



ESTUDO SOBRE FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

AGOSTO 2026

Consulta: Gabinete da Ministra do Ambiente e Energia – solicitação de 15 de julho de 2026

Base legal: Competências consultivas dos artigos 15.º a 18.º dos Estatutos da ERSE.

Divulgação: Pública. A versão disponibilizada foi expurgada de informação comercialmente sensível, de segredos legalmente protegidos e de dados pessoais.

ÍNDICE

1	ENQUADRAMENTO	1
1.1	Âmbito e delimitação do estudo	2
2	ENQUADRAMENTO LEGAL E REGULATÓRIO.....	4
2.1	Diplomas legais.....	4
2.2	Regulamento de Supervisão do Sistema Petrolífero Nacional.....	5
3	CADEIA DE VALOR DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL	8
3.1	Aprovisionamento	9
3.2	Refinação.....	11
3.3	Logística primária	17
3.4	Comercialização.....	20
3.5	Operadores presentes na cadeia de valor dos combustíveis.....	26
4	FORMAÇÃO DO PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS	29
4.1	Aprovisionamento e Refinação.....	30
4.2	Incorporação de biocombustíveis.....	31
4.3	Logística primária	32
4.4	Distribuição, atividade de retalho e componentes comerciais.....	33
4.5	Frete marítimo e outros custos de colocação no mercado	33
4.6	Fiscalidade	34
4.7	Preço Eficiente.....	35
5	EVOLUÇÃO DOS PREÇOS INTERNACIONAIS E NACIONAIS	37
5.1	Mercados internacionais: Petróleo bruto e produtos refinados	37
5.1.1	Evolução do brent e dos produtos refinados.....	37
5.1.2	Evolução das taxas de câmbio	43
5.1.3	Fretes marítimos dos produtos refinados.....	44
5.2	Evolução e composição dos preços finais dos combustíveis	47
5.2.1	Evolução do preço de venda final	47
5.2.2	Desvios dos preços praticados face ao preço eficiente	53
5.2.3	Componentes do preço eficiente	60
5.3	Diferenciação dos preços por segmento de oferta	63
5.3.1	Preços por segmento de oferta	63
5.3.2	Evolução dos diferenciais entre os preços praticados e o preço eficiente	69
5.4	Transmissão das cotações internacionais aos preços de pórtico	71

5.4.1	Enquadramento e objeto da análise.....	72
5.4.2	Velocidade da transmissão nas subidas e descidas das cotações internacionais	75
5.4.3	Interpretação dos resultados.....	76
5.5	Fiscalidade sobre os combustíveis e mecanismo de ajustamento do ISP.....	79
5.5.1	Estrutura fiscal e evolução entre 2023 e 2026	79
5.5.2	O mecanismo de ajustamento do ISP em 2026	80
5.6	Comparação europeia	82
5.6.1	Preços, fiscalidade e componentes de custo na União Europeia.....	82
5.6.2	Posicionamento de Portugal no contexto europeu	84
6	AVALIAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DO MERCADO	87
6.1	Nível de concentração do mercado grossista.....	90
6.2	Nível de concentração do mercado retalhista.....	92
6.3	Diversidade de ofertas comerciais/preços no mercado	94
6.4	Correlação dos preços de venda ao público com o comportamento das cotações nos mercados internacionais	97
6.5	Avaliação do funcionamento do mercado.....	99
7	TRANSPARÊNCIA, INFORMAÇÃO AOS CONSUMIDORES E IDENTIFICAÇÃO DE MEDIDAS.....	101
7.1	Ações desenvolvidas pela ERSE	101
7.1.1	Conteúdos pedagógicos sobre combustíveis.....	101
7.1.2	Campanha Informativa “ConvERSE com a ERSE” – Antena 1.....	103
7.1.3	Divulgação do Preço Eficiente dos combustíveis.....	103
7.1.4	Comparador de preços dos combustíveis.....	104
7.1.5	Comparador da Mobilidade.....	106
7.1.6	App Móvel Combustíveis	107
7.2	Proposta de Medidas em articulação com outras Entidades	108
7.2.1	Referenciais públicos utilizados na análise dos preços dos combustíveis	108
7.2.2	Preços com descontos divulgados pela DGEG	111
7.2.3	Regime Sancionatório aplicável ao SPN.....	112
8	CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....	115
ANEXO A	DIVERSIDADE GEOGRÁFICA DAS IMPORTAÇÕES NACIONAIS DE PRODUTOS PETROLÍFEROS ENERGÉTICOS E BIOCOMBUSTÍVEIS	125
ANEXO B	PRINCIPAIS INFRAESTRUTURAS DE LOGÍSTICA PRIMÁRIA DE PRODUTOS PETROLÍFEROS EM PORTUGAL	128
ANEXO C	ANÁLISE POR SEGMENTO DE OFERTA.....	130
ANEXO D	METODOLOGIA E RESULTADOS COMPLEMENTARES DA ANÁLISE ESTATÍSTICA DA TRANSMISSÃO DAS COTAÇÕES INTERNACIONAIS AOS PREÇOS NACIONAIS.....	137

ANEXO E	FISCALIDADE DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS: SÉRIES, DIPLOMAS E AVALIAÇÃO DO MECANISMO DE 2026	153
ANEXO F	PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS NA UNIÃO EUROPEIA.....	161
ANEXO G	MEDIDAS FISCAIS E OUTRAS MEDIDAS NACIONAIS COM INCIDÊNCIA NOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS NA UNIÃO EUROPEIA.....	164

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 3-1 – Cadeia de valor dos combustíveis rodoviários em Portugal.....	9
Figura 3-2 – Importações de petróleo bruto por país de origem.....	10
Figura 3-3 – Importações de produtos petrolíferos refinados por país de origem	11
Figura 3-4 – Localização e capacidade primária de refinação na União Europeia, por país, em 2025.....	13
Figura 3-5 – Matérias-primas processadas e taxa de utilização da refinaria de Sines	14
Figura 3-6 – Produtos obtidos, consumos e perdas na refinaria de Sines, por grandes categorias	14
Figura 3-7 – Composição percentual dos produtos obtidos, consumos e perdas na refinaria de Sines, por produto	15
Figura 3-8 – Principais infraestruturas de logística primária de combustíveis líquidos em Portugal continental.....	18
Figura 3-9 – Evolução trimestral das IC no mercado nacional, por produto, 2020 a 2.º trimestre de 2026	21
Figura 3-10 – Composição do parque de veículos ligeiros de passageiros, em 2023, e quota de veículos elétricos (BEV) nas matrículas novas vs. quota no parque circulante, em 2025	24
Figura 3-11 – Evolução do número de postos de abastecimento de combustíveis, desagregados por operador	25
Figura 3-12 – Principais operadores e insígnias comerciais presentes na cadeia de valor – seleção não exaustiva	26
Figura 4-1 – Componentes da formação do Preço do gasóleo e da gasolina	29
Figura 4-2 – Decomposição do Preço Eficiente.....	36
Figura 5-1 – Evolução do Brent e das cotações internacionais da gasolina e do gasóleo	38
Figura 5-2 – Diferenciais entre as cotações internacionais da gasolina e do gasóleo e o Brent equivalente, janeiro de 2020 a julho de 2026.....	40
Figura 5-3 – Evolução da taxa de câmbio EUR/USD e respetivo efeito sobre a cotação do Brent, janeiro de 2020 a julho de 2026	43
Figura 5-4 – Evolução do frete marítimo dos produtos refinados para Portugal, janeiro de 2020 a julho de 2026	45
Figura 5-5 – Evolução do preço eficiente, do preço de pórtico e do preço com descontos do gasóleo simples – 2023 a 2026 –.....	48
Figura 5-6 – Evolução do preço eficiente, do preço de pórtico e do preço com descontos do gasóleo simples – 2026	49
Figura 5-7 – Evolução do preço eficiente, do preço de pórtico e do preço com descontos da gasolina 95 simples – 2023 a 2026 –	51

