GPL Auto, por tipo de operador, nos anos 2019 e 2020**

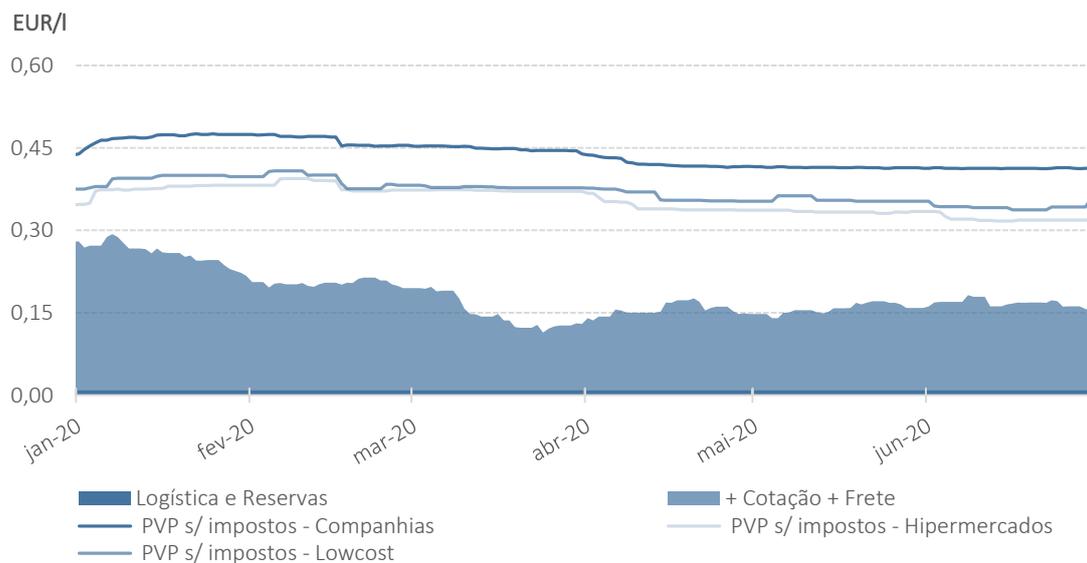
Tipo de operador	2019 [cent.EUR/l]	2020 [cent.EUR/l]	Dif. [%]
Companhias petrolíferas de bandeira	17,9	25,6	+43,5
Companhias com ofertas <i>low-cost</i>	12,6	18,9	+49,5
Hipermercados	11,4	17,2	+51,9
Média nacional	16,4	23,5	<b>+43,3</b>

Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

O aumento das margens de comercialização foi muito expressivo para os três tipos de operadores, tendo sido superior para os operadores que apresentam as ofertas comerciais mais competitivas – hipermercados e operadores com ofertas *low-cost*.

A Figura 6-58 apresenta a evolução do preço do GPL Auto, antes de impostos, desagregando a margem de comercialização e as componentes de cotação + frete e logística + reservas, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, para primeiro semestre do ano 2020.

**Figura 6-58 – Evolução do preço do GPL Auto, antes de impostos, com desagregação da cotação + frete e logística + reservas, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, no primeiro semestre do ano 2020**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Os preços do GPL Auto, antes de impostos, estão genericamente alinhados com as cotações internacionais acrescidos do frete, ainda que seja desde logo perceptível algum desfasamento temporal.

O comportamento dos três operadores segue, genericamente, a mesma tendência. Acresce também evidenciar a marcada aproximação em 2019 dos operadores com ofertas *low-cost* aos hipermercados, isto é, aos operadores que ofertam o produto mais competitivos.

Por forma a corroborar os comportamentos sugestionados na Figura 6-58, analisou-se a correlação entre o preço do GPL Auto, antes de impostos, e a cotação internacional acrescida do frete para este combustível, por tipo de operador

A Tabela 6-15 apresenta os resultados desta análise, tendo sido consideradas as correlações do preço do GPL Auto antes de impostos, em base diária (dia de referência), e as métricas anteriormente consideradas, no ponto 6.3.1.1.

**Tabela 6-15 – Correlação dos preços antes de impostos do GPL Auto e as cotações internacionais acrescidas do frete, no primeiro semestre de 2020**

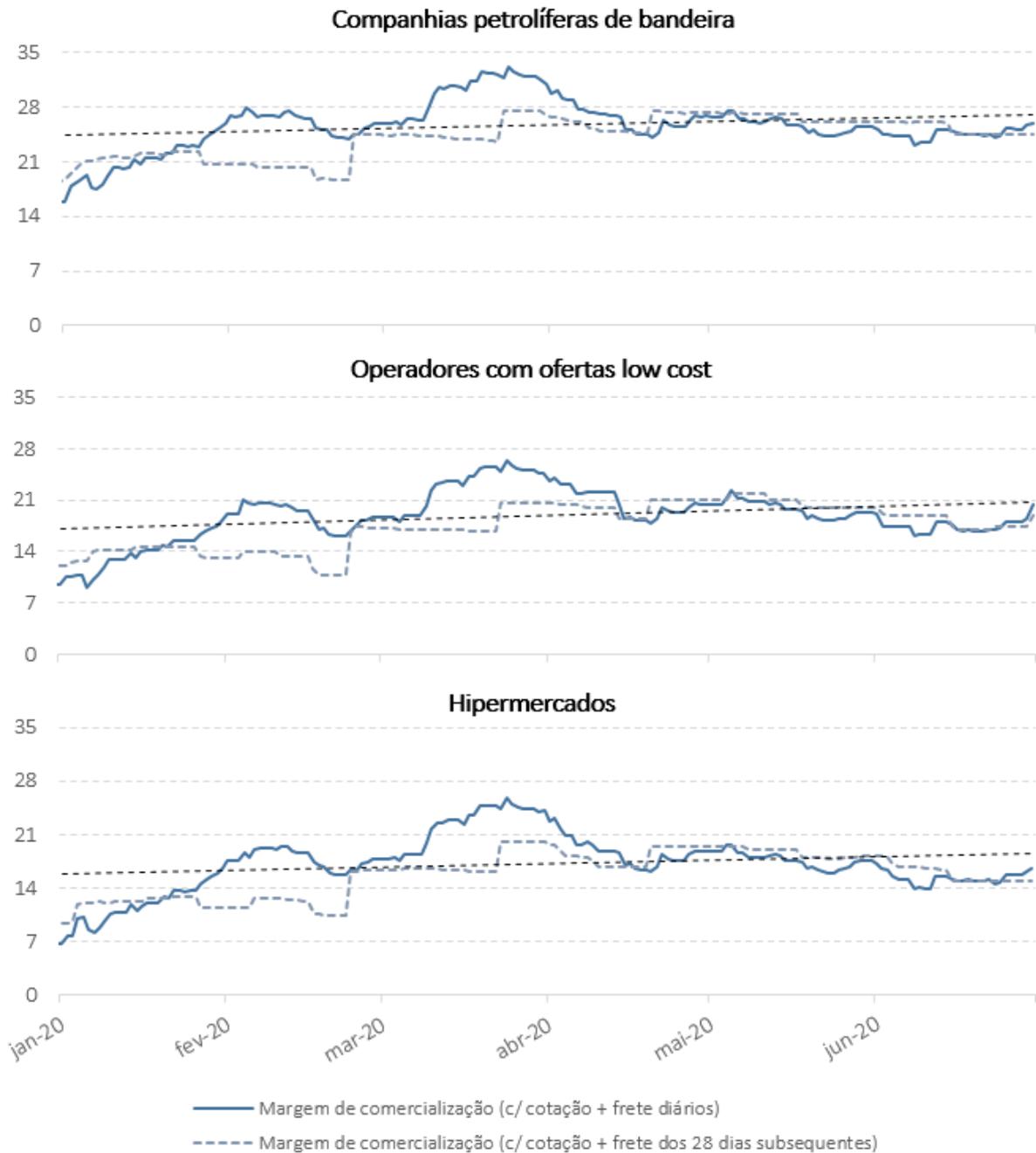
GPL Auto	Companhias bandeira	Operadores <i>Low-cost</i>	Hipermercados	Média Nacional
Cotação + frete dia ref.	0,657	0,555	0,458	0,619
Cotação + frete desfasamento de 7 dias face ao dia ref.	0,745	0,633	0,550	0,707
Média móvel de 7 dias das cotações + frete anteriores ao dia ref.	0,713	0,602	0,510	0,674
Média das cotações + frete da semana anterior (à semana do dia de ref.)	0,761	0,647	0,566	0,723
Média das cotações + frete da quinzena anterior (à quinzena do dia de ref.)	0,853	0,748	0,684	0,821
<b>Média das cotações + frete dos 28 dias anteriores (ao período de 28 dias subsequente onde se integra o dia de ref.)</b>	<b>0,934</b>	<b>0,858</b>	<b>0,837</b>	<b>0,924</b>

Conforme se pode verificar na Tabela 6-15, no 1º semestre de 2020 os preços do GPL Auto (antes de impostos) estão fortemente correlacionados com as cotações internacionais + frete, à semelhança do que ocorre no período 2018-2019. Da mesma forma, a média das cotações + frete, determinada nos 28 dias anteriores ao mês em que se insere o dia de referência é a série que melhor se correlaciona com os preços do GPL Auto antes de impostos.

As margens de comercialização acomodam as flutuações do mercado internacional (acrescido dos fretes), permitindo PVP do GPL Auto antes de impostos mais estáveis, e que tipicamente refletem as cotações internacionais que vigoraram nos 28 dias anteriores ao mês a que respeita o preço de referência.

A Figura 6-59 apresenta a evolução das margens de comercialização das companhias petrolíferas de bandeira, das companhias com ofertas *low-cost* e dos hipermercados, para o primeiro semestre de 2020, corroborando-se os comportamentos anteriormente observados.

Figura 6-59 – Evolução das margens de comercialização do GPL Auto, para as companhias petrolíferas de bandeira, companhias com ofertas *low-cost* e hipermercados, no primeiro semestre de 2020



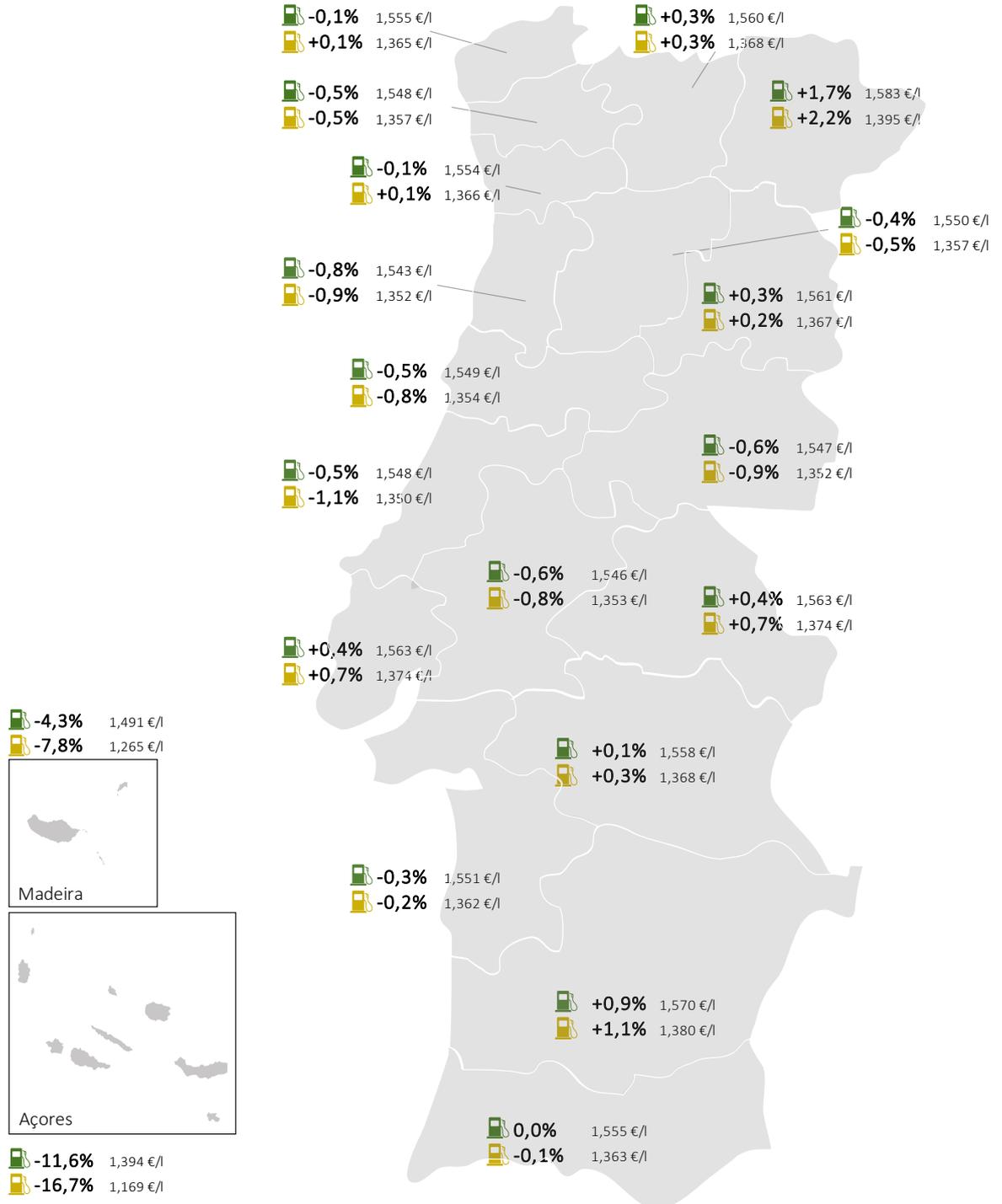
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

#### **6.4 ANÁLISE DA VARIAÇÃO REGIONAL DE PREÇOS**

Neste capítulo apresenta-se uma análise à variação regional dos PVP da gasolina simples IO95 e do gasóleo simples, para os anos de 2018, 2019 e primeiro semestre de 2020, por forma a observar eventuais efeitos regionais nos preços praticados decorrentes de fatores geográficos, socioeconómicos, aglomerados populacionais entre outros.

A Figura 6-60 apresenta a variação regional de preços para o ano de 2018, para a gasolina IO95 simples e para o gasóleo simples, medida entre o PVP médio de cada distrito e o PVP médio nacional.

Figura 6-60 – Preço médio de Venda ao Público por distrito em 2018



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A Tabela 6-16 apresenta o detalhe dos 3 distritos onde os preços de venda ao público foram superiores e inferiores ao PVP médio nacional (Portugal Continental) no ano de 2018, para a gasolina e para o gasóleo.