Figura 5-8 – Evolução do preço eficiente, do preço de pósito e do preço com descontos da gasolina 95 simples – 2026	52
Figura 5-9 – Evolução do desvio entre o preço de pósito e o preço eficiente do gasóleo simples	54
Figura 5-10 – Evolução do desvio entre o preço de pósito e o preço eficiente da gasolina 95 simples	56
Figura 5-11 – Evolução do desvio entre o preço com descontos e o preço eficiente do gasóleo simples	57
Figura 5-12 – Evolução do desvio entre o preço com descontos e o preço eficiente da gasolina 95 simples	59
Figura 5-13 – Evolução das componentes do preço eficiente do gasóleo simples	61
Figura 5-14 – Evolução das componentes do preço eficiente da gasolina 95 simples	62
Figura 5-15 – Evolução do Preço Eficiente e dos preços médios anunciados do gasóleo simples, por segmento de oferta, entre 2023 e julho de 2026	64
Figura 5-16 – Evolução do Preço Eficiente e dos preços médios anunciados do gasóleo simples, por segmento de oferta, entre janeiro e julho de 2026	65
Figura 5-17 – Evolução do Preço Eficiente e dos preços médios anunciados da gasolina 95 simples, por segmento de oferta, entre 2023 e julho de 2026	67
Figura 5-18 – Evolução do Preço Eficiente e dos preços médios anunciados da gasolina 95 simples, por segmento de oferta, entre janeiro e julho de 2026	67
Figura 5-19 – Diferenciais entre os preços médios anunciados do gasóleo simples e o Preço Eficiente, por segmento de oferta, entre 2023 e julho de 2026	70
Figura 5-20 – Diferenciais entre os preços médios anunciados da gasolina 95 simples e o Preço Eficiente, por segmento de oferta, entre 2023 e julho de 2026	71
Figura 5-21 – Resposta estimada do preço de pósito a variações de 10 cênt./l nas cotações internacionais	75
Figura 5-22 – Evolução e composição da fiscalidade específica – gasolina 95 simples e gasóleo simples	79
Figura 5-23 – IVA adicional e alívio fiscal face à semana de 2 a 6 de março de 2026	81
Figura 5-24 – Evolução dos preços médios de venda da gasolina 95 simples e do gasóleo simples na UE-27, na zona euro, em Portugal e em Espanha, entre 2023 e julho de 2026	83
Figura 5-25 – Posicionamento de Portugal na UE-27, com e sem impostos (período: 2023 e 2.º trimestre de 2026)	85
Figura 6-1 – Percentagem detida por operador do total de postos de abastecimento de combustíveis líquidos 1.º semestre de 2026	93
Figura 7-1 – Vídeos pedagógicos da ERSE sobre o funcionamento do mercado e a formação dos preços dos combustíveis	102
Figura 7-2 – Episódios sobre combustíveis da campanha «ConvERSE com a ERSE»	103
Figura 7-3 – Comparador de Preços de Combustíveis e Gás Engarrafado da ERSE	106

Figura 7-4 – Comparação do custo por 100 km de diferentes opções de carregamento e motorizações, 2026	107
---	-----

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 3-1 – Margem de refinação reportada pela Galp	16
Quadro 3-2 – Indicadores de margem de refinação reportados por operadores ibéricos	17
Quadro 3-3 – Produtos expedidos através das instalações da CLC, 2024–2025.....	19
Quadro 3-4 – Principais indicadores relativos à composição, utilização e renovação do parque automóvel.....	24
Quadro 3-5 – Dependência rodoviária do sistema de transportes.....	25
Quadro 5-1 – Evolução do Preço Eficiente, do Preço de Pórtico e do Preço Descontos do gasóleo simples – 2026	50
Quadro 5-2 – Evolução do Preço Eficiente, do Preço de Pórtico e do Preço Descontos da gasolina 95 simples	52
Quadro 5-3 – Indicadores estatísticos do desvio entre o preço de pórtico e o preço eficiente do gasóleo simples.....	55
Quadro 5-4 – Indicadores estatísticos do desvio entre o preço de pórtico e o preço eficiente da gasolina 95 simples	56
Quadro 5-5 – Indicadores estatísticos do desvio entre o preço com descontos e o preço eficiente do gasóleo simples.....	58
Quadro 5-6 – Indicadores estatísticos do desvio entre o preço com descontos e o preço eficiente da gasolina 95 simples	59
Quadro 5-7 – Preços médios do gasóleo simples e diferenciais face ao Preço Eficiente, por segmento de oferta e período de análise	65
Quadro 5-8 – Preços médios da gasolina 95 simples e diferenciais face ao Preço Eficiente, por segmento de oferta e período de análise	68
Quadro 5-9 – Efeito estimado de uma variação de ± 10 cênt./l na cotação internacional sobre uma quantidade de combustível inicialmente adquirida por 50 €.....	77
Quadro 5-10 – Síntese dos preços médios de venda com e sem impostos e do peso dos impostos – gasolina 95 simples e gasóleo simples	84
Quadro 6-1 – Critérios e parâmetros de avaliação do funcionamento do mercado dos combustíveis rodoviários.....	89
Quadro 6-2 – Quotas do mercado grossista –2020; 2022; 2026	91
Quadro 6-3 – Evolução do IHH e índice CR4 nos mercados grossistas de gasolinas e gasóleos – 2026	91
Quadro 6-4 – Evolução do IHH e do índice CR4 no mercado retalhista de combustíveis líquidos rodoviários.....	93
Quadro 6-5 – Indicadores estatísticos de dispersão referentes à componente de retalho, no gasóleo simples, 2026	95

Quadro 6-6 – Indicadores estatísticos de dispersão referentes à componente de retalho, na gasolina 95 simples, 2026	95
Quadro 6-7 – Correlação entre as cotações internacionais e os PVP médios antes de impostos – Gasóleo Simples	98
Quadro 6-8 – Correlação entre as cotações internacionais os PVP médios antes de impostos – Gasolina 95 Simples	98
Quadro 6-9 – Avaliação dos critérios de supervisão do mercado dos combustíveis rodoviários simples	100

LISTA DE SIGLAS E ACRÓNIMOS

Sigla ou acrónimo	Designação
AdC	Autoridade da Concorrência
ADENE	Agência para a Energia
API	Interface de programação de aplicações (<i>Application Programming Interface</i>)
ARA	Região de Amesterdão–Roterdão–Antuérpia
AT	Autoridade Tributária e Aduaneira
CIF	Custo, seguro e frete (<i>Cost, Insurance and Freight</i>)
CLC	Companhia Logística de Combustíveis
CNC	Conselho Nacional para os Combustíveis
CO ₂	Dióxido de carbono
CoCo	Posto detido e explorado pela companhia (<i>Company Owned, Company Operated</i>)
CoDo	Posto detido pela companhia e explorado por revendedor (<i>Company Owned, Dealer Operated</i>)
CR	Rácio de concentração
CR4	Rácio de concentração dos quatro maiores operadores
CV	Coeficiente de variação
CVPA	Coeficiente de variação para avaliação da diferenciação das ofertas comerciais (componente de retalho)
DGEG	Direção-Geral de Energia e Geologia
DoDo	Posto detido e explorado por revendedor (<i>Dealer Owned, Dealer Operated</i>)
ECS	Entidade Coordenadora do Cumprimento dos Critérios de Sustentabilidade
ENMC	Entidade Nacional para o Mercado de Combustíveis, E.P.E.
ENSE	Entidade Nacional para o Setor Energético, E.P.E.
ERSE	Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos
EUR/USD	Taxa de câmbio do euro face ao dólar dos Estados Unidos
FAME	Ésteres metílicos de ácidos gordos (<i>Fatty Acid Methyl Esters</i>)
FCC	Craqueamento catalítico em leito fluidizado (<i>Fluid Catalytic Cracking</i>)
FOB	Livre a bordo (<i>Free on Board</i>), Termos Comerciais Internacionais (<i>Incoterm</i>)
GPL	Gases de petróleo liquefeitos
HAC	Robusto à heterocedasticidade e à autocorrelação (<i>Heteroskedasticity and Autocorrelation Consistent</i>)
HVO	Óleo vegetal hidrotratado (<i>Hydrotreated Vegetable Oil</i>)
IC	Introduções a Consumo
IEA	Agência Internacional de Energia (<i>International Energy Agency</i>)
IHH	Índice Herfindahl-Hirschman
INE	Instituto Nacional de Estatística
IO95	Índice de octano 95
IO98	Índice de octano 98
ISP	Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos
ISV	Imposto sobre Veículos
IUC	Imposto Único de Circulação
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
LNEG	Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P.
NATO	Organização do Tratado do Atlântico Norte (<i>North Atlantic Treaty Organization</i>)
NWE	Noroeste da Europa (<i>Northwest Europe</i>)

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

Sigla ou acrónimo	Designação
OECD	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
OPEP+	Organização dos Países Exportadores de Petróleo e países produtores aliados
PAC	Posto de abastecimento de combustíveis
POL	Produtos petrolíferos, óleos e lubrificantes (<i>Petroleum, Oils and Lubricants</i>)
PVP	Preço de venda ao público
RMSE	Raiz do erro quadrático médio (<i>Root Mean Squared Error</i>)
RON	Índice de octano determinado pelo método Research (<i>Research Octane Number</i>)
RSSPN	Regulamento de Supervisão do Sistema Petrolífero Nacional
RTP	Rádio e Televisão de Portugal
SPN	Sistema Petrolífero Nacional
TdB	Título de Biocombustível
UE-27	União Europeia a 27 Estados-Membros
UKC	Reino Unido–Continente (<i>United Kingdom–Continent</i>)
ULSD	Gasóleo com teor ultrabaixo de enxofre (<i>Ultra-Low Sulphur Diesel</i>)
URP	Unidade de Reservas Petrolíferas
WTI	<i>West Texas Intermediate</i>

UNIDADES UTILIZADAS

Abreviatura	Designação
bbl	Barril
boe	Barril equivalente de petróleo (<i>barrel of oil equivalent</i>)
cênt./l	Cêntimos por litro
EUR	Euro
EUR/l	Euros por litro
GJ	Gigajoule
kbbbl/cd	Milhares de barris por dia de calendário
kt	Milhares de toneladas
m ³	Metro cúbico
Mt/ano	Milhões de toneladas por ano
ppm	Partes por milhão
ppmS	Partes por milhão de enxofre
USD	Dólar dos Estados Unidos
USD/bbl	Dólares dos Estados Unidos por barril
USD/boe	Dólares dos Estados Unidos por barril equivalente de petróleo
USD/t	Dólares dos Estados Unidos por tonelada

SUMÁRIO EXECUTIVO

OBJETO E ÂMBITO DO ESTUDO

O presente estudo analisa a formação e a evolução dos preços da gasolina 95 simples e do gasóleo simples em Portugal continental, no período compreendido entre 1 de janeiro de 2023 e 27 de julho de 2026, correspondendo a cerca de 43 meses de análise, tendo sido elaborado pela ERSE no âmbito das suas competências de regulação e supervisão económica do Sistema Petrolífero Nacional, em resposta à solicitação da Ministra do Ambiente e Energia, de 15 de julho de 2026.