**Tabela 6-16 – Preço da gasolina e do gasóleo, nos três distritos mais caros e mais baratos, praticados em Portugal Continental no ano 2018**

 Gasolina			 Gasóleo		
Distritos	Preço [EUR/l]	Δ média nacional [cent/l]	Distritos	Preço [EUR/l]	Δ média nacional [cent/l]
Bragança	↑ 1,583	+2,7	Bragança	↑ 1,395	+3,1
Beja	↑ 1,570	+1,5	Beja	↑ 1,380	+1,5
Lisboa	↑ 1,563	+0,7	Portalegre	↑ 1,374	+1,0
Castelo Branco	↓ 1,547	-1,3	Leiria	↓ 1,350	-1,5
Santarém	↓ 1,546	-0,9	Aveiro	↓ 1,352	-1,3
Aveiro	↓ 1,543	-0,9	Castelo Branco	↓ 1,352	-1,2

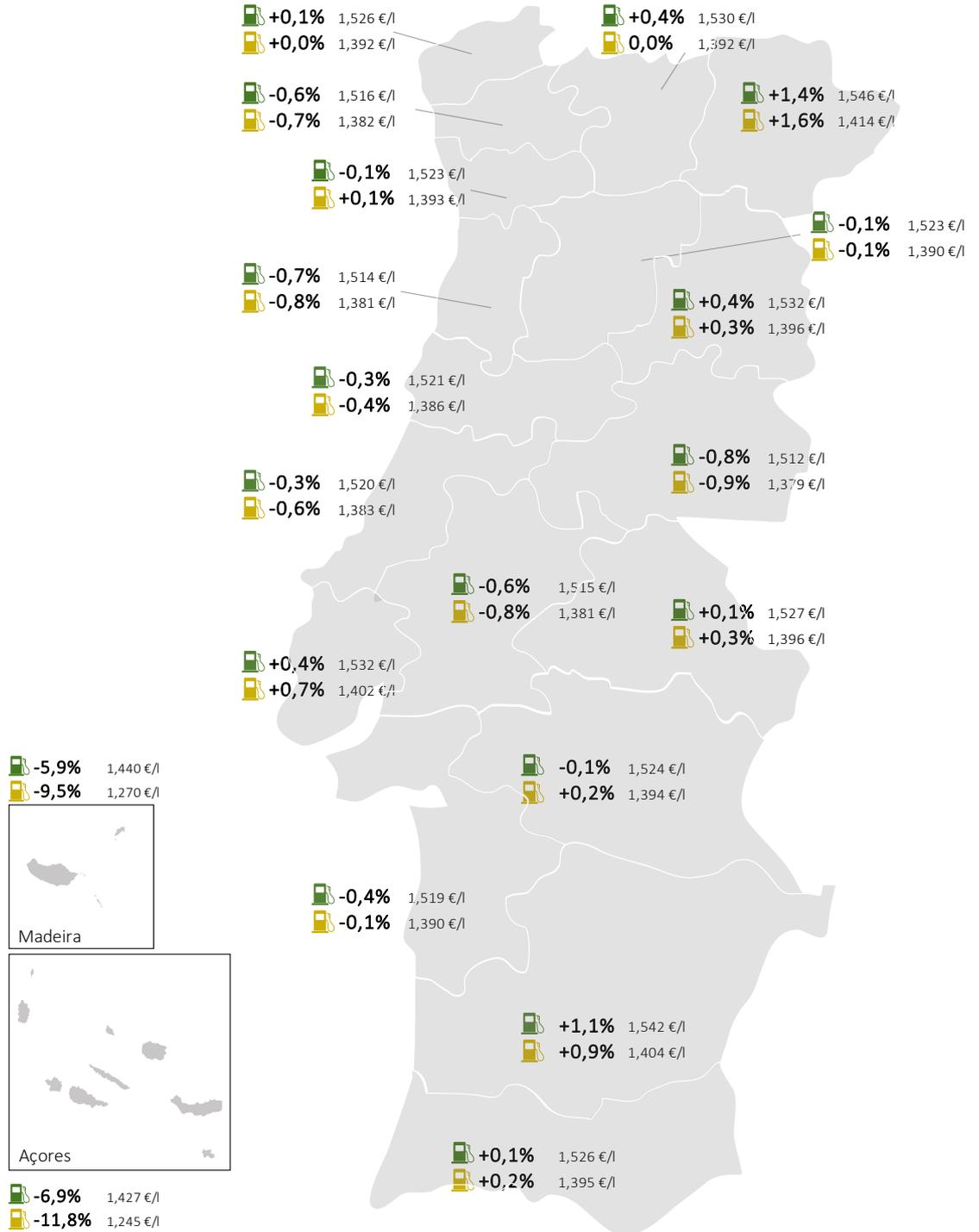
Observa-se que, no ano de 2018, o distrito onde se praticaram em média os preços de venda ao público mais caros, tanto na gasolina como no gasóleo, foram Bragança, com uma diferença de +2,7 cent.EUR/l. e de +3,1 cent.EUR/l., respetivamente, face ao PVP médio nacional. Estas diferenças são menos expressivas no segundo distrito mais caro - Beja - com uma diferença de preços face ao PVP médio nacional na gasolina e no gasóleo de +1,5 cent.EUR/l.

Em sentido contrário, constata-se que o distrito em que se praticaram os preços mais baratos foi Castelo Branco para a gasolina, e Leiria para o gasóleo, com diferenças de -1,3 cent.EUR/l. e -1,5 cent.EUR/l, respetivamente. Também se observa que nos distritos de Santarém e de Aveiro se praticaram preços de venda ao público inferiores aos praticados a nível nacional.

O diferencial de preços praticados na gasolina e no gasóleo, entre o distrito mais caro, Bragança, e o distrito mais barato, Castelo Branco na gasolina e Leiria no gasóleo, ascendem a +3,6 cent.EUR/l e a +4,5 cent.EUR/l, respetivamente.

A Figura 6-61 apresenta a variação regional de preços para os anos de 2019 para a gasolina IO95 simples e para o gasóleo simples, medida entre o PVP médio de cada distrito e o PVP médio nacional.

Figura 6-61 – Preço médio de Venda ao Público por distrito em 2019



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A Tabela 6-17 apresenta o detalhe dos 3 distritos onde os preços de venda ao público foram superiores e inferiores ao PVP médio nacional (Portugal Continental) no ano de 2019, para a gasolina e para o gasóleo.

**Tabela 6-17 – Preço da gasolina e do gasóleo, nos três distritos mais caros e mais baratos, praticados em Portugal Continental no ano 2019**

 Gasolina			 Gasóleo		
Distritos	Preço [EUR/l]	Δ média nacional [cent/l]	Distritos	Preço [EUR/l]	Δ média nacional [cent/l]
Bragança	↑ 1,546	+2,1	Bragança	↑ 1,414	+2,3
Beja	↑ 1,542	+1,7	Beja	↑ 1,404	+1,3
Lisboa	↑ 1,532	+0,7	Lisboa	↑ 1,402	+1,0
Castelo Branco	↓ 1,512	-1,3	Castelo Branco	↓ 1,379	-1,3
Aveiro	↓ 1,514	-1,1	Santarém	↓ 1,381	-1,1
Santarém	↓ 1,515	-0,9	Aveiro	↓ 1,381	-1,0

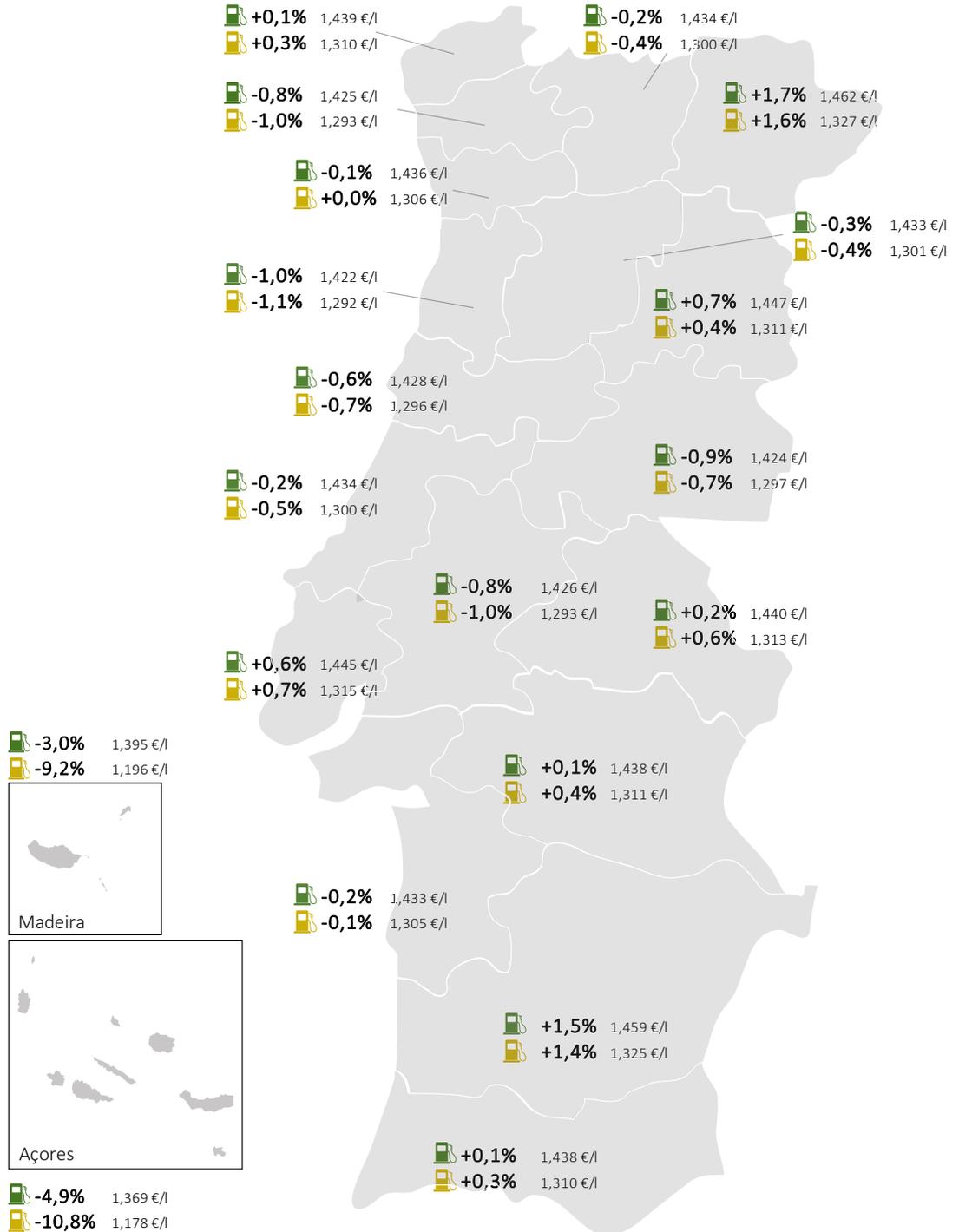
Da análise à Tabela 6-17 observa-se que, no ano de 2019, os distritos nos quais foram praticados os preços de venda ao público mais caros, tanto na gasolina como no gasóleo, foram Bragança, Beja e Lisboa. Em Bragança, a diferença dos preços de venda ao público praticados face ao preço médio nacional foi superior a +2,0 cent.EUR/l. na gasolina e no gasóleo, sendo que Beja registou diferenças de +1,7 cent.EUR/l e de +1,3 cent.EUR/l, respetivamente.

Por outro lado, os distritos nos quais foram praticados os preços de venda ao público mais baratos, na gasolina bem como no gasóleo, foram Castelo Branco, Aveiro e Santarém. As diferenças verificadas dos preços praticados nestes distritos face ao preço médio praticado a nível nacional são semelhantes na gasolina e no gasóleo variando entre -0,9 cent.EUR/l e -1,3 cent.EUR/l, observada em Castelo Branco.

O diferencial de preços praticados na gasolina e no gasóleo, entre o distrito mais caro, Bragança, e o distrito mais barato, Castelo Branco, ascendem a +3,4 cent.EUR/l e a +3,5 cent.EUR/l, respetivamente.

A Figura 6-62 apresenta a variação regional de preços para o 1º semestre de 2020, para a gasolina IO95 simples e para o gasóleo simples, medida entre o PVP médio de cada distrito e o PVP médio nacional.

Figura 6-62 – Preço médio de Venda ao Público por distrito em 2020



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

A Tabela 6-18 apresenta o detalhe dos 3 distritos onde os preços de venda ao público foram superiores e inferiores ao PVP médio nacional (Portugal Continental) no 1º semestre de 2019, para a gasolina e para o gasóleo.

**Tabela 6-18 – Preço da gasolina e do gasóleo, nos três distritos mais caros e mais baratos, praticados em Portugal Continental no ano 2019**

 Gasolina			 Gasóleo		
Distritos	Preço [EUR/l]	Δ média nacional [cent/l]	Distritos	Preço [EUR/l]	Δ média nacional [cent/l]
Bragança	↑ 1,462	+2,5	Bragança	↑ 1,327	+2,1
Beja	↑ 1,459	+2,2	Beja	↑ 1,325	+1,9
Lisboa	↑ 1,447	+1,1	Lisboa	↑ 1,315	+0,9
Castelo Branco	↓ 1,422	-1,5	Castelo Branco	↓ 1,292	-1,4
Aveiro	↓ 1,424	-1,2	Santarém	↓ 1,293	-1,3
Santarém	↓ 1,425	-1,1	Aveiro	↓ 1,293	-1,3

Da análise à Tabela 6-18, observa-se que, no ano de 2020, à semelhança do que ocorreu em 2019, os distritos onde se praticaram os preços de venda ao público mais baratos a nível nacional foram Castelo Branco, Aveiro e Santarém, e os preços mais caros, foram praticados em Bragança, Beja e Lisboa. Da mesma forma que no período homólogo anterior, o distrito de Bragança continua a praticar os preços de venda ao público de gasolina e de gasóleo mais elevados, cerca de 1,462 EUR/l e 1,327 EUR/l, apresentando diferenças de +2,5 cent.EUR/l e de +2,1 cent.EUR/l, respetivamente, face ao preço médio nacional. Beja tem um comportamento semelhante, apresentando diferenças na gasolina e no gasóleo face ao preço médio nacional de +2,2 cent.EUR/l e de +1,9 cent.EUR/l, respetivamente.

No distrito de Castelo Branco praticaram-se os preços de venda ao público de gasolina e de gasóleo mais baratos a nível nacional, cerca de 1,422 EUR/l e de 1,293 EUR/l, o que representa uma diferença de - 1,5 cent.EUR/l e de - 1,5 cent.EUR/l, respetivamente, face ao preço médio nacional.

O diferencial de preços praticados na gasolina e no gasóleo, entre o distrito mais caro, Bragança, e o distrito mais barato, Castelo Branco, ascendem a +4,0 cent.EUR/l e a +3,5 cent.EUR/l, respetivamente.

De acordo com a análise feita ao período 2018-2020, conclui-se globalmente que, embora pouco diferenciados, os preços médios da gasolina IO95 simples e do gasóleo simples revelam algumas diferenças regionais. A diferença de preços médios por litro dos combustíveis analisados não ultrapassa os 5 cent.EUR/l., para o período analisado, entre o distrito mais caro e o distrito mais barato.

Verifica-se que os distritos de Bragança, Beja e Lisboa, apresentam de forma recorrente a gasolina e o gasóleo simples mais caros. Ao contrário, Aveiro, Braga, Santarém, Castelo Branco e Coimbra são os distritos, genericamente, com os combustíveis rodoviários mais baratos.