A solicitação ocorreu num período de elevada volatilidade dos mercados energéticos internacionais, marcado pelo agravamento das tensões geopolíticas no Médio Oriente e pelo aumento das cotações do petróleo bruto e, sobretudo, dos produtos refinados, dos fretes marítimos e dos prémios de risco associados ao transporte. Neste contexto, assumiu particular relevância avaliar em que medida as posteriores descidas dos referenciais internacionais foram repercutidas nos preços praticados em Portugal e se existiram diferenças significativas entre a velocidade de transmissão das subidas e das descidas.

O estudo procura, assim, identificar os principais fatores explicativos da evolução recente dos preços, avaliar a forma como as variações dos custos internacionais são transmitidas ao mercado nacional e aferir o funcionamento do mercado à luz dos critérios estabelecidos no Regulamento de Supervisão do Sistema Petrolífero Nacional (RSSPN) da ERSE. A análise é realizada numa perspetiva agregada de mercado, não tendo por objeto a determinação dos custos, margens ou resultados económicos de operadores individualmente considerados.

CONTEXTO INTERNACIONAL E GEOPOLÍTICO

A evolução recente dos preços dos combustíveis deve ser interpretada num contexto de crescente exposição do mercado europeu a choques geopolíticos, logísticos e de abastecimento. A guerra entre a Rússia e a Ucrânia e o agravamento do conflito no Médio Oriente afetaram os mercados energéticos através de canais distintos, condicionando os fluxos de petróleo e de produtos refinados, a utilização das principais rotas marítimas e os custos associados ao transporte e ao seguro das cargas.

Estes efeitos ocorrem, simultaneamente, num contexto de transformação estrutural do setor da refinação europeu. A redução progressiva da capacidade de refinação e a consequente maior dependência de

importações de produtos refinados aumentam a relevância das condições internacionais de oferta, dos níveis de existências e da disponibilidade logística na formação dos preços europeus. Em períodos de maior perturbação, o desvio das rotas marítimas, a menor disponibilidade de navios e o aumento dos prémios de seguro podem elevar significativamente o custo de colocação dos produtos nos mercados de destino.

A exposição a estes riscos não é homogénea entre Estados-Membros, dependendo das respetivas fontes e rotas de aprovisionamento. Portugal beneficiou, durante o período analisado, da diversificação das suas origens de abastecimento, não tendo sido registadas situações de rutura. Tal não elimina, contudo, a exposição do mercado nacional à evolução dos preços internacionais, aos custos logísticos e às condições de funcionamento dos mercados europeus de produtos refinados.

Este enquadramento assume particular relevância numa economia em que os combustíveis rodoviários continuam a desempenhar um papel significativo na mobilidade das famílias e das empresas e no funcionamento das cadeias de abastecimento. A transição energética deverá reduzir progressivamente esta dependência, mas introduz também novas cadeias de valor, componentes de custo e desafios concorrenciais. A transformação do setor não reduz, por isso, a importância da supervisão económica, antes reforçando a necessidade de instrumentos capazes de acompanhar uma realidade progressivamente mais complexa.

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS NO MERCADO NACIONAL

A formação do preço final dos combustíveis resulta da conjugação de várias componentes. Ao custo de aprovisionamento, determinado sobretudo pelas cotações internacionais dos produtos refinados, pelos fretes marítimos e pela taxa de câmbio, acrescem os custos associados à incorporação de biocombustíveis, à logística, à distribuição e à comercialização, bem como a componente fiscal. Estas componentes não evoluem da mesma forma, sendo as variações dos preços sobretudo determinadas pelos custos internacionais de aprovisionamento, enquanto as restantes tendem a apresentar uma evolução mais gradual.

A análise realizada evidencia que a evolução dos preços em Portugal refletiu, em larga medida, as cotações internacionais da gasolina e do gasóleo já refinados. Embora o Brent constitua uma referência relevante para o mercado petrolífero, não permite, por si só, explicar a evolução dos preços destes combustíveis. As cotações dos produtos refinados incorporam, além do custo da matéria-prima, as condições específicas de

oferta e procura, a disponibilidade das refinarias, os níveis de existências, os fluxos comerciais e os riscos geopolíticos e logísticos, podendo, por isso, apresentar trajetórias distintas entre si e face ao petróleo bruto.

A existência de capacidade de refinação nacional não isola Portugal destas condições. Os combustíveis são transacionados num mercado aberto, no qual a produção nacional concorre com alternativas de importação e pode igualmente ser destinada à exportação, pelo que o seu valor económico se encontra relacionado com os referenciais internacionais e com o custo de colocação de produtos equivalentes no mercado nacional. As condições económicas da refinação encontram-se já refletidas nas cotações dos produtos refinados, pelo que as margens de refinação não constituem uma parcela autónoma acrescentada ao preço final, nem correspondem ao lucro das refinarias ou às margens comerciais das restantes atividades da cadeia de valor.

No mercado nacional, a evolução do Preço Eficiente da ERSE — referencial que estima os custos e margens representativos da disponibilização dos combustíveis num mercado funcional e concorrencial — evidencia que os preços praticados acompanharam, de forma consistente, os mercados internacionais e as restantes componentes de custo. Durante o período de maior tensão, em março e abril de 2026, o Preço Eficiente aumentou mais rapidamente do que os preços de pósito, particularmente no gasóleo, refletindo um ajustamento mais gradual dos preços praticados pelos operadores. Este afastamento reduziu-se significativamente nas semanas seguintes, à medida que os custos internacionais estabilizaram.

Os preços não são, contudo, uniformes entre operadores, refletindo diferenças nas condições de aprovisionamento e logística, nas características das redes e nas estratégias comerciais. No período analisado, as companhias petrolíferas apresentaram, em média, preços anunciados superiores aos dos operadores *low-cost* e dos hipermercados, mantendo-se esta diferenciação durante a fase de maior tensão.

O preço anunciado também não traduz necessariamente o valor efetivamente suportado pelo consumidor, dada a relevância dos descontos. O Preço com Descontos manteve-se abaixo do Preço Eficiente ao longo de todo o período analisado, incluindo durante a fase de maior tensão dos mercados, evidenciando a relevância destes mecanismos na determinação do preço efetivamente pago.

TRANSMISSÃO DAS VARIAÇÕES DOS CUSTOS INTERNACIONAIS — EFEITO *ROCKETS AND FEATHERS*

Um dos objetivos centrais do estudo consistiu em avaliar a rapidez e a intensidade com que as variações das cotações internacionais são repercutidas nos preços nacionais e, em particular, testar a existência do denominado efeito *Rockets and Feathers* — isto é, se as subidas são transmitidas de forma mais rápida ou intensa do que descidas de igual magnitude.

Os resultados evidenciam uma forte relação entre os mercados internacionais e os preços nacionais. Embora os operadores sejam livres de fixar os seus preços e não estejam obrigados a alterá-los num dia específico, observa-se uma prática generalizada de revisão semanal, habitualmente no início da semana. A análise mostra que, logo à segunda-feira, se encontravam refletidos entre 96% e 97% do ajustamento estimado para o final dessa semana, tanto nas subidas como nas descidas. Tal não significa que o efeito integral de uma variação das cotações se esgote nesse momento, podendo parte do ajustamento prolongar-se pelas semanas seguintes.

A análise econométrica evidenciou que, para a gasolina 95 simples, não foram identificadas diferenças estatisticamente significativas entre a transmissão das subidas e das descidas. No gasóleo simples, observou-se uma diferença inicial de reduzida magnitude económica: num abastecimento de referência de 50 euros, corresponde a cerca de 22 cêntimos na primeira semana. Ao fim de quatro semanas, esta diferença deixa de ser estatisticamente demonstrável.

Os resultados não corroboram, assim, a existência de um efeito *Rockets and Feathers* persistente: subidas e descidas começam a ser repercutidas no mesmo período, embora no gasóleo a descida estimada seja inicialmente um pouco menos intensa.

FISCALIDADE E COMPARAÇÃO EUROPEIA

A fiscalidade desempenha um papel relevante na evolução do preço final suportado pelos consumidores e deve ser distinguida dos custos económicos de aprovisionamento e comercialização.

Em 2026, o mecanismo temporário de ajustamento do ISP atenuou parte do aumento dos preços finais durante o período de maior tensão dos mercados. A posterior recomposição deste imposto moderou, por sua vez, a intensidade das descidas sentidas pelos consumidores. A evolução do preço final deve, por isso,

ser interpretada à luz da conjugação entre a evolução dos custos económicos e as decisões de política fiscal.