Na génese desta variação de preços pode desde logo antecipar-se a conjugação de um conjunto de fatores, destacando-se os seguintes:

- O *mix* de oferta comercial com maior predominância de hipermercados ocorre, em maior escala, nos distritos de Porto, Lisboa, Santarém, Leiria e Braga, seguidos de Aveiro, Setúbal e Santarém, conforme já apresentado no capítulo 2.3.3. Sendo os hipermercados os operadores que, tipicamente, apresentam as ofertas comerciais mais competitivas, é expectável que estes distritos apresentem, também, os preços mais baixos;
- Em linha com os aglomerados populacionais, a maior densidade de PAC ocorre nos distritos do litoral centro e norte, por oposição aos distritos do interior, que apresentam uma maior área de abrangência por cada posto de abastecimento de combustível (*vd.* ponto 2.3.3, Figura 2-19). Considerando que as estratégias de preço dos operadores tende a responder ao grau de concorrência local, ainda que devidamente enquadrados na estratégia comercial típica de cada operador, é expectável que os PVP registem preços superiores nos distritos com menor densidade de PAC, como Beja e Bragança, e preços mais elevados nos distritos com maior aglomeração de postos, como Aveiro, Braga, Coimbra e Santarém.
- A predominância de postos de abastecimento de combustíveis localizados junto à fronteira com Espanha poderá justificar, nalguns distritos, a prática de preços inferiores, considerando a menor incidência fiscal sobre os combustíveis vendidos em território espanhol.
- Outras razões de natureza socioeconómica, como o PIB per capita e a estrutura económica e empresarial de cada distrito, poderão prevalecer sobre os fatores acima identificados e explicar a

prática de preços diferenciados pelos operadores. Refira-se neste caso o distrito de Lisboa, que pese embora a densa e diferenciada oferta, apresenta preços superiores à média nacional, o que sugere uma procura inelástica dos combustíveis líquidos rodoviários neste distrito.

Por último, refira-se que nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores vigora um regime de preços máximos de venda ao público da gasolina IO95 e do gasóleo rodoviário, pelo que as diferenças de preços significativas que se verificam na Madeira e nos Açores decorrem do regime de preços máximos aplicados regionalmente.

## **6.5 DESAGREGAÇÃO DO MERCADO POR OPERADOR**

No presente subcapítulo será apresentada uma análise desagregada por operador, incluindo os 5 maiores em atividade no mercado nacional que, em agregado e para o ano 2019, representam 96% e 95% das introduções a consumo de gasolinas e gasóleos, respetivamente.

### **6.5.1 GASOLINA IO95 SIMPLES**

**[Informação confidencial]**

### **6.5.2 GASOLINA IO95 ADITIVADA**

**[Informação confidencial]**

### **6.5.3 GASOLINA IO98 SIMPLES**

**[Informação confidencial]**

### **6.5.4 GASOLINA IO98 ADITIVADA**

**[Informação confidencial]**

### **6.5.5 GASÓLEO SIMPLES**

**[Informação confidencial]**

### **6.5.6 GASÓLEO ADITIVADO**

**[Informação confidencial]**

## 7.CONCLUSÕES





## 7 CONCLUSÕES

Ao longo do presente relatório foram apresentadas análises sobre o funcionamento do mercado dos combustíveis rodoviários, com especial enfoque na estrutura desse mercado, nos *players* intervenientes e respetivo posicionamento, na forma como são desempenhadas as atividades que compõem a cadeia de valor, nos custos específicos das referidas atividades, no tipo de ofertas comerciais oferecidas aos consumidores, entre outros.

As análises realizadas foram, no essencial, baseadas num extenso acervo de dados materializado no Balcão Único da Energia, de onde foi possível retirar as quantidades de gasolinas e gasóleos mobilizadas nas infraestruturas que compõem o suporte físico da cadeia de valor e, em particular, os preços praticados no retalho.

As cotações e preços internacionais da gasolina e gasóleo foram obtidos através das publicações da *Argus Média*, em particular o *European Products*. Foram ainda consultados os Relatórios e Contas da Galp Energia, S.G.P.S., da Companhia Logística de Combustíveis, S.A., bem como diversas outras fontes e documentos citados no decorrer do relatório.

### REFINAÇÃO/APROVISIONAMENTO, LOGÍSTICA PRIMÁRIA E INTRODUÇÕES A CONSUMO

No que respeita à cadeia de valor dos combustíveis rodoviários, importa referir que, à medida que se caminha da refinação/aprovisionamento para a comercialização retalhista, o setor torna-se mais participado.

Com efeito, o mercado nacional dispõe de um único refinador (com duas refinarias) – a Galp Energia – que, em parte fruto dessa circunstância e também resultante do contexto histórico do setor, é o líder de mercado, tendo uma presença muito forte em todos os elos da cadeia de valor.

Olhando de uma forma mais abrangente para o mercado ibérico, a Galp Energia, a Repsol, a Cepsa e a BP, são as companhias que exercem as atividades de refinação, o que fundamenta amplamente a implementação destes operadores na Península Ibérica e em Portugal.

A Galp Energia, a Repsol, a Cepsa e a BP, ou como referido ao longo deste relatório as companhias petrolíferas de bandeira, têm uma representação nas introduções a consumo no mercado nacional

superior a 80% para as gasolinas e superior a 80% para os gasóleos, para todo o período analisado (de 2018 até final do primeiro semestre de 2020). Este dado é muito relevante e reflete a vantagem competitiva de se exercer a atividade de refinação.

Ainda no que respeita a introduções a consumo, se às quatro companhias petrolíferas de bandeira acrescentarmos a contribuição da Prio, obtemos uma quota de mercado agregada confortavelmente acima dos 95%, ou seja, está concentrada nestes 5 operadores a esmagadora maioria da atividade de aprovisionamento/refinação.

A caracterização das atividades de logística primária, designadamente a operação de terminais de granéis líquidos, a armazenagem, o transporte e a expedição de gasolinas e gasóleos para o retalho, permite também constatar a predominância da Galp Energia.

A Galp Energia opera os dois principais terminais de granéis líquidos, nos portos de Sines e Leixões, sendo os únicos portos de águas profundas na costa portuguesa, para além de estar presente no Porto de Setúbal com uma infraestrutura portuária de menor expressão.

Refira-se também, no que respeita ao armazenamento, que a Galp Energia, considerando apenas as instalações afetas às refinarias, detém cerca de 40% da capacidade de armazenagem em Portugal Continental. Considerando ainda o Parque da Boa Nova a norte, a sua participação no Parque de Aveiras de Cima no centro<sup>38</sup>, e a instalação da Tanquisado a sul, a capacidade de armazenagem da Galp ascende a cerca de 60% da capacidade total em Portugal Continental.

Alargando a análise à Repsol, à Cepsa, à BP e à Prio, são poucas as infraestruturas de logística detidas por outros *players* no mercado nacional de combustíveis rodoviários, restando apenas o terminal da Trafaria, da OZ Energia, e o terminal do Barreiro, da Alkion Lisbon Terminals, que voltará a merecer atenção nas presentes conclusões.

Assim, importa efetivamente sublinhar que o acesso às instalações de logística é um fator crítico na dinâmica concorrencial deste mercado, reforçando a posição dos operadores que beneficiam dessa

---

<sup>38</sup> Considerando 65% do total da capacidade do Parque de Aveiras de Cima, e acordo com a *equity* da Galp Energia na CLC. Apesar de ser uma infraestrutura logística declarada de interesse público, a utilização destas infraestruturas pela Galp tem sido em linha com percentagem do capital detido na CLC.

circunstância. Sobretudo quando integrado com a atividade de refinação, o acesso a infraestruturas portuárias e de armazenamento permite a otimização do aprovisionamento, mediante importações e *trading* internacional, sempre que tal opção se revele mais vantajosa.

Ainda no que respeita à logística são de relevar os seguintes aspetos: (i) a presença da Alkion no mercado, como já se referiu, e (ii) os regimes de atividade da Companhia Logística de Combustíveis (CLC), S.A., e da Companhia Logística de Terminais Marítimos (CLT), S.A.

A Alkion Lisbon Terminals é o operador do terminal de granéis líquidos do Barreiro, sendo o único operador de infraestruturas no SPN que não desempenha atividades de comercialização grossista ou retalhista. A desverticalização deste operador permite que o seu desempenho nas atividades de logística que assegura seja independente, em linha com um princípio basilar adotado nos setores elétrico e gasista, em que o regime de operação de grandes infraestruturas é independente do ponto de vista da propriedade dos *players* que atuam nas atividades de comercialização.

O terminal de granéis líquidos do Barreiro está bem localizado, permitindo cobrir territorialmente o centro/sul de Portugal Continental, com especial ênfase para a região de Lisboa e península de Setúbal. Para além disso, esta instalação tem condições para uma futura expansão da capacidade instalada nas instalações da CLC em Aveiras de Cima, podendo perfilar-se como ponto de entrada no SPN para importações de comercializadores no mercado retalhista, de média dimensão, com dificuldades de acesso às infraestruturas de logística primária.

O terminal do Barreiro tem, contudo, algumas limitações nas capacidades dos navios que pode receber, em virtude da profundidade das águas nas zonas de acostagem e na via de navegação no estuário do Tejo até ao seu cais.

As instalações da CLC, situadas em Aveiras de Cima, desempenham um papel determinante no SPN, pela sua localização, pela sua interoperacionalidade com a refinaria de Sines e por estar ligada, de forma indireta, à principal infraestrutura portuária do país.

Nessa medida, as instalações de receção, armazenamento e expedição de produtos petrolíferos de Aveiras de Cima, pela capacidade, localização e inexistência de alternativas viáveis à sua utilização, foram designadas como *‘grandes instalações petrolíferas existentes’*, nos termos do Decreto-Lei n.º 31/2006, na

redação introduzida pelo Decreto-Lei n.º 244/2015, tendo sido também declaradas, nos termos do mesmo diploma, como instalações de interesse público.

Em virtude do estatuto de *‘instalação de interesse público’* a CLC está vinculada ao dever de apresentar anualmente à ERSE *“a metodologia tarifária a aplicar, incluindo os vários tipos de desconto a praticar, o sistema de acesso de terceiros às suas instalações e o plano anual de investimento, definidos em respeito pelas boas práticas internacionais para ativos semelhantes, pelos princípios da transparência e da não discriminação, garantindo a correta remuneração do capital investido e refletindo os custos suportados”*.

Assim, em cumprimento das exigências legais acima referidas, a CLC publica, desde 2016, condições comerciais e técnicas de acesso às suas infraestruturas, revistas a cada 3 anos, tendo as atuais condições entrado em vigor a 29 de maio de 2019.

No presente relatório foram analisados o tarifário aplicado a gasolinas e gasóleos e as condições de acesso, de onde se constata limitações evidentes ao regime implementado, nomeadamente: (i) a remuneração do capital investido é manifestamente alta e (ii) o acesso efetivo às instalações depende do acesso a montante a instalações de armazenagem em Sines, no ponto de partida do oleoduto multiproduto Sines – Aveiras de Cima, não vinculadas a qualquer regime de acesso a terceiros.

Em termos práticos não está assegurado o acesso efetivo às instalações da CLC, por não haver qualquer regime de acesso consagrando a tancagem intermédia entre o oleoduto multiproduto Sines – Aveiras de Cima e o terminal de granéis líquidos do Porto de Sines, operado em regime de Serviço Público pela CLT, S.A.

Estes constrangimentos foram identificados e, em maio de 2018 a Autoridade da Concorrência (AdC), no seu relatório de *Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal Continental*, recomendou ao Governo que procedesse *“à aprovação dos atos”* necessários para a criação de condições com vista a assegurar a ligação ao Porto de Sines do oleoduto multiproduto existente entre a Refinaria de Sines e as instalações de Aveiras de Cima da CLC – Companhia Logística de Combustíveis, S.A. (CLC).

Por sua vez, segundo o disposto no artigo 242.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, que aprovou o Orçamento do Estado para o ano 2019, a ERSE ficou incumbida da elaboração de uma análise custo-benefício do impacto do projeto de ligação, por oleoduto, da refinaria de Sines ao Porto de Sines, o

qual foi concluído no início de 2020 com consultas prévias à AdC e ao Conselho para os Combustíveis da ERSE.

As conclusões dessa análise custo-benefício enfatizaram os seguintes aspetos: (i) a viabilidade dependeria de se gerarem ganhos não despendidos nas importações face aos preços do aparelho refinador nacional, sustentáveis a medio/longo prazo; (ii) o nível de incerteza elevado quanto à evolução do SPN num contexto de transição energética; (iii) a necessidade de implementar instrumentos de gestão de risco que permitam mitigar os riscos para eventuais promotores; e (iv) o impacto ambiental de novas infraestruturas de armazenagem de produtos petrolíferos, em contraciclo com a estratégia estabelecida no Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC) 2050 .

Perante estes constrangimentos, a ERSE apontou a razoabilidade de equacionar outras possíveis medidas, entre as quais o incentivo ao acesso negociado às infraestruturas existentes em Sines, designadamente na Refinaria de Sines e na fábrica da Repsol Polímeros.

O acesso negociado às instalações existentes em Sines deve salvaguardar a continuidade das atividades que aí decorrem, sem a criação de constrangimentos operacionais para os seus operadores, e deve prever uma retribuição justa pelos serviços prestados.

Nessa medida, havendo a possibilidade de se aplicarem preços razoáveis, inferiores aos custos específicos de uma infraestrutura nova, poder-se-ia encontrar uma posição de equilíbrio com ganhos partilhados por todos os intervenientes, eliminando-se o risco de custos afundados com a concretização desse projeto.

Foi referido nesse estudo pela ERSE que *“a declaração do interesse público às instalações de armazenagem/expedição de produtos petrolíferos existentes em Sines poderá ser uma solução alternativa”*, desde que esteja salvaguardada a interoperacionalidade das infraestruturas existentes, e em particular se leve em linha de conta o papel determinante da Refinaria de Sines para a garantia da segurança de abastecimento do SPN. Em suma, a declaração do interesse público ao seu parque de tanques deve acautelar o funcionamento eficiente da refinaria, bem como atender à disponibilidade das reservas de segurança contratualizadas com a ENSE aí mantidas.

No presente relatório, a ERSE retoma esta temática apontando essa medida como forma de se reforçar a competitividade do setor nas atividades a montante do retalho, contrariando o nível de concentração que se verifica presentemente ao nível das introduções ao consumo e no mercado grossista do SPN.

## O RETALHO DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS

O retalho dos combustíveis rodoviários mereceu igualmente uma análise detalhada, na qual se destaca desde logo o tipo de operadores presentes no mercado e, em particular, o posicionamento que os diferencia.

Com efeito, o retalho de combustíveis líquidos no SPN é assegurado por operadores com características muito bem diferenciadas, designadamente:

- As já referidas companhias petrolíferas de bandeira – a Galp Energia, a Repsol, a BP e a Cepsa – assentes numa marca forte, cuja estratégia está muito vocacionada para a fidelização de clientes, através de propostas comerciais como os cartões de frota, parcerias com outras entidades, descontos e promoções específicas, etc.

As companhias petrolíferas de bandeira representam, em agregado, cerca de 61% dos postos de abastecimento de combustíveis existentes e em operação no SPN, sendo de salientar que, apesar de não terem uma presença tão forte como nas quotas de mercado das introduções a consumo, continuam a ter uma maior visibilidade do que os restantes operadores no retalho.

- As companhias com ofertas *low-cost*, que se diferenciam no mercado através de ofertas mais económicas, numa estratégia que visa maiores volumes de vendas em detrimento de margem comercial.

As companhias com ofertas *low-cost* já representam cerca de 8% dos postos de abastecimento de combustíveis em operação, sendo um dos segmentos que tem registado maior expansão nos últimos anos.

- Os hipermercados que, de uma maneira geral, proporcionam as ofertas mais económicas no SPN, limitando a operação dos postos de abastecimento a serviços básicos, sem as habituais lojas de conveniência ou serviços de assistência técnica, lavagem auto, cafetaria, etc., que frequentemente fazem parte da oferta de outros operadores.

Os postos de abastecimento afetos às cadeias de hipermercados já representam cerca de 9% do total.

Existem ainda operadores que não se enquadram nos três grupos identificados acima, nomeadamente por se tratarem de marcas com uma cobertura e visibilidade menores, por serem revendedores com marca própria, ou, sobretudo, por não terem uma marca comercial distintiva e não praticarem preços significativamente mais baixos do que as companhias petrolíferas de bandeira.

No que respeita aos postos de combustíveis nas redes de revenda das companhias petrolíferas de bandeira, existe ainda uma outra forma de segmentação, designadamente: (i) os postos *CoCo* (*Company Owned Company Operated*), que são operados pela companhia e ostentam a marca, (ii) os postos *CoDo* (*Company Owned Distributor Operated*), que ostentam a marca e são operados por revendedores e (iii) os postos *DoDo* (*Distributor Owned Distributor Operated*), operados por revendedores com marca própria.

As redes de retalho das companhias petrolíferas de bandeira foram caracterizadas no presente trabalho, destacando-se o papel dos revendedores que ostentam a marca das companhias. Com efeito, a rede da companhia líder de mercado – a Galp Energia –, é composta por cerca de **[Informação confidencial]** de revendedores a operar na modalidade *CoDo*, o que é representativo do modelo de negócio e da importância e reputação da marca. A predominância de postos na modalidade *CoDo* é ainda mais evidente na rede de retalho da BP (acima de **[Informação confidencial]**), sendo para as companhias tradicionais menor na cadeia da Cepsa (em torno dos **[Informação confidencial]**).

É, por isso, cada vez mais perceptível no modelo de negócio do retalho das companhias petrolíferas de bandeira a predominância dos revendedores na operação dos postos de abastecimento, que preferem atuar sob a alçada de uma marca forte que lhes oferece maior visibilidade e segurança no aprovisionamento.

Os preços praticados no retalho de gasolinas e gasóleos está, conforme referido, fortemente condicionado pelas estratégias dos operadores, em particular o seu posicionamento no mercado, de acordo com as tipificações referidas anteriormente.

A análise dos preços de venda ao público (PVP) dos combustíveis rodoviários, para os anos de 2018 e 2019, permite apontar as seguintes conclusões:

- Para a gasolina IO95 simples, tomando como referência os PVP praticados pelos hipermercados, verificou-se em termos médios acréscimos entre os 2 a 2,6% nas ofertas das companhias com

ofertas *low-cost* e entre os 5,9 a 6,5% para os valores mais altos praticados pelas companhias petrolíferas de bandeira.

- Para o gasóleo simples, tomando como referência os PVP dos hipermercados, os acréscimos foram entre os 1,5 a 4,5% para as companhias com ofertas *low-cost* e entre os 7,8 e 9% para as companhias petrolíferas de bandeira.
- Para o GPL Auto as diferenças observadas são ainda de maior magnitude, com acréscimos de 2,3 a 4,6% para as companhias com ofertas *low-cost* e entre os 9,6 e 11,7% para as companhias petrolíferas de bandeira, quando comparados com os PVP praticados pelos hipermercados.

Fazendo a mesma análise, e desconsiderando os efeitos fiscais, as margens de comercialização praticadas revelam uma discrepância ainda maior, designadamente:

- Para a gasolina IO95 simples, margens de comercialização em cadeia entre os 7,9 cent.EUR/l e os 8,3 cent.EUR/l para os hipermercados, entre 10,9 cent.EUR/l e os 11,1 cent.EUR/l para as companhias com ofertas *low-cost* e entre os 15,9 cent.EUR/l e os 16,6 cent.EUR/l para as companhias petrolíferas de bandeira.
- Para o gasóleo simples, margens de comercialização em cadeia entre os 7,1 cent.EUR/l e os 7,5 cent.EUR/l para os hipermercados, entre 8,9 cent.EUR/l e os 12,6 cent.EUR/l para as companhias com ofertas *low-cost* e entre os 16,0 cent.EUR/l e os 17,8 cent.EUR/l para as companhias petrolíferas de bandeira.
- Para os GPL Auto, margens de comercialização em cadeia entre os 9,1 cent.EUR/l e os 11,4 cent.EUR/l para os hipermercados, entre 11,7 cent.EUR/l e os 12,6 cent.EUR/l para as companhias com ofertas *low-cost* e entre os 14,5 cent.EUR/l e os 17,9 cent.EUR/l para as companhias petrolíferas de bandeira.

Estas estratégias de *pricing* tiveram reflexos ao nível das quantidades vendidas, sendo que, em média um posto de abastecimento de combustíveis líquidos afeto a um hipermercado tem associado um volume de vendas superior aos restantes operadores. Tipicamente, no caso dos gasóleos, o acréscimo de vendas dos hipermercados face às companhias petrolíferas de bandeira está em torno dos 87%, chegando a duplicar o volume de atividade no caso das gasolinas. Essa diferença é menos expressiva no caso dos operadores

com ofertas *low-cost* que, em média, vendem mais 10% de gasolinas e 40% de gasóleos por comparação a um posto de combustível associado a uma companhia petrolífera de bandeira. Os postos de abastecimento dos operadores sem uma diferenciação clara, não integrados nas três tipologias identificadas, perdem em volume de vendas para todos os restantes operadores.

Como corolário da análise de preços e quantidades, é notório no mercado dos combustíveis líquidos rodoviários o posicionamento dos hipermercados, cujas margens e ofertas no mercado são mais atrativas do que as dos seus concorrentes, perfilando-se, um pouco à semelhança das tarifas de venda a clientes finais praticadas nos setores elétrico e gasista, como preços de refúgio, obrigando os seus concorrentes a colocarem ofertas competitivas a fim de preservarem os volumes de vendas.

Outro aspeto analisado, que abona em prol do funcionamento do mercado de combustíveis líquidos rodoviários, está relacionado com a atualização dos preços de venda ao público, a qual demonstra elevados níveis de correlação face às cotações das *commodities* nos mercados internacionais.

Com efeito, para o período analisado – entre 2018 e o primeiro semestre de 2020 –, as correlações entre os preços antes de impostos, da gasolina IO95 simples e do gasóleo simples, face às cotações internacionais esteve sempre confortavelmente acima dos 90%, quando tomada como referência a média de cotações + frete registada na semana anterior à semana em que se insere o dia de comparação.

Este dado indicia uma atualização de preços semanal, tomando como referência a média dos preços registados na semana anterior no fob ARA<sup>39</sup>, o que demonstra um mercado bastante reativo à variação dos preços *ex-refinaria* apurados a partir de um *benchmark* face a um *hub* de grande liquidez.

Para além dos combustíveis simples, foram também apresentadas as variações típicas dos combustíveis aditivados face aos combustíveis simples: (i) a gasolina IO98 aditivada custou, em média, sensivelmente mais 15 cent.EUR/l, em 2018, e 17 cent.EUR/l, em 2019, do que a gasolina IO95 simples e (ii) o gasóleo simples custou, em média, mais menos cerca de 5,5 cent.EUR/l, em 2018 e 2019 do que o aditivado.

Outro aspeto a relevar no presente trabalho prende-se com a análise regional, por distrito, dos PVP dos combustíveis rodoviários em Portugal Continental e regiões autónomas. Verificou-se que, para o período

---

<sup>39</sup> NWE-fob ARA: North West Europe – free on board Amsterdam–Rotterdam–Antwerp

2018-2020, os preços médios da gasolina IO95 simples e do gasóleo simples revelam algumas diferenças regionais, embora pouco pronunciadas. A diferença de preços médios por litro dos combustíveis analisados não ultrapassa os 5 cent.EUR/l, entre o distrito mais caro e o distrito mais barato.

Verifica-se que os distritos de Bragança, Beja e Lisboa, apresentam de forma recorrente a gasolina e o gasóleo simples mais caros. *A contrario*, Aveiro, Braga, Santarém, Castelo Branco e Coimbra são os distritos, genericamente, com os combustíveis rodoviários mais baratos.

Na génese desta variação de preços pode, desde logo, antecipar-se a conjugação de um conjunto de fatores, destacando-se os seguintes: (i) a maior ou menor predominância de hipermercados e companhias com ofertas *low-cost*; (ii) a maior ou menor densidade de postos de abastecimento de combustíveis por distrito; (iii) a inserção dos postos em zonas raianas e (iv) aspetos de natureza socioeconómica, como o PIB per capita, a estrutura económica e empresarial de cada distrito, etc.

As Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores são analisadas numa outra perspetiva, uma vez que vigora um regime de preços máximos de venda ao público para a gasolina e para o gasóleo rodoviário. Assim, as diferenças de preços significativas que se verificam na Madeira e nos Açores decorrem do regime de preços máximos aplicado regionalmente.

A análise ao retalho de combustíveis líquidos rodoviários é concluída com análises individualizadas aos cinco principais operadores no mercado nacional, de onde se releva a estratégia de preços da Prio, enquadrada no conjunto dos operadores com ofertas *low-cost*.

#### **ANÁLISE DO PRIMEIRO SEMESTRE DO 2020 E IMPACTOS DA PANDEMIA DE COVID-19**

Os primeiros 10 dias de 2020 foram marcados com os preços do crude em alta, refletindo a instabilidade no Médio Oriente fruto das fortes tensões entre o Irão e os EUA. Porém, a partir de meados de janeiro, os efeitos dos surtos de COVID-19 na China já obrigavam a revisões sistemáticas dos preços do petróleo em baixa.

No início de março, com a procura por matéria prima em queda, não houve concertação entre os países do grupo OPEP+ e a Rússia relativamente a cortes mais profundos no fornecimento de petróleo. Consequentemente, iniciou-se uma guerra de preços entre a Arábia Saudita e a Rússia, com a Arábia

Saudita a sinalizar a sua intenção de intensificar a oferta de petróleo no mercado, anunciando grandes descontos nos seus preços de venda oficiais para abril.

Em meados de março os contratos futuros de Brent caíram para valores abaixo dos 30 EUR por barril, pela primeira vez em quatro anos. Em paralelo, as consequências da pandemia de COVID-19 continuaram a afetar as perspetivas de procura, chegando o preço em mercado spot a ser mais barato do que em futuros.

Em Portugal, com a procura de combustíveis rodoviários em queda desde janeiro, é decretado o estado de emergência a 22 de março, com as introduções a consumo de gasolinas e gasóleos a diminuírem nesse mês em 17,4 kton e 49,2 kton, respetivamente, face ao período homólogo. Todavia, a quebra mais acentuada na comercialização de gasolinas e gasóleos verificou-se em abril, o primeiro mês integral em que vigorou o estado de emergência, fruto da aplicação das medidas de confinamento mais rigorosas.

A forte quebra na procura de gasolinas e gasóleos, nos mercados internacionais e nacionais, impôs a necessidade de ajustar a atividade do aparelho refinador nacional. A Galp Energia suspendeu temporariamente a atividade das suas refinarias, por se encontrar no limiar das respetivas capacidades de armazenamento.

No que respeita às introduções a consumo, o mês de maio encetou uma retoma gradual do mercado dos combustíveis rodoviários, com o termo do estado de emergência (a 2 de maio) e o progressivo desconfinamento da sociedade. Em termos acumulados, o primeiro semestre de 2020 registou uma quebra de 17% face ao período homólogo, o equivalente a 514 kton.

A forte quebra no consumo dos combustíveis rodoviários teve impacto nas margens de comercialização praticadas pelos operadores, com aumentos significativos na gasolina IO95 simples e no gasóleo simples, de 33,8% e 20,7%, respetivamente, de 2019 para 2020. Em termos médios, as margens de comercialização em cadeia no primeiro semestre de 2020 foram as seguintes:

- Para a gasolina IO95 simples, 11,9 cent.EUR/l para os hipermercados, 15,2 cent.EUR/l para as companhias com ofertas *low-cost* e 21,9 cent.EUR/l para as companhias petrolíferas de bandeira.
- Para o gasóleo simples, 10,5 cent.EUR/l para os hipermercados, 14,5 cent.EUR/l para as companhias com ofertas *low-cost* e 21,2 cent.EUR/l para as companhias petrolíferas de bandeira.

Não obstante as margens terem sido altas, o primeiro semestre ficou marcado por preços de venda ao público baixos, em virtude da desvalorização do crude e dos derivados do petróleo nos mercados internacionais.

O aumento das margens de comercialização é, em certa medida, justificado pela necessidade de repercutir componentes fixas de custo na cadeia de valor por volumes de venda menores. A rede de retalho de combustíveis rodoviários, em particular o CAPEX e o OPEX dos postos de abastecimento, tem associado uma forte componente de custos fixos, sendo de sublinhar o facto de, no decurso do estado de emergência, ter havido a obrigatoriedade de manter em atividade esses postos, independentemente dos respetivos níveis de atividade.

Por outro lado, a forte retração no consumo promoveu uma redução da taxa de rotação nas infraestruturas do setor, tanto ao nível da logística primária como nos postos de combustíveis. Este facto promove o aumento do desfasamento entre os momentos de aprovisionamento e a comercialização junto dos consumidores finais, sendo que o apuramento de margens de comercialização face a cotações, em base diária, não leva em linha de conta o custo real do aprovisionamento que, num contexto de queda acentuada de cotação, eleva artificialmente as margens reais. Este efeito, foi muito pronunciado no mês de março, altura em que as margens de comercialização registaram os valores mais altos.

Refira-se ainda que o aumento das margens de comercialização foi consistente com a evolução da procura de combustíveis rodoviários no mercado nacional, tendo sido mais significativo nas gasolinas do que nos gasóleos em virtude da maior expressão da quebra da procura neste segmento.

No que respeita às tipologias de operadores, verificou-se que a redução dos volumes de vendas por posto de abastecimento no primeiro semestre de 2020, em termos relativos, impactou de forma sensivelmente igual as companhias petrolíferas de bandeira, os operadores com ofertas *low-cost* e os hipermercados.