Esta distinção assume particular relevância na comparação internacional. O estudo apresenta uma comparação dos preços com os diversos Estados-Membros e revela que em Portugal os preços, com e sem impostos, tiveram uma evolução alinhada com a média da União Europeia e da Zona Euro, entre o 1.º e o 2.º trimestre de 2026. Em Portugal, em linha com a generalidade dos países da União Europeia e da Zona Euro, a carga fiscal no período em análise manteve-se constante em euros por litro.

O caso de Espanha é particularmente relevante considerando a proximidade geográfica: no segundo trimestre de 2026, Portugal apresentou, tanto na gasolina como no gasóleo, preços antes de impostos inferiores aos espanhóis, mas preços finais superiores.

Esta diferença evidencia o peso da fiscalidade na posição relativa dos dois países, tendo as medidas temporárias de redução da tributação adotadas em Espanha contribuído para acentuar, naquele período, um diferencial fiscal já anteriormente existente.

AVALIAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DO MERCADO

A avaliação do funcionamento do mercado foi realizada numa perspetiva abrangente, considerando os quatro critérios regulamentares definidos pela ERSE: concentração grossista, concentração retalhista, diversidade das ofertas comerciais e relação entre os preços nacionais e as cotações internacionais.

O mercado grossista apresentou níveis elevados de concentração, dimensão que justifica um acompanhamento continuado, enquanto os restantes critérios apresentaram resultados compatíveis com os parâmetros regulamentares estabelecidos para mercados funcionais e concorrenciais.

Apesar da intensidade dos choques internacionais e da elevada volatilidade observada em 2026, não foram identificadas alterações relevantes nos padrões de funcionamento do mercado face aos anos anteriores.

TRANSPARÊNCIA, SUPERVISÃO E MEDIDAS PROPOSTAS

A crescente complexidade e transformação do setor reforçam a importância de prosseguir a atuação que a ERSE tem vindo a desenvolver nos domínios da transparência, da prestação de informação, da literacia

dos consumidores e da supervisão económica, adaptando os respetivos instrumentos à evolução do mercado.

A ERSE desenvolve já diversas iniciativas neste domínio, designadamente a divulgação semanal do [Preço Eficiente](#) e da respetiva decomposição, o [Comparador de Preços de Combustíveis e Gás Engarrafado](#) e a produção de diversos conteúdos de literacia energética. A estas iniciativas acrescem novos instrumentos em preparação, como uma aplicação móvel dedicada aos combustíveis e o Comparador da Mobilidade, procurando aproximar a informação regulatória das decisões quotidianas dos consumidores e reforçar a transparência do mercado.

O estudo identifica, adicionalmente, um conjunto de medidas destinadas a aprofundar esta atuação:

- Em primeiro lugar, propõe-se uma maior harmonização dos referenciais públicos utilizados na análise dos preços dos combustíveis, designadamente entre o Preço Eficiente divulgado pela ERSE e o Preço de Referência publicado pela ENSE, reduzindo o risco de interpretações divergentes sobre a evolução do mercado.
- Em segundo lugar, considera-se oportuno reavaliar periodicamente, em articulação com a DGEG, a metodologia utilizada na determinação do Preço com Descontos, designadamente quanto ao universo de descontos considerado e às quantidades utilizadas na respetiva ponderação, incluindo o seu período de referência, de modo a assegurar que o indicador continua a refletir adequadamente a evolução das práticas comerciais e dos padrões de consumo.
- No domínio dos biocombustíveis, propõe-se a definição clara e atempada das metas de incorporação, por forma a assegurar condições concorrenciais equilibradas entre operadores e reduzir a incerteza para produtores e investidores. Um enquadramento estável permitirá igualmente valorizar o seu contributo para a descarbonização, a diversificação das fontes energéticas, a redução da dependência externa e a economia circular.
- No domínio da supervisão económica, propõe-se o alargamento das competências sancionatórias da ERSE ao Sistema Petrolífero Nacional, relativamente às obrigações abrangidas pela sua regulação e supervisão económica. Pretende-se, deste modo, reforçar a efetividade dos instrumentos de supervisão e assegurar uma proteção harmonizada dos consumidores, independentemente do vetor energético utilizado.

- Por último, caso persistam perturbações excecionais nos mercados internacionais, poderá ser equacionada a adoção de medidas temporárias de apoio, direcionadas para segmentos específicos, designadamente o transporte rodoviário profissional, atendendo ao seu papel no funcionamento das cadeias de abastecimento, na distribuição de bens e no transporte de passageiros.

AVALIAÇÃO GLOBAL

A análise realizada evidencia que a evolução dos preços nacionais refletiu, em larga medida, a evolução dos custos internacionais de aprovisionamento, em particular das cotações da gasolina e do gasóleo refinados, não tendo sido identificados desvios persistentes ou alterações nos padrões de funcionamento do mercado que indiciem disfunções relevantes na formação dos preços.

Por outro lado, não foi identificada evidência persistente de que os operadores repercutam com maior celeridade as subidas das cotações internacionais do que as respetivas descidas. Na gasolina, não foi identificada evidência estatística deste fenómeno; no gasóleo, observou-se apenas uma diferença inicial, de reduzida magnitude económica e limitada às primeiras semanas de ajustamento dos preços.

A avaliação do funcionamento do mercado confirma a elevada concentração do segmento grossista, circunstância que justifica a continuação do seu acompanhamento. Contudo, a análise não evidenciou o incumprimento cumulativo dos quatro critérios definidos regulamentarmente pela ERSE, que consideram, ainda, a concentração no mercado retalhista, a diversidade das ofertas comerciais e a relação entre os preços nacionais e as cotações internacionais.

Em face dos resultados obtidos, não foram identificados fundamentos que justifiquem a fixação de margens máximas na comercialização de combustíveis.

1 ENQUADRAMENTO

Por ofício recebido em 15 de julho de 2026, (n/ ref.ª R-Tecnicos/2026/3045) o Gabinete da Ministra do Ambiente e Energia solicitou à Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) a elaboração de um estudo aprofundado sobre a formação e a evolução dos preços dos combustíveis rodoviários em Portugal, em particular da gasolina 95 simples e do gasóleo simples.

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

Neste contexto, o estudo tem como objetivo principal avaliar em que medida os preços nacionais da gasolina 95 simples e do gasóleo simples acompanharam a evolução dos respetivos referenciais internacionais. Em particular, pretende-se:

- i. Explicar, em linguagem acessível, o processo de formação dos preços de venda ao público e o peso relativo das suas principais componentes;
- ii. Comparar a evolução das cotações internacionais do petróleo bruto e dos produtos refinados, dos custos de transporte e do Preço Eficiente com os preços médios praticados no mercado nacional;
- iii. Quantificar a intensidade, a velocidade e o desfasamento temporal da transmissão das variações internacionais aos preços nacionais;
- iv. Testar a existência de eventuais assimetrias entre a repercussão das subidas e das descidas, frequentemente designadas pelo fenómeno de «*rockets and feathers*»;
- v. Quantificar e caracterizar os desvios do Preço de Pórtico e do Preço com Descontos relativamente ao Preço Eficiente, distinguindo entre os principais segmentos de mercado;
- vi. Avaliar o funcionamento do mercado à luz dos critérios e parâmetros da metodologia de supervisão da ERSE;
- vii. Apresentar medidas e recomendações destinadas a reforçar a transparência, a informação aos consumidores, a comparabilidade das ofertas e o acompanhamento institucional do mercado.

O presente estudo insere-se nas atribuições de regulação e supervisão económica conferidas à ERSE pelos respetivos [Estatutos](#)¹, designadamente no domínio da monitorização do funcionamento do mercado dos combustíveis, da proteção dos consumidores e da prestação de informação ao Governo².

1.1 ÂMBITO E DELIMITAÇÃO DO ESTUDO

O presente estudo incide sobre a gasolina 95 simples e o gasóleo simples rodoviário comercializados em Portugal continental^{3,4}.

A análise principal abrange o período compreendido entre 1 de janeiro de 2023 e 27 de julho de 2026, correspondendo a cerca de 43 meses. Sempre que a disponibilidade e a consistência dos dados o permitam, são utilizadas séries mais extensas para contextualizar episódios anteriores de volatilidade e testar a robustez dos resultados.

Os indicadores de preço são utilizados com funções analíticas complementares, destacando-se três conceitos distintos:

- O Preço Eficiente, calculado pela ERSE nos termos do Regulamento de Supervisão do Sistema Petrolífero Nacional, permite avaliar os custos de referência e as condições de funcionamento do mercado;
- O Preço de Pórtico, reportado pelos operadores no Balcão Único da Energia, permite acompanhar a evolução das ofertas comerciais de base; e
- O Preço com Descontos, publicado pela DGEG, permite acompanhar o valor médio efetivamente pago pelos consumidores.

¹ Aprovados pelo Decreto-Lei n.º 97/2002, de 12 de abril, na redação atual.

² Nos termos do artigo 16.º dos seus Estatutos, compete à ERSE pronunciar-se, a pedido do Governo, sobre iniciativas legislativas e outras matérias respeitantes aos setores regulados, exercendo estas competências com independência orgânica, funcional e técnica.

³ Não são abrangidos os combustíveis aditivados, o Gás de Petróleo Liquefeito Auto (GPL Auto), os combustíveis destinados a utilizações especiais ou outros produtos petrolíferos.

⁴ As Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira não são integradas na análise, atendendo às especificidades dos respetivos regimes de preços, fiscalidade e aprovisionamento.

Os resultados são, por isso, apresentados separadamente para os dois indicadores de mercado, evitando que conclusões relativas aos preços anunciados antes de descontos (Preço de Pórtico) sejam indevidamente projetadas sobre os preços efetivamente pagos (Preço com Descontos).

De igual modo, a análise distingue os preços antes e após impostos. Os preços antes de impostos permitem isolar a evolução das componentes de mercado e o comportamento da cadeia de valor, enquanto os preços após impostos traduzem o custo final suportado pelos consumidores, incorporando também os efeitos das decisões de política fiscal. Esta distinção evita que variações resultantes de alterações do Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos (ISP), do adicionamento sobre as emissões de CO₂ ou do IVA sejam atribuídas ao comportamento dos operadores.

A análise assenta em informação produzida ou divulgada pela ERSE, pela DGEG e pela Entidade Nacional para o Setor Energético, E.P.E. (ENSE), complementada por dados de mercado da *S&P Global Commodity Insights (Platts)* e da *Argus Media*, pelas taxas de câmbio de referência do Banco Central Europeu e pela legislação fiscal publicada no Diário da República. Para a caracterização da componente de biocombustíveis, são igualmente considerados os Boletins Estatísticos Trimestrais publicados pelo Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P. (LNEG), no exercício das funções de Entidade Coordenadora do Cumprimento dos Critérios de Sustentabilidade (ECS), e a informação divulgada pela ENSE sobre a incorporação física de biocombustíveis nos combustíveis fósseis. A comparação europeia recorre, designadamente, ao *Weekly Oil Bulletin* da Comissão Europeia e a informação estatística do *Eurostat*.

Importa ainda referir que o estudo utiliza exclusivamente a informação que integra o âmbito das competências de supervisão da ERSE e das obrigações legais de reporte aplicáveis aos operadores. Não recorre, por conseguinte, a informação contabilística individual ou a outros elementos comercialmente confidenciais que não estejam legalmente disponíveis para efeitos de supervisão.

O presente estudo complementa a atividade regular de supervisão desenvolvida pela ERSE. Não substitui as competências de fiscalização material atribuídas à ENSE, nem interfere com as competências da Autoridade da Concorrência em matéria de práticas restritivas da concorrência, incidindo exclusivamente sobre a análise económica da formação dos preços e do funcionamento do mercado dos combustíveis rodoviários.

2 ENQUADRAMENTO LEGAL E REGULATÓRIO

O Decreto-Lei n.º [31/2006](#), de 15 de fevereiro, na redação atual, estabelece os princípios gerais de organização e funcionamento do SPN e determina, no artigo 10.º, que os preços dos produtos petrolíferos são praticados em regime de preços livres. A supervisão da ERSE assume, assim, natureza predominantemente *ex post*⁵, assente na recolha e tratamento de informação, na monitorização do mercado e na comparação dos preços praticados com custos de referência e margens comerciais representativas de um mercado funcional e concorrencial. Este modelo encontra-se concretizado no Regulamento de Supervisão do SPN, aprovado pelo Regulamento n.º [1184/2022](#), de 21 de dezembro, que prevê igualmente a avaliação da concentração dos mercados, da diferenciação das ofertas e da resposta dos PVP às cotações internacionais.

Sem prejuízo do regime de preços livres, o artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 31/2006 admite, excecionalmente e por razões de interesse público, a fixação temporária de margens máximas nas componentes comerciais do preço dos combustíveis simples, por portaria do Governo, sob proposta da ERSE e ouvida a AdC. Um desvio positivo face ao Preço Eficiente não determina, por si só, essa intervenção, que exige uma avaliação global, fundamentada e proporcional das condições económicas e concorrenciais do mercado.

2.1 DIPLOMAS LEGAIS

Os [Estatutos da ERSE](#), aprovados pelo Decreto-Lei n.º 97/2002, de 12 de abril, na redação atual, atribuem à ERSE a regulação e supervisão dos setores dos combustíveis derivados do petróleo e dos biocombustíveis. No âmbito do SPN, estas atribuições abrangem, designadamente, a monitorização do funcionamento dos mercados e da logística, o acompanhamento das condições de aprovisionamento, a proteção dos consumidores e a prestação de informação sobre o setor.

Organização e funcionamento do SPN - Decreto-Lei n.º 31/2006

O quadro setorial de base encontra-se estabelecido no Decreto-Lei n.º [31/2006](#), de 15 de fevereiro, na redação atual. Este diploma organiza as atividades que integram o SPN – refinação, armazenamento,

⁵ Supervisão *ex post*: acompanhamento e avaliação do mercado depois de os preços terem sido definidos e praticados pelos operadores. A ERSE não aprova nem fixa previamente esses preços; analisa a sua evolução, compara-os com referenciais de custo e avalia o funcionamento do mercado com base em critérios previamente estabelecidos.

transporte, distribuição e comercialização – e sujeita o seu exercício aos princípios da concorrência, da transparência, da não discriminação, da proteção dos consumidores e da segurança do abastecimento.

Nos termos daquele diploma, os preços dos produtos petrolíferos são livremente fixados pelos operadores, de acordo com as respetivas estratégias comerciais e as condições de mercado. A liberdade de formação dos preços não afasta, contudo, o cumprimento das regras da concorrência, das obrigações legais de informação e reporte e da supervisão económica exercida pela ERSE.

O Decreto-Lei n.º 31/2006 atribui igualmente à ERSE competências em matéria de transparência e supervisão económica do mercado, designadamente através da recolha e divulgação de informação sobre preços, da monitorização do funcionamento do mercado e da proteção dos consumidores.

Embora o regime assente na liberdade de formação dos preços, o artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 31/2006⁶ prevê, a título excecional, a possibilidade de fixação temporária de margens máximas de comercialização dos combustíveis simples, mediante portaria do membro do Governo responsável pela área da energia, sob proposta fundamentada da ERSE e ouvida a AdC. Esta possibilidade constitui um mecanismo de natureza excecional, dependente de uma avaliação global das condições económicas e concorrenciais do mercado.

O quadro institucional distribui ainda competências por outras entidades. À ENSE compete, designadamente, a fiscalização do cumprimento dos deveres legalmente impostos aos operadores do SPN, incluindo determinadas obrigações de reporte, sem prejuízo das competências de auditoria e supervisão da ERSE, e à AdC cabe a aplicação das regras relativas às práticas restritivas da concorrência e ao controlo das operações de concentração.

2.2 REGULAMENTO DE SUPERVISÃO DO SISTEMA PETROLÍFERO NACIONAL

As competências de supervisão económica atribuídas à ERSE foram concretizadas através do Regulamento de Supervisão do SPN⁷, em vigor desde 1 de janeiro de 2023.

⁶ Introduzida pela Lei n.º [69-A/2021](#), de 21 de outubro.

⁷ Aprovado pelo Regulamento n.º [1184/2022](#), de 21 de dezembro.

Este Regulamento estabelece o modelo de supervisão económica do setor, definindo as metodologias de construção dos custos de referência e dos preços eficientes, os critérios de avaliação do funcionamento do mercado, as obrigações de prestação de informação dos operadores e os mecanismos de divulgação pública da informação.

Neste contexto, a ERSE desenvolveu uma metodologia de supervisão assente em critérios quantitativos e indicadores objetivos, bem como na definição de preços e margens de referência baseados em estudos de *benchmarking* internacionais e em plataformas internacionais de preços de reconhecida credibilidade, como a *Argus Media* e a *Platts*.

Neste domínio, a transparência assume especial importância enquanto instrumento de previsibilidade regulatória, confiança dos agentes económicos e discussão informada sobre modelos de formação de preços, referenciais de custo e margens comerciais.

A elaboração do Regulamento foi precedida da [Consulta Pública n.º 106](#), promovida pela ERSE entre fevereiro e maio de 2022. Neste processo participaram operadores económicos, associações empresariais, associações de consumidores, entidades públicas e o Conselho para os Combustíveis, tendo os contributos recebidos sido objeto de apreciação no respetivo Relatório da Consulta Pública e considerados na versão final do Regulamento. Este processo participado contribuiu para reforçar a transparência, a robustez técnica e a previsibilidade do modelo de supervisão adotado.

Na sequência da aprovação do Regulamento, a ERSE aprovou igualmente a [Diretiva n.º 11/2023](#), que concretiza a parametrização dos critérios de supervisão previstos no Regulamento, assegurando a aplicação uniforme da metodologia de monitorização do mercado.

O modelo de supervisão adotado assenta numa lógica predominantemente *ex post*, baseada em indicadores objetivos e em custos de referência previamente definidos. A avaliação do funcionamento do mercado não resulta da observação isolada de um desvio entre os preços praticados e o Preço Eficiente, exigindo antes uma apreciação integrada das diferentes componentes da cadeia de valor, da persistência e dimensão dos desvios observados e das condições concorrenciais do mercado.