A IEA<sup>40</sup> no seu *Oil Market Report – August 2020* aponta que a trajetória de recuperação da procura de combustíveis líquidos estagnou em muitas regiões na Europa. Sublinha também que a procura por

---

<sup>40</sup> IEA – International Energy Agency, ou Agência Internacional de Energia é uma organização internacional sediada em Paris ligada a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico. Atua como a orientadora política de assuntos energéticos para seus 30 países membros.

combustíveis líquidos no primeiro semestre de 2020 foi ligeiramente mais positiva do que o inicialmente expectável, porém, perspetiva o segundo semestre com grande cautela, até porque o aumento de casos da COVID-19 motivou recentes atualizações em baixa, sobretudo na procura de gasolina.

Os dados de Portugal para o mês de agosto estão alinhados com as perspetivas da IEA, com as introduções a consumo das gasolinas + gasóleos a estagnarem de julho para agosto.

A EIA<sup>41</sup> prevê que em 2020 o consumo médio de petróleo e combustíveis líquidos em todo o mundo seja de 93,1 Milhões de barris por dia (Mbpd), com uma retração de 8,3 Mbpd face a 2019, estimando um aumento de 6,5 Mbpd para 2021 que, todavia, não chega para retomar a procura pré-COVID-19.

#### **REGULAÇÃO DO SETOR PETROLÍFERO NACIONAL – O CONTEXTO ATUAL E AS TENDÊNCIAS A MÉDIO PRAZO**

Conforme se referiu ao longo deste capítulo de conclusões, o retalho dos combustíveis líquidos rodoviários em Portugal é uma atividade com um nível de participação razoável (conforme se constata no capítulo 2 e no Anexo D).

Os preços de venda ao público estão fortemente acoplados à variação das cotações internacionais e as margens de comercialização respondem aos aumentos e retrações da procura, conforme se constatou, no primeiro semestre de 2020, na análise efetuada aos impactos das medidas de confinamento impostas pela pandemia de COVID-19.

A presença dos hipermercados e operadores com ofertas *low-cost* tem motivado ofertas comerciais muito competitivas, com modelos de negócio assentes em volumes de venda elevados e margens reduzidas. Estes operadores colocam pressão sobre os restantes e, em particular, sobre as companhias petrolíferas de bandeira que, praticando ofertas indiferenciadas mais altas, têm que apresentar propostas comerciais específicas – como os cartões de frota, parcerias, descontos, etc. – que aproximem os seus preços dos praticados pelos hipermercados e operadores *low-cost*, sob pena de serem fortemente penalizados no mercado.

---

<sup>41</sup> EIA – Energy Information Administration é uma agência governamental dos EUA, com sede em Washington D.C., ligada ao Departamento de Energia dos Estados Unidos. A EIA publica as estatísticas oficiais do governo dos EUA.

A dinâmica concorrencial que se constata no retalho perde-se à medida em que se caminha para as atividades de *upstream* na cadeia de valor. O número de intervenientes que atua no aprovisionamento de gasolinas e gasóleos para o mercado grossista, ou seja, os refinadores e os importadores, é bastante limitado, sendo que os cinco principais *players* representam mais de 95% das introduções a consumo de combustíveis rodoviários no mercado nacional.

Têm sido tomadas medidas que visam reduzir a concentração das atividades de aprovisionamento para o mercado nacional, como por exemplo a declaração do interesse público às instalações da CLC. Porém, estas medidas devem ser consolidadas de forma a que o acesso efetivo às infraestruturas da CLC, a um preço competitivo, possa ser uma realidade.

O Decreto-Lei n.º 97/2002, de 12 de abril, segundo a redação que lhe foi atribuída pelo Decreto-Lei n.º 57-A/2018, de 13 de julho, atribuiu à ERSE a regulação e supervisão dos setores do gás de petróleo liquefeito (GPL), dos combustíveis derivados do petróleo e dos biocombustíveis.

A atuação da ERSE no SPN é balizada pelos seus estatutos e leis enquadradoras, como o Decreto-Lei n.º 31/2006, de 1 de fevereiro, na sua atual redação, e assenta no paradigma de um mercado participado, no qual a formação de preços e, em parte a qualidade de serviço, resultam da concorrência.

Nessa medida, o reforço da transparência no mercado dos combustíveis e GPL tem merecido grande atenção por parte da ERSE, destacando-se a publicação do Regulamento n.º 141/2020, de 20 de fevereiro, *‘relativo ao regime de cumprimento do dever de informação do consumidor de combustíveis derivados do petróleo e de GL ao consumidor’*, a publicação de boletins mensais relativos ao mercado dos combustíveis e GPL e os relatórios de supervisão e análise de mercado, como é o caso deste documento e o recentemente publicado para o mercado de GPL embalado<sup>42</sup>.

Tendo em conta as perspetivas futuras para o SPN, em particular a transição para vetores energéticos mais sustentáveis, antecipa-se uma redução muito acentuada do consumo de combustíveis fósseis nas próximas décadas e uma eliminação dessa procura a médio prazo, criando fortes desafios para a regulação deste setor.

---

<sup>42</sup> [https://www.erse.pt/média/mecevbda/relatório\\_análise-do-mercado-de-gpl-embalado.pdf](https://www.erse.pt/média/mecevbda/relatório_análise-do-mercado-de-gpl-embalado.pdf)

A IEA, publicou através do seu *World Energy Outlook 2019* (WEO 2019) as projeções e as análises para a procura de energia, incluindo a procura de petróleo e produtos derivados por região, de onde se destaca no Cenário de Políticas Atuais (CPA) e no Cenário Desenvolvimento Sustentável (CDS), reduções acima de 40% e 65%, respetivamente, até 2040, para o consumo de derivados de petróleo na União Europeia face aos dados de 2018.

A nível nacional, o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC2050), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho, perspectiva atingir o objetivo de neutralidade carbónica em 2050. As metas do RNC50 são consistentes com as projeções da IEA, acompanhando de perto o cenário mais ambicioso.

Neste contexto, será pouco razoável prever um reforço da concorrência no SPN pela via da entrada de novos operadores no mercado. Com efeito, será até mais plausível considerar uma tendência de maiores níveis de concentração em todos os segmentos da cadeia de valor.

O equilíbrio entre a proteção dos consumidores e a sustentabilidade das empresas do setor da energia, atento o particular contexto de reforma, deve ser promovido, sendo que, ao nível do SPN, a otimização dos recursos existentes deve prevalecer sobre investimento novo e devem ser privilegiadas as reformas que promovam a desverticalização e o uso partilhado de infraestruturas, como forma de mitigação de risco.

Em face do exposto, é imperativo um modelo de regulação que responda eficazmente aos desafios trazidos pelo contexto da transição energética e às alterações daí decorrentes na dinâmica e funcionamento deste mercado, sendo certo que a atuação *ex-post* assume um papel preponderante neste contexto, com tendência a crescentes níveis de concentração, e com necessidades acrescidas de supervisão e atenção reforçada às práticas e comportamentos dos operadores.

Porém, complementarmente é recomendável a adoção das bases legais para um modelo regulatório *ex-ante*, mais interventivo, que replique os benefícios da concorrência e salvaguarde simultaneamente dois princípios basilares importantes num mercado em transição: a proteção dos consumidores e o equilíbrio económico-financeiro dos operadores que nele atuam.



## ANEXOS





## ANEXO A – CARACTERIZAÇÃO DO APARELHO REFINADOR NACIONAL

### 1. REFINARIA DE SINES

#### 1.1 Caracterização Geral

A refinaria de Sines iniciou a sua laboração em 1978 e conta, após o projeto de conversão em 2013, com uma unidade de *hydrocracking* e ainda uma unidade de *fluid catalytic cracking*.

Figura A-1 – Refinaria de Sines



**Empresa:** Petrogal;

**Capacidade de destilação:** 220 kbpd ou 10,8 Mton/ano;

**OpEx:** Superior a 40 M€/ano;

**Custos em energia:** 60-70% de OpEx;

**Combustíveis consumidos:** ≈ 500 kton NGE/ano:

- produção de vapor: ≈ 35%;
- aquecimento: ≈ 65%;

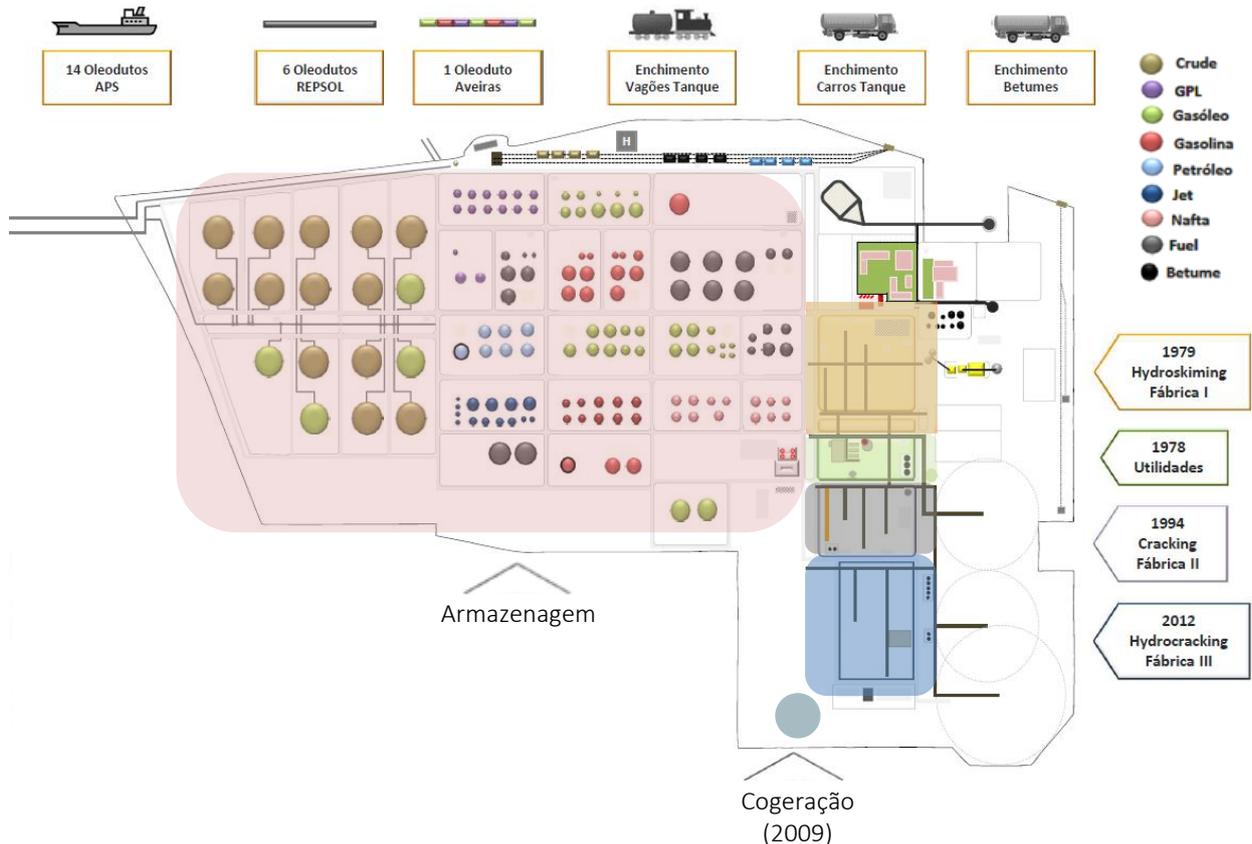
**Intensidade Energética (EII<sup>®</sup>):** 2013 – 103; 2017 – 93,8;

**Complexidade de Nelson:** 7,7;

**Configuração:** *Deep conversion*.

## 1.2 Layout da Refinaria

Figura A-2 – Representação do layout da Refinaria de Sines



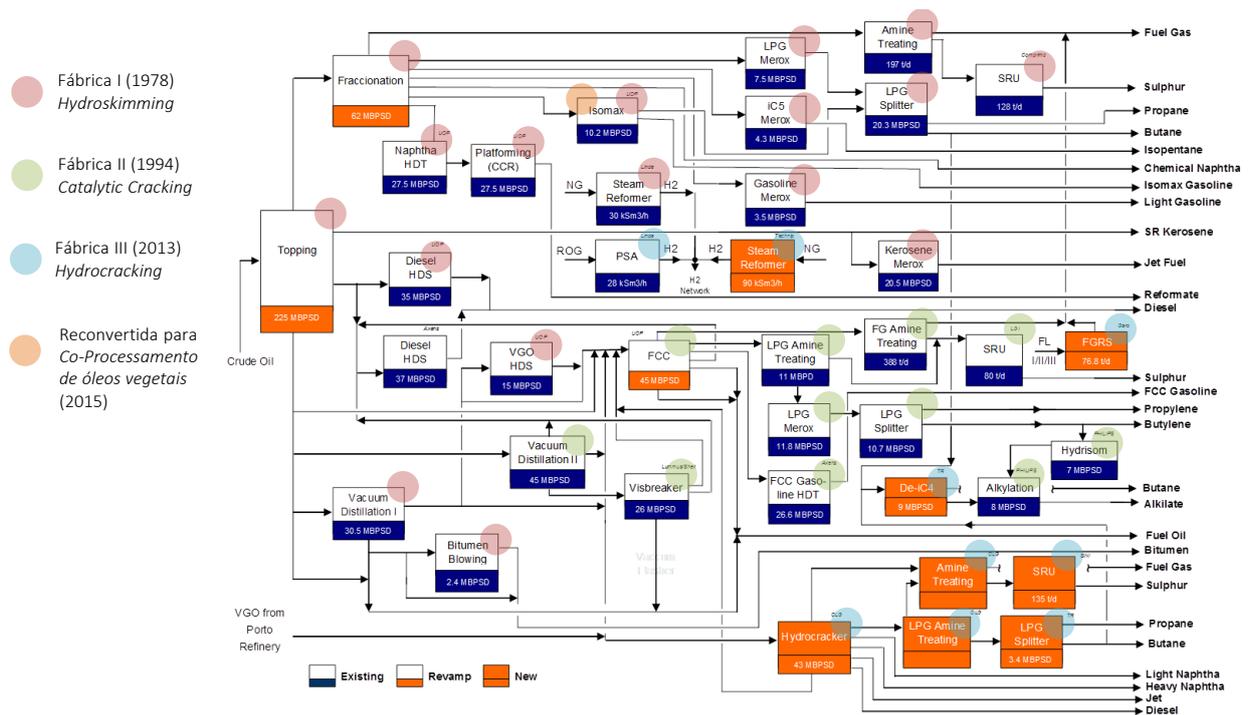
A refinaria de Sines da Galp estende-se por uma área de mais de 320 hectares e tem 34 unidades processuais. O layout da refinaria de Sines da Galp é ilustrado na figura acima e as unidades de processamento estão agrupadas em três grandes fábricas; Fábrica I – *hydroskimming* (amarelo), Fábrica II – *cracking* catalítico (cinzento) e Fábrica III – *hydrocracking* (azul). A área restante compreende uma fábrica de utilidades (verde), um parque de tanques de armazenamento e uma estação de tratamento de águas residuais.

Cada fábrica da Refinaria de Sines da Galp tem um modo de operação simbiótico com as restantes. No entanto, cada fábrica é capaz de operar de forma autónoma, permitindo que o processo de refinação seja

flexível. O cluster global, definido e representado na figura acima, é brevemente descrito no site da Galp Energia<sup>43</sup>.

### 1.3 Diagrama Processual Simplificado

Figura A-3 – Representação do diagrama processual da Refinaria de Sines



A refinaria de Sines compreende dezenas de unidades processuais, que incluem uma destilação atmosférica (CC) e duas destilações de vácuo (CV e VV) – nas quais se faz a separação física inicial do petróleo bruto nas suas frações de gases, nafta, petróleo, gasóleo, fuelóleo, gasóleo de vácuo e resíduo de vácuo – complementadas por duas unidades de dessulfuração de gasóleo (HD e HG).

Nas unidades de conversão molecular – como a unidade de *cracking* catalítico de gasóleo de vácuo (FCC), o *hydrocracker* (HC) e a unidade de craqueamento térmico de resíduo de vácuo ou *visbreaker* (VB) – produzem-se produtos mais leves e “limpos”, para o que também contribuem as unidades de dessulfuração de gasóleo de vácuo (HV) e de dessulfuração de gasolina do FCC (HT).

<sup>43</sup> <https://www.galp.com/corp/pt/sobre-nos/os-nossos-negocios/refinacao-e-distribuicao>

Na unidade de conversão molecular de reformação catalítica (PP), melhora-se o índice de octano da gasolina (obtida a partir de nafta dessulfurada na unidade HN), com produção simultânea de hidrogénio. Na unidade de alquilação (ALK) é produzida uma gasolina sem aromáticos nem olefinas (a partir de correntes gasosas) e nas duas unidades de reformação por vapor (HI e HR) produz-se hidrogénio a partir de gás natural, sendo este fundamental para as unidades HC e de dessulfuração.

Como suporte e complemento de todas estas unidades principais de produção, existem na refinaria diversas unidades de fracionamento, de *merox* e de tratamento de gases, bem como três unidades de tratamento para remoção de enxofre (SS, SB e SC), que permitem assegurar a minimização dos impactes ambientais e que os produtos cumprem as especificações exigidas pelos mercados a que se destinam.

## 2. REFINARIA DE MATOSINHOS

### 2.1 Caracterização Geral

A refinaria de Matosinhos iniciou a sua laboração em 1969 e conta, após o projeto de conversão em 2011, com mais 3 unidades de produção (destilação a vácuo, *visbreaker* e hidrodessulfuração de gasóleo (HDS)).

Figura A-4 –Refinaria de Matosinhos



**Empresa:** Petrogal;

**Capacidade de destilação:** 110 kbpd ou 5,5 Mton/ano;

**Armazenagem P.B.:**  $\approx 677\ 000\ m^3$ ;

**Armazenagem total:**  $\approx 1\ 804\ 000\ m^3$ ;

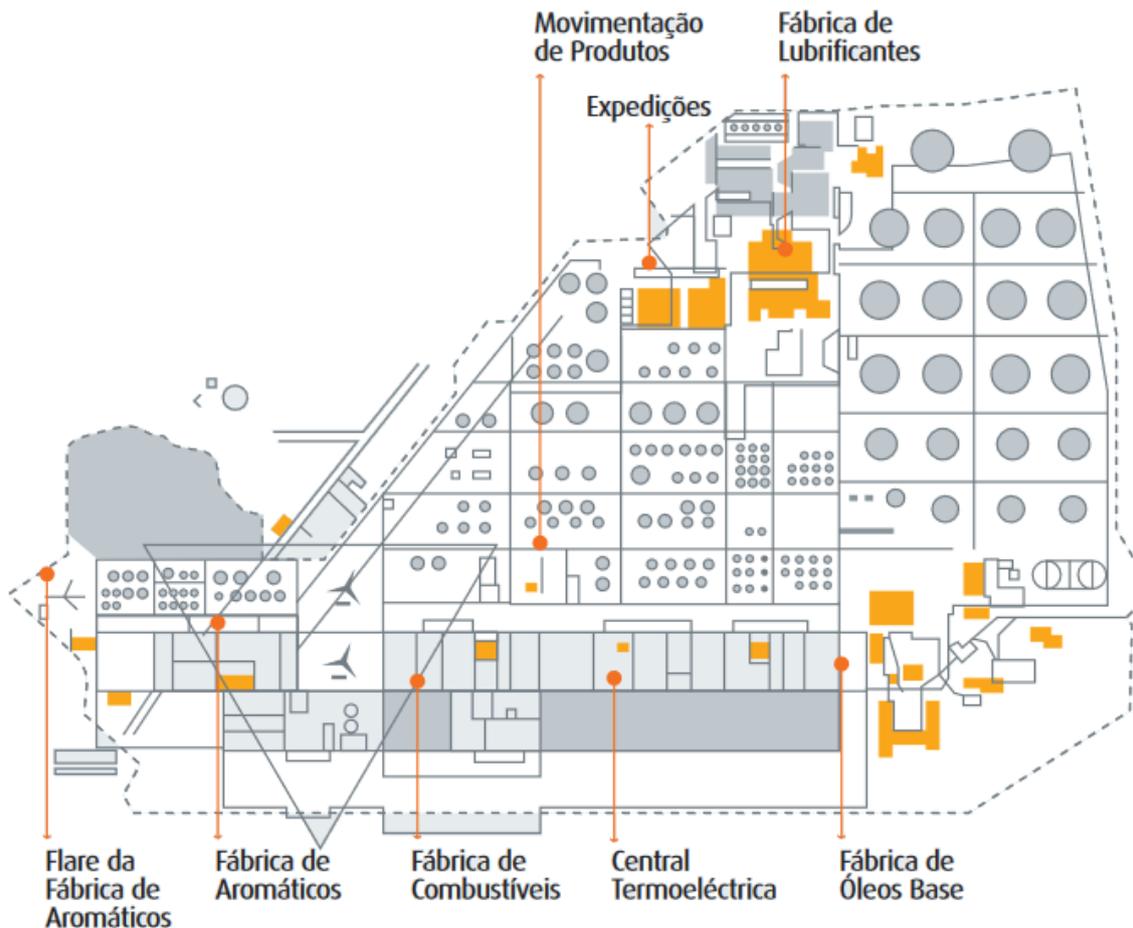
**Intensidade Energética (EI<sup>®</sup>):** 2013 – 84,4; 2017 – 80,1;

**Complexidade de Nelson:** 10,7;

**Configuração:** *Hydroskimming*.

## 2.2 Layout da Refinaria

Figura A-5 – Representação do layout da Refinaria de Matosinhos



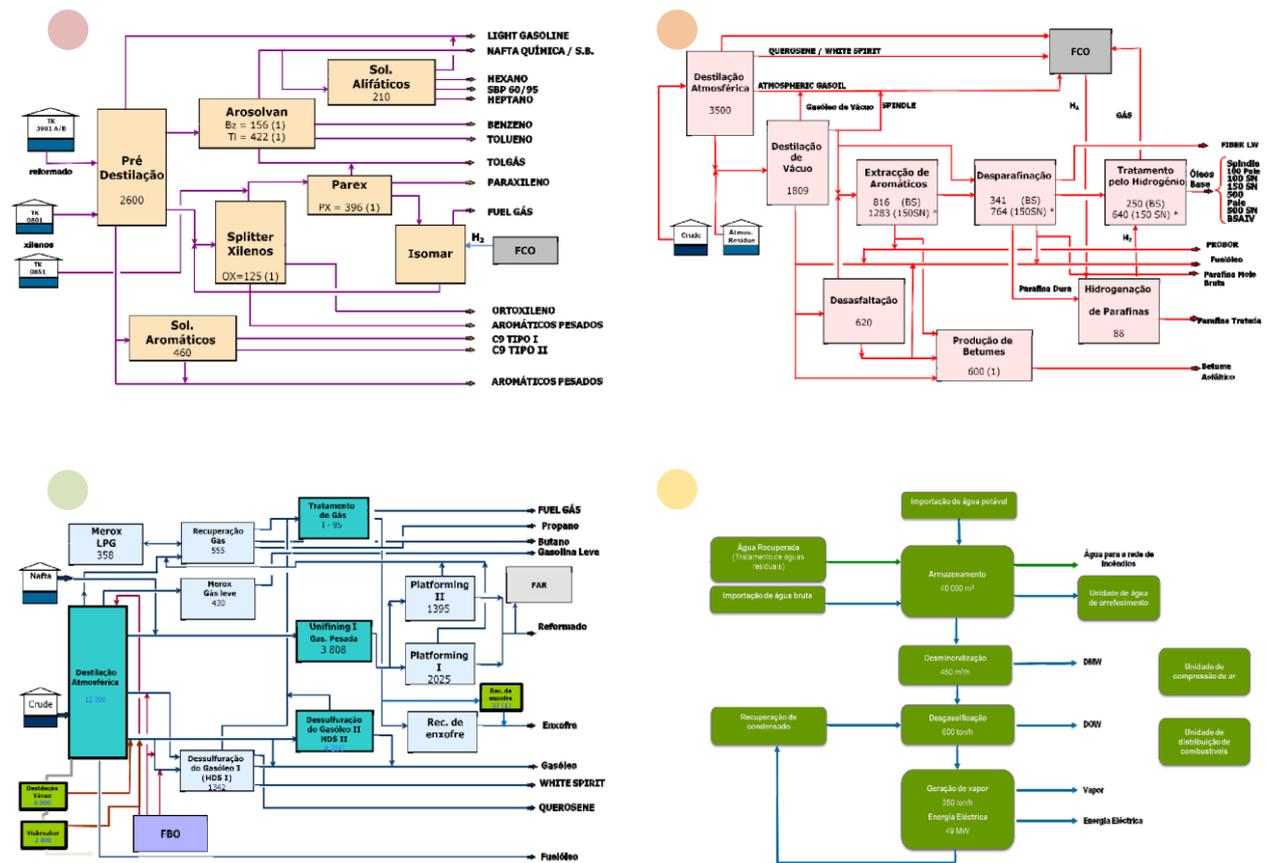
Com uma área de 400 hectares e interligação ao terminal de petroleiros do porto de Leixões, esta refinaria tem uma capacidade de armazenamento de 1,8 milhões de m<sup>3</sup>, entre produtos e petróleo, e está apta a produzir: gás de petróleo liquefeito, gasolinas, nafta, jet/petróleo, gasóleos, fuelóleos, óleos-base, óleos lubrificantes, parafinas, solventes alifáticos e aromáticos, benzeno, tolueno, xilenos e betumes.

Dispõe de facilidades logísticas, designadamente: Terminal Petrolero de Leixões, complementado por uma monobóia ao largo, pipeline para o aeroporto Francisco Sá Carneiro e instalação de enchimento de veículos cisterna para combustíveis, betumes e produtos químicos a granel. Complementa-se com uma central, alimentada a gás natural, para produção de energia elétrica e de vapor em regime de cogeração. Para o desenvolvimento das atividades necessárias à obtenção dos vários produtos comerciais refinados, a

Refinaria de Matosinhos é genericamente constituída por várias fábricas e atividades de suporte a montante e a jusante da produção, tais como as Expedições, a ETAR e a Fábrica de Utilidades.

### 2.3 Diagrama Processual Simplificado

Figura A-6 - Representação do diagrama processual das fábricas da Refinaria de Matosinhos



(1) Produção

● Fábrica de Aromáticos (FAB)

● Fábrica de Combustíveis (FOB)

● Fábrica de Lubrificantes (L)

● Fábrica de Óleos Base (FOB)

● Fábrica de Utilidades (FUT)

A Fábrica de Aromáticos, iniciou a sua atividade em 1981, tendo capacidade para tratar 850 kton de matéria-prima, reformado proveniente da Fábrica de Combustíveis e da Refinaria de Sines. Produz para o mercado nacional e internacional aproximadamente 440 kton/ano de benzeno, tolueno, *p*-xileno, *o*-xileno e solventes.

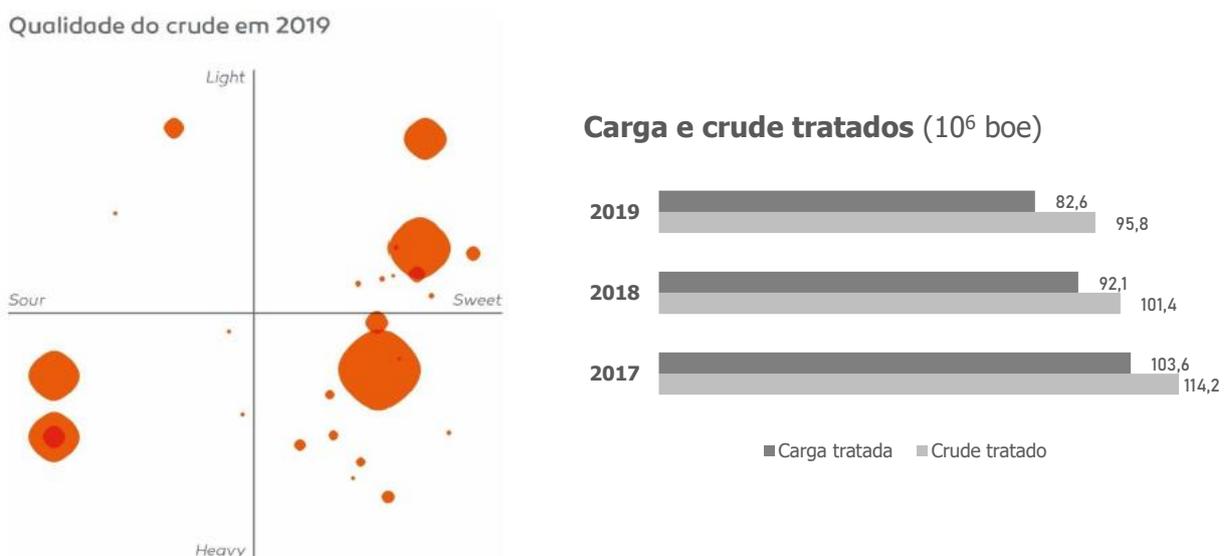
Na Fábrica de Óleos Base são preparados os óleos base lubrificantes e outros produtos que resultam do aproveitamento de subprodutos das diversas fases de refinação dos óleos, como, por exemplo, ceras do petróleo, betumes e óleos de processamento.

Na Fábrica de Combustíveis preparam-se produtos cuja aplicação assenta fundamentalmente na sua utilização térmica. A Fábrica de Lubrificantes integra duas linhas de produção e enchimento: uma de óleos lubrificantes e outra de massas lubrificantes. Nesta unidade promove-se a lotação e aditivação de óleos, em grande percentagem produzidos na Fábrica de Óleos Base, conferindo-lhes as características necessárias às diversas utilizações no mercado.

### 3. PRINCIPAIS INDICADORES DO APARELHO REFINADOR

Segundo o Relatório e contas da Galp para 2019, as matérias-primas processadas foram aproximadamente 96,0 Mboe, uma descida de 5% face ao ano anterior (101,4 Mboe), refletindo maiores níveis de manutenção e um ambiente mais volátil nas margens de refinação. O crude representou 86% do total de matérias-primas processadas.