Em particular, o Regulamento prevê a divulgação semanal, pela ERSE, do Preço Eficiente e da respetiva decomposição pelas principais componentes, bem como a comparação com os preços de pórtico e com os preços com descontos. Estes instrumentos constituem a base metodológica das análises desenvolvidas ao

longo do presente relatório, bem como na informação publicamente disponibilizada pela ERSE na sua página da internet institucional (e.g., relatórios semanais de supervisão de preços⁸, comparador do mercado de combustíveis e GPL⁹).

O presente estudo foi elaborado no âmbito deste modelo de supervisão económica, aplicando os critérios, metodologias e referenciais previamente definidos no Regulamento de Supervisão do SPN. As conclusões apresentadas assentam, assim, num quadro jurídico e metodológico previamente estabelecido, aplicável de forma uniforme a todos os operadores e independente das circunstâncias específicas que motivaram a realização do presente estudo.

⁸ Disponível em: <https://www.erse.pt/combustiveis-e-gpl/supervisao-do-mercado/supervisao-dos-precos-de-combustiveis/>

⁹ Disponível em: <https://www.erse.pt/combustiveis-e-gpl/o-setor/>

3 CADEIA DE VALOR DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL

Para compreender a formação dos preços da gasolina e do gasóleo é necessário acompanhar o percurso físico e comercial dos combustíveis até ao consumidor final. O preço apresentado num posto de abastecimento reflete os custos incorridos ao longo da cadeia de valor.

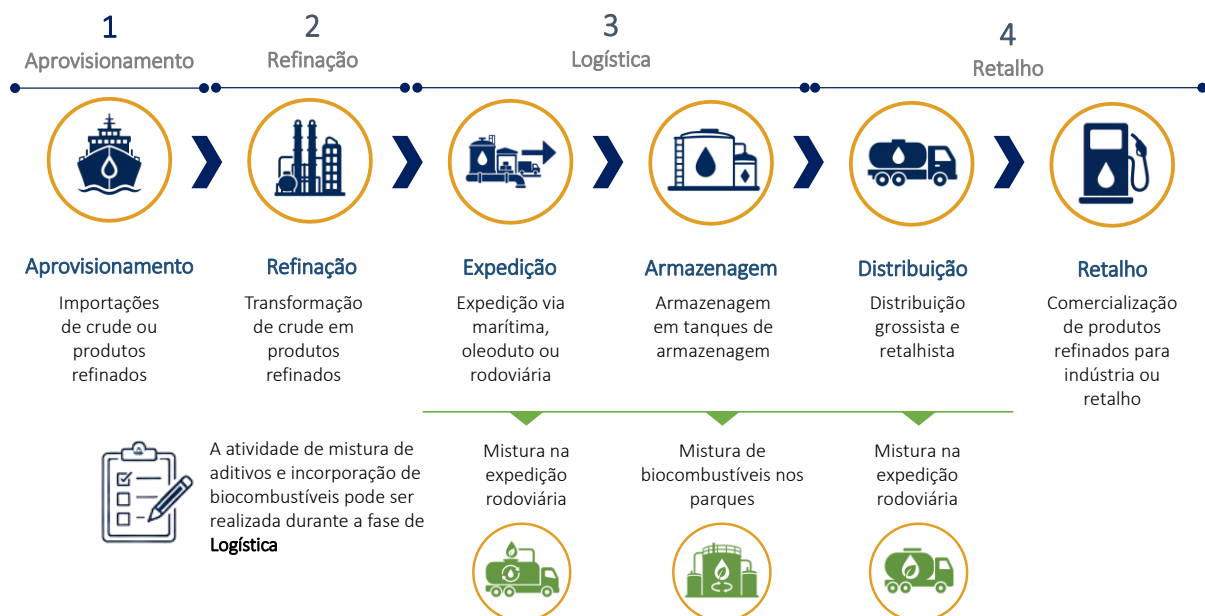
Neste percurso, os fluxos físicos e comerciais nem sempre coincidem: o produto pode mudar de proprietário sem mudar de instalação, assim como um mesmo operador pode estar presente em várias etapas da cadeia ou recorrer a infraestruturas e serviços pertencentes a terceiros. Cada uma destas atividades envolve custos, riscos e condições de mercado próprios.

O preço de venda ao público não resulta, por isso, de uma transformação direta e imediata do preço do petróleo bruto. Resulta da conjugação das condições económicas verificadas em diferentes mercados e momentos.

A cadeia de valor dos combustíveis rodoviários pode ser organizada em quatro grandes etapas: aprovisionamento, refinação, logística e comercialização (ou retalho). Esta última compreende a venda por grosso e a venda a retalho nos postos de abastecimento.

A Figura 3-1 apresenta de forma esquemática as principais atividades e os fluxos que integram a cadeia de valor, sendo importante notar que esta organização não significa que todos os combustíveis comercializados em Portugal sigam exatamente o mesmo percurso.

Figura 3-1 – Cadeia de valor dos combustíveis rodoviários em Portugal



Fonte: ERSE

3.1 APROVISIONAMENTO

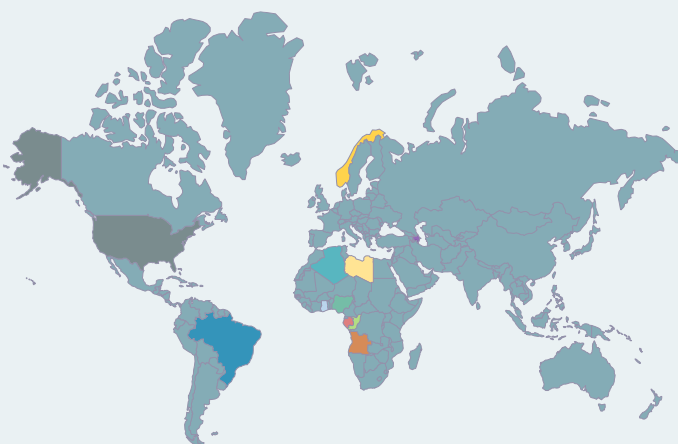
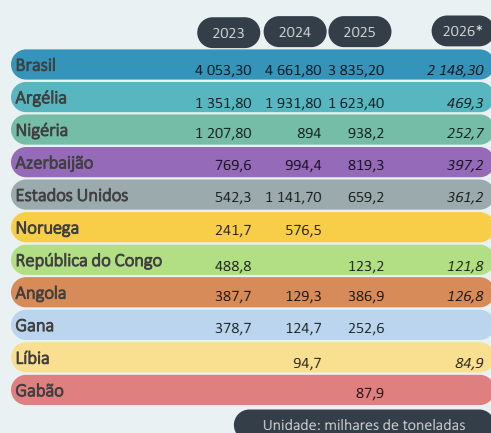
O aprovisionamento do mercado nacional pode ser realizado por duas vias principais: (i) através da importação de petróleo bruto, posteriormente transformado em território nacional, na refinaria de Sines, ou (ii) mediante a importação direta de gasolina e gasóleo já refinados. Estas vias são alternativas ou complementares, podendo a importância relativa de cada uma variar em função da disponibilidade da refinaria, dos preços internacionais do petróleo bruto e/ou dos produtos refinados em cada momento, dos custos de transporte e das próprias necessidades do mercado nacional.

Atendendo a que Portugal não dispõe de produção de petróleo bruto, encontra-se dependente do aprovisionamento externo. A primeira etapa da cadeia ocorre, assim, nos mercados internacionais e compreende a aquisição e o transporte marítimo de petróleo bruto ou de produtos já refinados. Esta dependência externa expõe o mercado nacional às cotações internacionais, à taxa de câmbio entre o euro e o dólar, aos fretes, aos seguros e aos riscos associados às rotas e às condições de transporte.

Caixa 1 - Estrutura de importação de petróleo bruto

Em 2023, Portugal importou cerca de 9,4 milhões de toneladas de petróleo bruto. Este volume aumentou 12,0% em 2024, para 10,5 milhões de toneladas, e diminuiu 17,3% em 2025, para 8,7 milhões de toneladas. A redução observada em 2025 coincidiu com a paragem programada de grande dimensão da refinaria de Sines durante o último trimestre. Entre janeiro e maio de 2026, as importações totalizaram aproximadamente 4,0 milhões de toneladas, menos 9,2% do que no período homólogo de 2025. Estas variações refletem sobretudo o funcionamento e o aprovisionamento da refinaria, não devendo ser interpretadas como alterações equivalentes no consumo nacional de combustíveis.

Figura 3-2 – Importações de petróleo bruto por país de origem



Nota: Os valores relativos a 2026* abrangem apenas o período de janeiro a maio.