**Figura A-7 – Tipo de crude e quantidades tratadas pelas refinarias portuguesas**



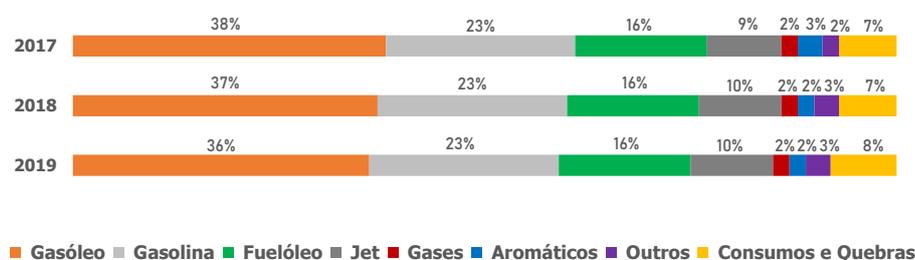
A Galp importou crude de 19 países diferentes, com crudes médios e pesados a representar 87% do total. É de salientar que, no final de 2019, o cabaz de crudes da Galp já tinha transitado para crudes com um

menor teor de enxofre, de forma a ajustar o aparelho refinador às novas especificações do combustível marítimo do IMO para bancas marítimas.

Durante o ano, os volumes processados foram impactados pelas atividades de manutenção planeadas em ambas as refinarias, nomeadamente uma interrupção de 66 dias na unidade de destilação atmosférica na refinaria de Sines e uma de 47 dias na fábrica de óleos base em Matosinhos. Estas atividades de manutenção planeadas são fundamentais para garantir a integridade das unidades

Figura A-8 – Indicadores de produção, vendas e exportação do aparelho refinador nacional

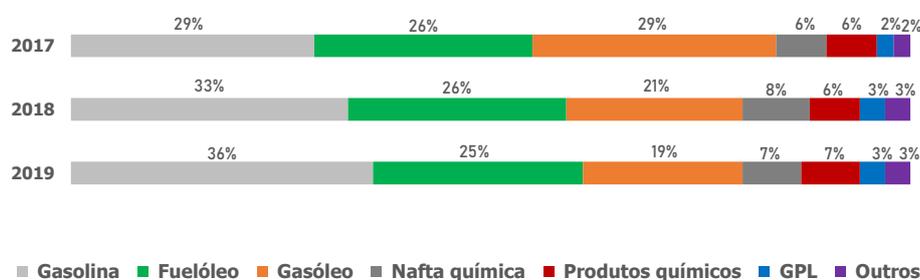
### Produção integrada das refinarias



### Vendas



### Exportações por produto



Fonte: Galp – Relatório Integrado de Gestão 2019, Parte I

A gasolina e o gasóleo são os produtos mais relevantes no *mix* de produção do aparelho refinador português.

A Galp adicionou também ao seu portefólio uma nova solução para o sector marítimo, ao iniciar a produção e venda de combustíveis marítimos com um teor de enxofre máximo de 0,5%, em conformidade com as normas da IMO, em vigor desde 1 de janeiro de 2020<sup>44</sup>.

As atividades de aprovisionamento e trading da Galp são responsáveis pela venda da produção do aparelho refinador, tanto para as atividades de comercialização da Galp, como para outros operadores na Península Ibérica e na exportação.

Em 2019, as vendas não relacionadas com as atividades da Galp foram de 7,5 Mton, das quais 3,3 Mton correspondem a vendas a outros operadores. Beneficiando da excelente localização das suas refinarias, a Galp também exporta parte de sua produção. Em 2019, foram exportadas 4,2 Mton de produtos petrolíferos, o que representa uma redução de 14% comparada com período homólogo anterior, devido à menor disponibilidade do sistema refinador durante o período. A América do Norte, nomeadamente a Costa Leste, continuou a ser um destino relevante para a exportação dos componentes pesados de gasolina, utilizados posteriormente para fins de *blending*.

A gasolina, o fuelóleo e gasóleo foram os principais produtos exportados, representando 36%, 25% e 19% das exportações totais, respetivamente, os quais se destinaram maioritariamente aos EUA, Espanha e Holanda.

---

<sup>44</sup> <http://www.imo.org/en/médiacentre/hottopics/pages/sulphur-2020.aspx>

## ANEXO B – CARACTERIZAÇÃO DOS TERMINAIS DE GRANÉS LÍQUIDOS

### 1. Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Sines

#### 1.1 Caracterização Geral

«O TGL – Terminal de Granéis Líquidos, inaugurado em 1978, é o maior terminal de granéis líquidos do país, concebido numa arquitetura de multi-cliente e multi-produto. Com seis postos de acostagem e fundos naturais até 28 metros ZH, tem capacidade para receber navios de porte até 350 000 toneladas Dwt, e permite a movimentação simultânea de diferentes produtos (crude, refinados, gases liquefeitos e outros granéis líquidos).

Dispõe de uma esteira de pipelines para a movimentação dos produtos entre o porto, a zona adjacente de tancagem e a ZILS – Zona Industrial e Logística de Sines onde estão instaladas as principais indústrias que utilizam o terminal, das quais se destacam a refinaria de Sines, a petroquímica e a fábrica de resinas.

A operação do terminal está a cargo da empresa CLT – Companhia Logística de Terminais Marítimos, pertencente ao grupo Galp Energia, em regime de concessão de serviço público de movimentação de cargas.

O terminal está equipado com um moderno sistema informático de comando e controlo que permite cumprir os mais elevados padrões de segurança nas operações que aí decorrem. Por outro lado, tem associada uma estação de tratamento de águas de lastro e resíduos que permite dar cumprimento a todas as exigências de ordem ambiental.

O TGL conta ainda com uma boa capacidade de expansão, podendo receber novos clientes que se queiram instalar na zona de tancagem ou na ZILS. Este terminal dispõe ainda de um parque de bancas gerido pela Petrogal que permite abastecer os navios no TGL através de instalação fixa, e em todo o porto através de batelão.»

[\(http://www.portodesines.pt/o-porto/terminais-portu%C3%A1rios/tgl-terminal-de-gran%C3%A9is-l%C3%ADquidos/\)](http://www.portodesines.pt/o-porto/terminais-portu%C3%A1rios/tgl-terminal-de-gran%C3%A9is-l%C3%ADquidos/)

Figura B-1 – Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Sines



Tabela B-1 - Caracterização dos postos de acostagem

POSTOS	COMPRIMENTO (CFF) (m)		DWT NAVIO (t)		BACIA DE MANOBRA FUNDO AO Z.H. (m)	BACIA DE ACOSTAGEM FUNDO AO Z.H. (m)	CALADO MÁXIMO (m)	ALTURA DO MANIFOLD - ACIMA LINHA ÁGUA (air draught) (m)		PRODUTOS	FACILIDADES
	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO				MÁXIMO	MÍNIMO		
Nº2	350	240	350 000	100 000	23,5	28,0	22,5	28,0	5,60	CR	AGUADA / BANCAS / DESLASTRO / RESÍDUOS
Nº3	282	135	135 000	10 000	16,0	17,0	16,0 17,0 <sup>1</sup>	18,0	3,80	CR, FO, GO, NAQ, JET, PX	AGUADA / BANCAS / DESLASTRO / RESÍDUOS
Nº4	295	135	150 000	10 000	16,0	18,0	16,0 18,0 <sup>1</sup>	18,0	3,80	FO, GO, GA, JET, NA, MET, PYFO, NAQ, MTBE, BU, PR, PRP, LPG	AGUADA / BANCAS / DESLASTRO / RESÍDUOS
		LPG 110	LPG 75 000 M <sup>3</sup>	LPG 15 000 M <sup>3</sup>				LPG 18,0	LPG 3,80		
Nº5	282	110	135 000	10 000	16,0	17,0	16,0 17,0 <sup>1</sup>	18,0	3,80	FO, GO, GA, JET, NA, MET, MTBE, BU, PR, PRP, LPG	AGUADA / BANCAS / DESLASTRO / RESÍDUOS
		LPG 110	LPG 75 000 M <sup>3</sup>	LPG 15 000 M <sup>3</sup>				LPG 18,0	LPG 3,80		
Nº6 <sup>2</sup>	110	70	LIMITADO PELO CFF DO NAVIO		8,0	10,0	9,0 10,0 <sup>1</sup>	9,0	2,50	FO (FLEX), GO, GA, JET, NA, MTBE, PX, BU, PR, PRP, LPG, FRACÇÃO C4	AGUADA / BANCAS / DESLASTRO / RESÍDUOS
Nº7 <sup>2</sup>	106	70	LIMITADO PELO CFF DO NAVIO		8,0	10,0	9,0 10,0 <sup>1</sup>	9,0	2,50	AA, FO (FLEX) BU, PR, PRP, LPG	AGUADA / BANCAS / DESLASTRO / RESÍDUOS

<sup>1</sup> Sujeito a maré

<sup>2</sup> Distância máxima do centro do manifold à ré = 55 m.

## 1.2 Companhia Logística de Terminais marítimos

Conforme referido, o TGL do Porto de Sines esta sob a jurisdição da Administração Portuária do Porto de Sines (APS), estando concessionado à CLT – Companhia Logística de Terminais Marítimos, S.A.

A CLT beneficia de uma Concessão de Serviço Público, estando vinculada a um regime de acesso a terceiros, com o ‘Regulamento de Exploração e Segurança’ e o ‘Regulamento Tarifário’ aprovados pelo concedente, a APS.

O âmbito de atividade do TGL encontra-se estabelecido no Artigo 6.º do ‘Regulamento de Exploração e Segurança’ do TGL do Porto de Sines, conforme transcrito abaixo.

### ARTIGO 6º - SERVIÇOS PRESTADOS PELO TERMINAL

1. O Terminal de Granéis Líquidos de Sines presta o serviço público de movimentação de cargas líquidas ou liquefeitas através da operação de navios tanques, por concessão da APS à CLT.
2. O Terminal desenvolve as seguintes atividades:
  - Segurança preventiva e de primeira intervenção nas atividades do Terminal;
  - Planeamento, coordenação e controle da atividade do Terminal em conjunto com os clientes;
  - Aplicação do Plano de Proteção do Terminal, nomeadamente, o controle de acessos através da aplicação informática CUP;
  - Estabelece os circuitos para as operações de carga e descarga de navios e o fornecimento de bancas;
  - Receção de resíduos, águas de lavagem e slops de acordo com o Regulamento de Gestão de Resíduos e Utilidades;
  - Fornece utilidades e facilita o fornecimento de mantimentos, sobressalentes e consumíveis;
  - Realiza os testes, exercícios e intervenções com os meios disponíveis de combate a incêndio;
  - Conservação dos equipamentos do Terminal;
  - Presta as informações portuárias necessárias.

Regulamento de Exploração e Segurança do Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Sines

Em termos operacionais, os clientes devem informar o Terminal do **programa de movimentos anuais**, atualizando-o mensalmente e, de forma mais detalhada e vinculativa, na semana anterior. Aplica-se à operação o 'Regulamento de Exploração e Segurança do Porto de Sines'.

No que respeita ao tarifário, a caixa abaixo resume algumas das principais disposições do 'Regulamento de Tarifas do TGLS e GRU', aplicáveis no ano 2020, com especial ênfase para as tarifas de movimentação de cargas.

#### TARIFÁRIO APLICÁVEL

1. Ao custo de utilização de pessoal aplica-se o disposto no artigo 3.º do Regulamento de Tarifas do TGLS e GRU.
2. Tarifa de movimentação de cargas (artigo 8.º), em €/ton:  
(A) Crude/ramas - 0,8466; (B) Fuéis/VGO – 1,1804; (C) Outros produtos atuais – 1,1832; (D) Paraxileno e ácido acético – 1,7503; (E) Movimentação de slops importados – 1,1832.
3. Os produtos do grupo (C) referidos em '2' são: LPG; Butileno; Propileno; Crude C4; Fração C4; C9+; Gasolinas; Jet A1; Jet P8; Gasóleos; Marine Diesel; Biodiesel; Metanol; Nafta; Nafta Química; M.T.B.E.; Tolueno.
4. A tarifa de ISPS é devida pela implementação e manutenção do Código ISPS no TGLS e está associada às quantidades movimentadas por navios no TGLS, sendo aplicada autonomamente. O valor devido é de 0,0052€ por tonelada de carga movimentada (artigo 9.º).
5. Ao uso de equipamento aplicam-se as tarifas apresentadas no Capítulo III do Regulamento de Tarifas.
6. Ao fornecimento de bens consumíveis e de serviços (água, energia elétrica, utilidades e consumíveis) aplicam-se as tarifas apresentadas no Capítulo IV do Regulamento de Tarifas.
7. À recolha e tratamento de resíduos aplicam-se as tarifas apresentadas no Capítulo V do Regulamento de Tarifas.

NOTA – Apesar de existirem programas anuais os pagamentos são em função do uso efetivo (não existem pagamentos por reserva).

Regulamento de Tarifas do TGLS e GRU (Ano 2020)

### 1.3 Lista não exaustiva de Normas e Regulamentos aplicáveis

A Tabela B-2 apresenta a lista não exaustiva de Normas e Regulamentos aplicáveis ao TGL do Porto de Sines.

**Tabela B-2 - Lista não exaustiva de Normas e Regulamentos aplicáveis ao TGL do Porto de Sines**

<p><b>Documentação da APS (Administração do Porto de Sines, S.A.):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regulamento de Exploração, Ambiente e Segurança do Porto de Sines;</li> <li>• Norma sobre Receção de Navios e Movimentação de Mercadorias;</li> <li>• Características dos terminais e portos interiores do Porto de Sines;</li> <li>• Norma sobre Meios de Reboque para as Manobras de Navios;</li> <li>• Norma sobre Meios de Amarração;</li> <li>• Norma sobre os Valores de Referência como Limite Operacional;</li> <li>• Norma sobre Fundeadouros e Pontos de Embarque de Pilotos;</li> <li>• Norma sobre Tempos Máximos de Duração dos Serviços de Pilotagem;</li> <li>• Norma sobre Registos, Autorizações, Licenças e Concessões;</li> <li>• Norma sobre Tratamento de Reclamações;</li> <li>• Regulamento sobre o Serviço Público de Reboque e Amarração.</li> </ul>
<p><b>Documentação da CLT (Companhia Logística de Terminais Marítimos, S.A.):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regulamento de Exploração, Ambiente e Segurança do terminal de Granéis Líquidos;</li> <li>• Regulamento de Tarifas.</li> </ul>
<p><b>Documentação da EcoSlops Portugal, S.A.:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regulamento de Gestão de Resíduos e Utilidades (RGRU) do Porto de Sines.</li> </ul>
<p><b>Documentação da Reboport:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifário do Serviço Público Concessionado de Reboque e Amarração no Porto de Sines.</li> </ul>

## 2. Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Setúbal

O Porto de Setúbal dispõe de um Terminal de Granéis Líquidos para serviço privativo concessionado à Tanquisado - Terminais Marítimos, S.A. e à Eco-Oil - Tratamento de Águas Contaminadas, S.A., destinado à movimentação de combustíveis líquidos e dispõe de uma estação de limpeza e desgasificação de navios.

A Tanquisado – Terminais Marítimos, S.A. pertence ao grupo Galp Energia, e o terminal marítimo não está vinculado a um regime de acesso a terceiros.