Fonte: [DGEG](#), *Valores de importação de petróleo bruto por origem*. Tratamento: ERSE

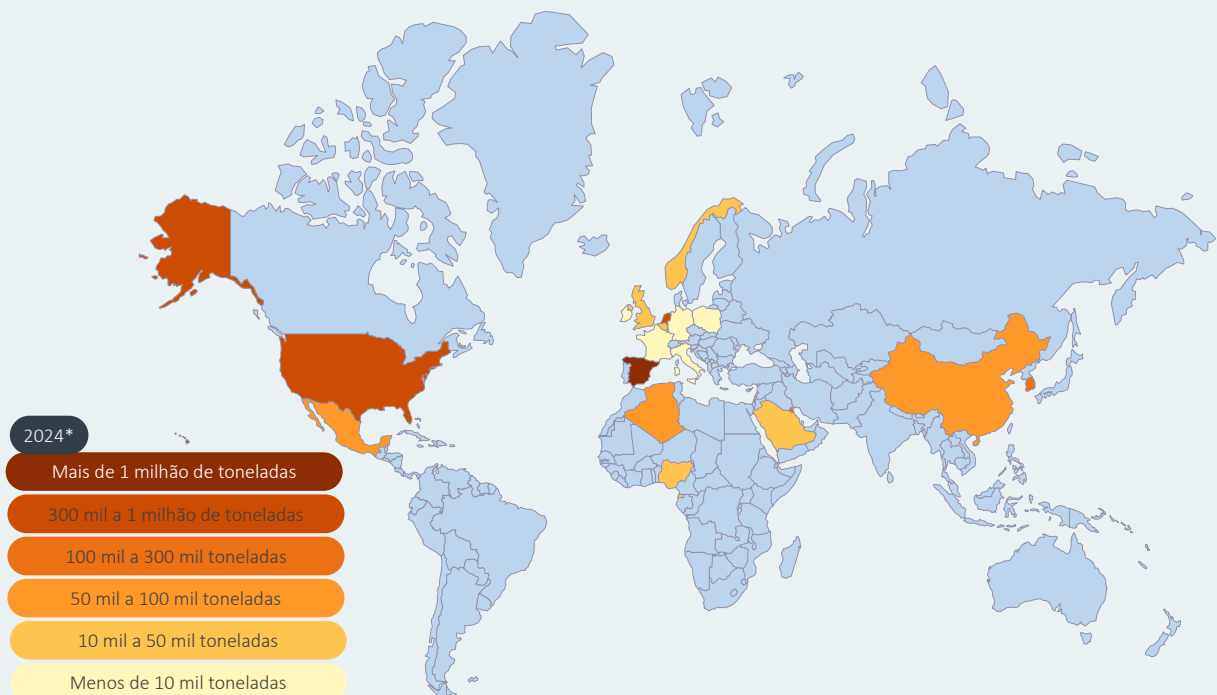
O Brasil constituiu a principal origem do petróleo bruto importado ao longo de todo o período, representando cerca de 43% do total em 2023, 44% em 2024 e 2025 e 54% entre janeiro e maio de 2026. A Argélia ocupou a segunda posição nos três anos completos, seguindo-se, com pesos variáveis, a Nigéria, o Azerbaijão e os Estados Unidos. As restantes origens – designadamente Angola, Gana, Noruega, República do Congo, Líbia e Gabão – apresentam uma presença mais irregular, evidenciando a adaptação da carteira de aprovisionamento às condições de mercado e às necessidades de processamento da refinaria.

O aprovisionamento nacional não se esgota na importação de matéria-prima para refinação. Portugal importa igualmente produtos petrolíferos já refinados, quer para complementar a produção nacional, quer para ajustar a oferta à composição e à localização da procura interna. Estes fluxos permitem responder a desequilíbrios entre o perfil de produção da refinaria de Sines e as necessidades de consumo, bem como a períodos de menor disponibilidade do aparelho refinador – decorrentes, por exemplo, de paragens para manutenção -, contribuindo para a flexibilidade e a segurança do abastecimento do SPN.

Caixa 2 - Estrutura de importação de produtos refinados

Enquanto o aprovisionamento de crude se encontra concentrado no Brasil, as importações de refinados apresentam uma forte integração ibérica, com Espanha a representar 56,7% do total em 2024. As restantes origens estão frequentemente associadas a produtos específicos: Kuwait, Coreia do Sul, China e Arábia Saudita no jet; Estados Unidos e México no coque; Argélia no fuelóleo.

Figura 3-3 – Importações de produtos petrolíferos refinados por país de origem



Nota: Os valores relativos a 2024* são provisórios.

Fonte: [DGEG](#), *Importações/Exportações de petróleo e derivados*. Tratamento: ERSE

O Anexo A apresenta a desagregação das quantidades importadas por país de origem e uma análise complementar da diversidade geográfica das importações.

3.2 REFINAÇÃO

A refinação corresponde ao processo industrial de transformação do petróleo bruto em produtos petrolíferos. Em Portugal, desde o encerramento da refinaria de Matosinhos, em abril de 2021, a atividade de refinação em Portugal encontra-se concentrada na refinaria de Sines, detida e operada pela Petrogal. Nesta instalação, o petróleo bruto e outras matérias-primas são submetidos a processos de separação,

conversão e tratamento, dos quais resultam, entre outros produtos, gasóleo, gasolina, combustível para aviação, fuelóleo, GPL e nafta.

Em termos de configuração, Sines é uma refinaria convencional complexa, dotada de unidades de conversão, não se limitando à destilação do petróleo bruto. Às unidades de destilação atmosférica e de vácuo associam-se unidades de craqueamento catalítico em leito fluidizado (FCC), hidrocraqueamento e *visbreaking*, que permitem processar uma gama alargada de petróleos brutos e converter parte das frações mais pesadas em produtos leves e médios, designadamente gasolina e gasóleo. Esta configuração confere à instalação flexibilidade na seleção das matérias-primas e no ajustamento do perfil de produção às condições do mercado.

A refinaria de Sines não apresenta, no contexto europeu, uma capacidade particularmente reduzida; a especificidade do sistema português decorre, sobretudo, da concentração de toda a capacidade nacional de refinação num único complexo industrial. A capacidade instalada não corresponde, contudo, ao volume efetivamente processado, o qual depende, designadamente, da disponibilidade operacional das unidades, das paragens para manutenção, das matérias-primas utilizadas e das condições de mercado.

Caixa 3 - Atividade de refinação na UE

No final de 2025, considerando apenas as refinarias convencionais em operação, a UE-27 dispunha de 67 refinarias, com uma capacidade primária conjunta de cerca de 588,0 milhões de toneladas por ano. A capacidade de refinação no mercado nacional ascendeu, no final de 2025, a 11,9 milhões de toneladas por ano, o que equivale a cerca de 2,0% da capacidade europeia, colocando Portugal na 11.ª posição entre os Estados-Membros. A capacidade de Sines foi superior à média por refinaria na UE-27, de aproximadamente 8,8 milhões de toneladas por ano.

Figura 3-4 – Localização e capacidade primária de refinação na União Europeia, por país, em 2025

País	Capacidade primária		Peso na capacidade da UE-27
	(kbbbl/cd)	(Mt/ano)	
Alemanha	2 077,90	101,11	17,19%
Itália	1 653,70	82,06	13,95%
Espanha	1 486,90	73,44	12,49%
Países Baixos	1 257,10	60,82	10,34%
França	1 226,80	60,16	10,23%
Bélgica	673,6	33,68	5,73%
Polónia	614,3	30,18	5,13%
Grécia	524	26,2	4,46%
Suécia	417	19,8	3,37%
Roménia	250,3	12,31	2,09%
Portugal	237,9	11,9	2,02%
Finlândia	215,8	10,79	1,83%
Áustria	203,9	10,2	1,73%
Lituânia	204	9,69	1,65%
Dinamarca	182,5	9,13	1,55%
Chéquia	166	8,3	1,41%
Hungria	162	8,1	1,38%
Bulgária	121,3	6,07	1,03%
Eslováquia	112	5,6	0,95%
Croácia	94,9	4,75	0,81%
Irlanda	75	3,75	0,64%
Total UE-27	11 956,90	588,03	100%



Nota: O universo considerado compreende as refinarias convencionais em operação, em 2025, na UE-27, Reino Unido, Noruega e Suíça. O quadro considera apenas as refinarias convencionais (*mainstream*) em operação. *kbbbl/cd* corresponde a milhares de barris por dia de calendário e *Mt/ano* a milhões de toneladas por ano. A percentagem foi calculada relativamente à capacidade total da UE-27.

Fonte: ERSE, com base em [Concawe](#) e FuelsEurope, [Statistical Report 2025](#)

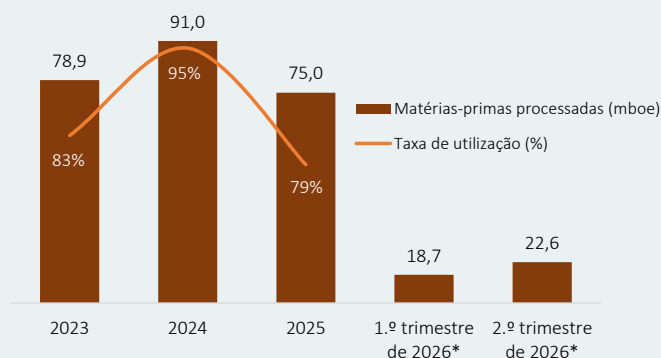
A existência de capacidade nacional de refinação não isola o mercado português da evolução dos mercados internacionais. Os combustíveis produzidos em Sines concorrem diretamente com produtos importados e podem igualmente ser exportados, pelo que o seu valor económico permanece fortemente condicionado pelas cotações internacionais dos produtos refinados nos mercados europeus de referência e pelos custos associados à respetiva colocação no mercado nacional.