**Figura B-2 – Terminal Tanquisado/Eco-Oil**



Este terminal está dotado de:

- Uma ponte cais e duques d’Alba;
- Um posto de acostagem a poente (Tanquisado) para navios tanque que transportem combustíveis, permitindo a atracação de navios até 200 metros de comprimento e calado até 9,5 metros;
- Um posto de acostagem a nascente (Eco-Oil) para navios que se destinam à estação de limpeza e desgasificação de navios, permite a atracação de navios VLCC com calado até 7,5 metros.

### 3. Terminais de Granéis Líquidos do Porto de Lisboa

A Administração Portuária de Lisboa conta presentemente com cinco (5) terminais de granéis líquidos operacionais na margem sul do Tejo, designadamente:

- o Terminal da Trafaria (da OZ energia);
- o Terminal da Banática (da Repsol);
- o Terminal do Barreiro (da Alkion, Lisbon Terminals);
- o Terminal de Porto Brandão (da Galp Energia);
- e a Estação de Assistência Naval do Porto de Lisboa (da ETC – Terminais Marítimos, Lda).

No âmbito do presente estudo, apenas importa caracterizar as três primeiras infraestruturas portuárias, uma vez que as restantes duas se dedicam em exclusivo à movimentação de fuelóleo e gasóleo, por camião, por navio, por barça e ao cais, para o serviço de abastecimento de combustíveis a navios e para a atracção de navio tanque para o abastecimento de bancas.

#### 3.1 Terminal da Trafaria

O terminal da Trafaria é operado pela OZ Energia, S.A., em regime de serviço privativo. Movimenta gás butano e propano, gasóleo e óleos minerais.

Figura B-3 – Terminal da Trafaria da OZ Energia



As principais características do terminal da Trafaria são as seguintes:

- Está dotado de um cais com 45 metros de comprimento, e fundos de 9,2 metros ZH;
- Tem uma capacidade de movimentação de 302 000 ton/ano e tancagem de 62 500 m<sup>3</sup>.

### 3.2 Terminal da Banática

O terminal da Banática é operado pela Repsol, Portuguesa, S.A., em regime de serviço privativo. Movimenta gasóleo, fuelóleo, asfaltos, GPL e produtos químicos.

O Terminal tem como finalidade o abastecimento de combustíveis a navios e ao cais, podendo despachar camiões-cisterna de combustíveis líquidos e GPL e encher e expedir garrafas de GPL.

Figura B-4 – Terminal da Banática da Repsol



As principais características do terminal da Banática são as seguintes:

- Está dotado de um cais com 80 metros de comprimento (+25), e fundos de 11,5 metros ZH;
- Tem uma capacidade de movimentação de 380 000 ton/ano e tancagem de 75 808 m<sup>3</sup>.

### 3.3 Terminal do Barreiro

O terminal do Barreiro é operado pela Alkion, Terminal Lisbon, S.A., e trata-se da única interface portaria no SPN com características que permitem a importação combustíveis líquidos e que, cumulativamente, é operada por uma entidade que não integra verticalmente a comercialização, por grosso ou a retalho, de combustíveis derivados do petróleo.

Este terminal movimentava uma grande diversidade de produtos, designadamente fuelóleo, gasóleo, gasolina, amoníaco, ácido fosfórico, acrilonitrilo, biocombustíveis, líquidos criogénicos e óleos vegetais.

No que respeita a produtos petrolíferos, o Terminal do Barreiro tem como principal finalidade a receção, armazenagem e expedição de combustíveis através de camiões-cisterna para o retalho.

**Figura B-5 – Terminal do Barreiro da Alkion**



As principais características do terminal da Barreiro são as seguintes:

- Está dotado de um cais com 80 metros de comprimento e fundos de 9,5 metros ZH;
- Tem uma capacidade de movimentação de 80 000 ton/ano e tancagem de 175 000 m<sup>3</sup>.

#### 4. Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Aveiro

O Porto de Aveiro dispõe de um Terminal de Granéis Líquidos, para serviço privativo, concessionado à Prio Energy, S.A., destinado à movimentação de combustíveis líquidos (gasóleos e gasolinas), óleos vegetais, biodiesel e metanol.

O Terminal de Granéis Líquidos entrou em exploração em 2008 não está vinculado a um regime de acesso a terceiros, apesar de prestar serviços a outros operadores para além da Prio.

Figura B-6 – Terminal de Aveiro da Prio Energy



Este terminal está dotado de:

- Uma ponte cais;
- Um posto de acostagem para navios tanque que transportem combustíveis, óleos vegetais, biodiesel e metanol, permitindo a atracação de navios com cerca de até 200 metros de comprimento e calado até 10 metros;
- Capacidade de armazenagem atual de 76 293 m<sup>3</sup>, permitindo armazenar gasóleo, gasolinas, biocombustíveis, aditivos, slops e 648 toneladas de GPL (capacidade adicional de 20 000 m<sup>3</sup> em construção, destinada à armazenagem de gasolinas).

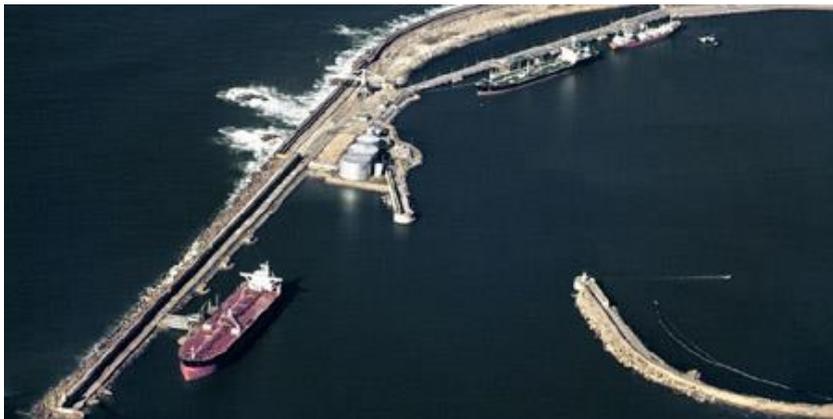
## 5. Terminais de Granéis Líquidos do Porto de Leixões

A exploração dos Terminais Petrolero e Oceânico de Leixões está atribuída à Petróleos de Portugal - Petrogal, S.A., mediante um contrato de concessão de serviço privativo, pelo prazo de 25 anos que se iniciou em 2006.

### 5.1 Terminal Petrolero

O Terminal Petrolero está construído sobre o quebra-mar exterior (com 700 metros de comprimento e altura de 15 metros acima do nível do mar), servindo também de proteção à entrada no porto e ligado à Refinaria de Leça da Palmeira através de oleodutos e gasodutos.

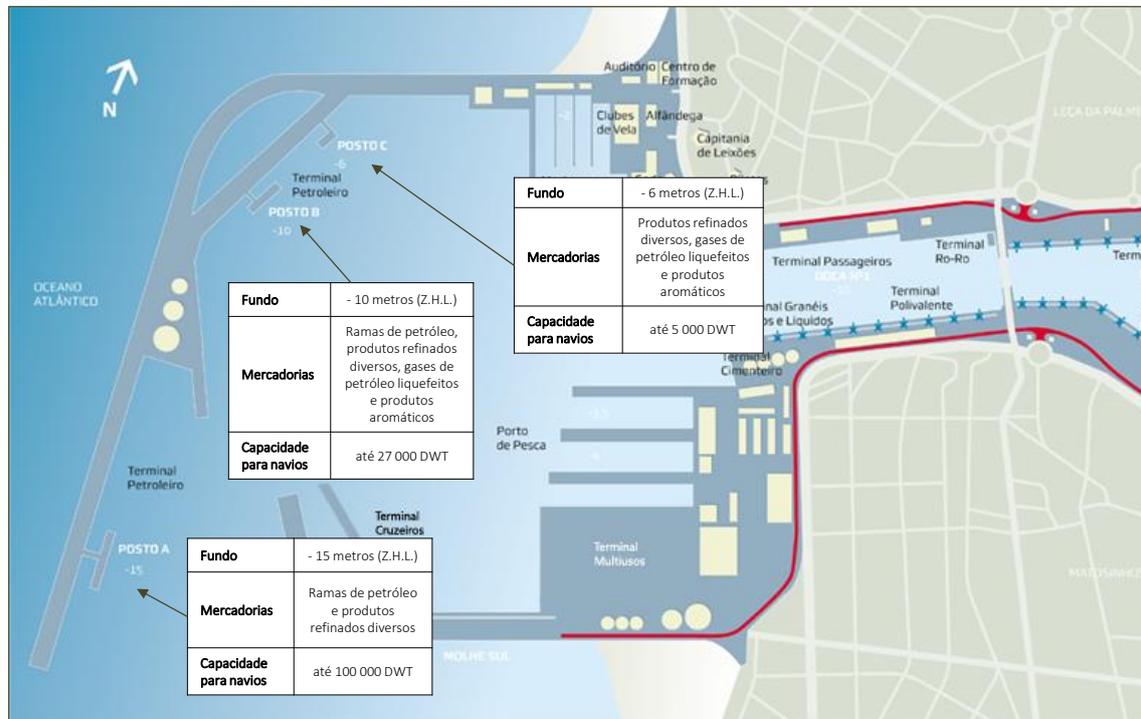
Figura B-7 – Terminal de Aveiro da Prio Energy



O Terminal ligado à Refinaria da Petrogal através de pipelines dispõe de três postos de acostagem (Posto A, Posto B e Posto C).

A Petrogal deve prestar serviços a terceiras entidades que possuam tubagens ligando os seus parques de armazenagem ao Terminal. A Figura B-8 apresenta uma caracterização do Terminal Petrolero.

Figura B-8 – Caracterização do Terminal Petroleiro



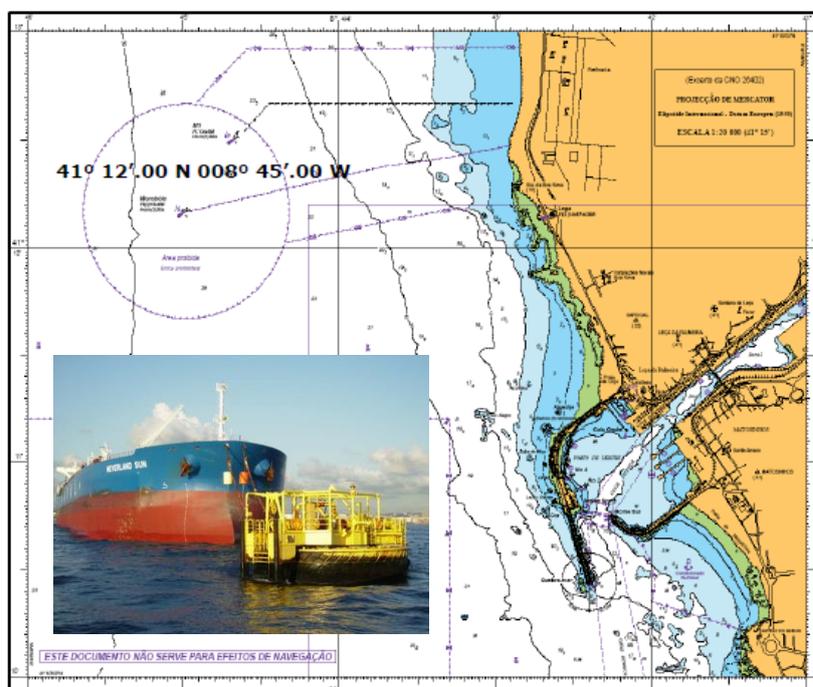
## 5.2 Terminal Oceânico Galp-Leça - TOGL

O Terminal Oceânico Galp-Leça, entrou em exploração em 2012, localizado no exterior do Porto de Leixões na área de domínio público marítimo sob a jurisdição da APDL, S.A., é destinado à receção de petróleo bruto para a Refinaria da Petrogal.

O Terminal Oceânico Galp-Leça é composto por uma monobóia e é utilizado por petroleiros até 150 000 DWT e tem fundos a -28,5 metros. A monobóia tem capacidade de descarregar 7 800 m<sup>3</sup>/h.

O TOGL para além de poder receber navios das classes Aframax, Suezmax, está em condições de operar VLCC's com meia carga.

Figura B-9 – 5.1 Terminal Oceânico Galp-Leça - TOGL



### 5.3 Cais de movimentação de granéis líquidos (Doca 2 Sul)

Para além do Terminal Petrolífero existem outros locais apropriados para a movimentação de outros tipos de granéis líquidos:

- Cais acostável: 690 metros úteis de comprimento
- Fundos: - 11 metros (Z.H.L.)
- Mercadorias: produtos asfálticos e fuelóleo
- Pipelines destinados à CEPSA - Companhia Portuguesa de Petróleos, Lda.

### 5.4 Lista não exaustiva de Normas e Regulamentos aplicáveis

A **Tabela B-3** apresenta a lista não exaustiva de Normas e Regulamentos aplicáveis ao Terminal Petrolífero e TOGL do Porto de Leixões.

**Tabela B-3 - Lista não exaustiva de Normas e Regulamentos aplicáveis ao Terminal Petroleiro e TOGL do Porto de Leixões**

<p><b>Documentação da APDL (Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regulamento de Exploração da APDL;</li> <li>• Regulamento de Acesso e Circulação;</li> <li>• Regulamento do Exercício da Plataforma Logística Portuária de Leixões;</li> <li>• Regulamento Urbanístico da Plataforma Logística Portuária de Leixões;</li> <li>• Edital da Capitania do Porto de Leixões;</li> <li>• Normas de Segurança Marítima e Portuária;</li> <li>• Tarifas de Fornecimento de Energia Elétrica;</li> <li>• Tarifas de Fornecimento de Água.</li> </ul>
<p><b>Documentação da TOGL - Terminal Oceânico Galp-Leça:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifas Máximas do Terminal Petroleiro e Oceânico de Leixões.</li> </ul> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  </div> <div style="border: 2px solid red; padding: 10px; margin: 0 auto; width: 80%;"> <p style="text-align: center;"><b>Tarifário 2020 do Terminal Petroleiro e Oceânico de Leixões</b></p> <p>i) Pela movimentação de carga, descarga de navios, ou transferência de produtos entre a refinaria e os parques de armazenagem de combustíveis:  Petróleo Bruto: 1,972 €/ton  Outros Produtos: 2,072 €/ton</p> <p>ii) Pela prestação de outros serviços:  Receção de águas de lastro: 5,098 €/m<sup>3</sup></p> </div>
<p><b>Documentação de Outras Entidades:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifas Capitania;</li> <li>• Tarifas – Direção Regional Agricultura entre Douro e Minho – Divisão Controlo Fitossanitário;</li> <li>• Tarifas – Posto de Inspeção Fronteiriço do Porto de Leixões;</li> <li>• Tarifas – Sanidade de Fronteiras do Porto de Leixões.</li> </ul>

## ANEXO C – REGISTOS DE ATIVIDADE DAS INFRAESTRUTURAS DE LOGÍSTICA

[Informação confidencial]

## ANEXO D – RETALHO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS RODOVIÁRIOS POR OPERADOR

[Informação confidencial]