A coexistência de exportações com necessidades de importação, particularmente evidente no gasóleo, é inerente ao funcionamento de um mercado aberto e integrado. A produção nacional não se destina exclusivamente ao consumo interno, sendo os fluxos de importação e exportação determinados por fatores como as especificações dos produtos, as condições comerciais, a localização da procura, a disponibilidade logística ou a otimização operacional da refinaria.

Caixa 4 - Atividade da Refinaria de Sines

Entre 2023 e 2024, as matérias-primas processadas na refinaria de Sines aumentaram de 78,9 para 91,0 milhões de barris equivalentes de petróleo, o que corresponde a um crescimento de 15,3%. Esta evolução foi acompanhada pelo aumento da taxa de utilização da refinaria, de 83% para 95%. Em 2025, o volume processado diminuiu para 75,0 milhões de barris equivalentes de petróleo, menos 17,6% do que no ano anterior, enquanto a taxa de utilização recuou para 79%, evolução influenciada pela paragem programada da refinaria realizada no último trimestre do ano.

Figura 3-5 – Matérias-primas processadas e taxa de utilização da refinaria de Sines

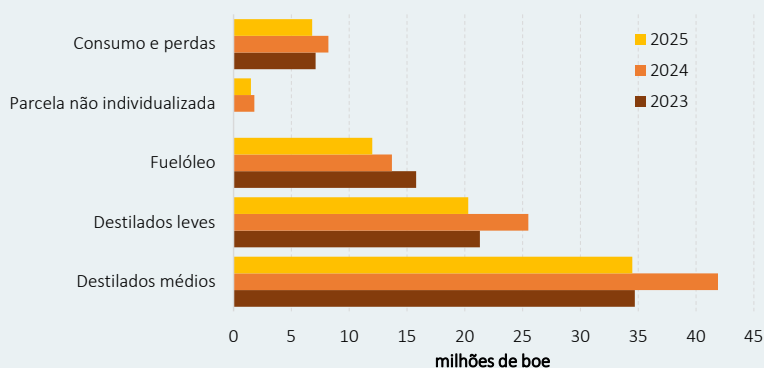


Nota: Os valores de 2023 a 2025 são anuais; os valores de 2026* são trimestrais. A Galp não divulgou a taxa de utilização para os dois primeiros trimestres de 2026

Fonte: [Galp 2025](#), *Relatórios Integrados de Gestão*. [Galp 2026](#), *Relatório & Contas – 1Q & 2Q*. Tratamento: ERSE

Em volume, os destilados médios (incluem o gasóleo, o combustível para aviação e o biodiesel) constituíram a principal categoria de produtos obtidos, correspondendo, aproximadamente, a 34,7 milhões de boe em 2023; 41,9 milhões em 2024 e 35,3 milhões em 2025. As variações observadas refletem sobretudo a evolução do total de matérias-primas processadas: o aumento registado em 2024 acompanha a maior atividade da refinaria, enquanto a redução de 2025 coincide com a diminuição do processamento e com a paragem programada realizada no último trimestre.

Figura 3-6 – Produtos obtidos, consumos e perdas na refinaria de Sines, por grandes categorias

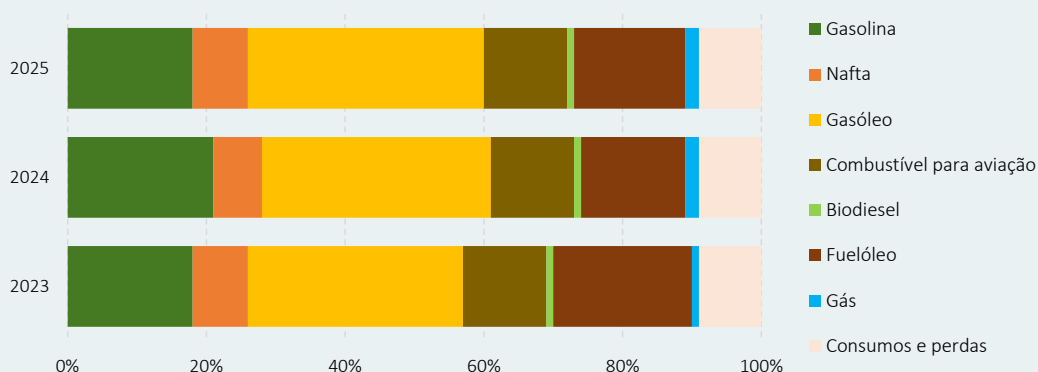


Nota: Os destilados leves correspondem às frações de menor intervalo de ebulição, incluindo, na classificação adotada pela Galp, a gasolina e a nafta. Os destilados médios incluem o gasóleo, o combustível para aviação e o biodiesel. O fuelóleo corresponde à fração pesada obtida na refinação, enquanto a parcela não individualizada, gás, respeita aos produtos gasosos resultantes do processo. Os consumos e perdas incluem a parcela das matérias-primas utilizada no funcionamento da refinaria e as perdas associadas ao processo.

Fonte: [Galp 2025](#), *Relatórios Integrados de Gestão*. Tratamento: ERSE.

A desagregação por produto confirma a relativa estabilidade do perfil das saídas da refinaria. O gasóleo constituiu o principal produto, tendo o seu peso aumentado de 31% das matérias-primas processadas, em 2023, para 34%, em 2025. A gasolina representou 18% em 2023 e 2025, atingindo 21% em 2024. Em termos globais, a composição relativa alterou-se de forma limitada, observando-se apenas um ligeiro aumento do peso dos destilados médios e uma redução da importância relativa do fuelóleo face a 2023.

Figura 3-7 – Composição percentual dos produtos obtidos, consumos e perdas na refinaria de Sines, por produto



Fonte: [Galp 2025](#), *Relatórios Integrados de Gestão*. Tratamento: ERSE.

Em 2024 e 2025, a produção nacional de gasóleo totalizou aproximadamente 4,13 milhões de toneladas e 3,47 milhões de toneladas, respetivamente. Tomando como referência as entregas internas brutas, estes volumes corresponderam a cerca de 87% e 74% dos valores observados em cada ano. Paralelamente, as exportações nacionais de gasóleo ascenderam a cerca de 729 mil toneladas em 2024 e 315 mil toneladas em 2025. No mesmo período, a produção nacional de gasolina atingiu aproximadamente 2,67 milhões de toneladas em 2024 e 2,05 milhões de toneladas em 2025, correspondendo, respetivamente, a cerca de 2,1 e 1,5 vezes as entregas internas brutas. As exportações nacionais de gasolina totalizaram cerca de 1,70 milhões de toneladas em 2024 e 1,20 milhões de toneladas em 2025.[■]

■ [Eurostat](#), *Supply and transformation of oil and petroleum products (código nrg_cb_oilm)*, dados mensais agregados para Portugal sobre produção, entregas internas brutas e exportações de gasolina e gasóleo; DGEG, *Balanco Energético Nacional 2024* e *Balanco Energético Sintético 2025*. Os rácios traduzem a cobertura aparente das entregas internas pela produção nacional, não o destino efetivo da produção nem as introduções a consumo. Os dados de 2025 são provisórios.

■ *boe (barrel of oil equivalent, ou barril equivalente de petróleo) é uma unidade de energia correspondente, por convenção, ao conteúdo energético aproximado de um barril-padrão de petróleo bruto – 42 galões norte-americanos, cerca de 159 litros –, equivalente a aproximadamente 5,68 GJ. Não representa necessariamente um barril físico da matéria-prima processada; permite expressar numa unidade comum produtos com diferentes características energéticas. No presente documento mboe corresponde a milhões de barris equivalentes de petróleo.*

Para além do volume processado e do perfil dos produtos obtidos, as condições económicas da atividade podem ser acompanhadas através da margem de refinação¹⁰. Este indicador procura medir, por unidade de matéria-prima processada, a diferença entre o valor dos produtos obtidos e o custo das matérias-primas

¹⁰ Este indicador não corresponde ao lucro da refinaria nem constitui uma componente autónoma do preço final, pois exclui custos fixos, depreciações, encargos financeiros e impostos. Permite, contudo, acompanhar a evolução das condições económicas da refinação.

e dos restantes consumos variáveis considerados no respetivo cálculo. A sua evolução depende, em larga medida, da valorização relativa dos produtos refinados face ao petróleo bruto, refletindo as condições prevalentes nos mercados internacionais.

Caixa 5 - Margens de refinação

A Galp divulga uma margem de refinação própria, expressa em dólares por barril equivalente de matérias-primas processadas. Embora a empresa não publique uma metodologia completa que permita reproduzir o seu cálculo, este tipo de indicador procura refletir a valorização do conjunto dos produtos obtidos na refinaria face ao petróleo bruto e às restantes matérias-primas processadas.

Um valor de 16,8 USD/boe significa que, por cada barril equivalente de matérias-primas processadas, o valor do conjunto dos produtos obtidos excedeu em 16,8 dólares os custos e valores considerados no cálculo deste indicador. Tal não significa que a Galp tenha obtido um lucro de 16,8 dólares por barril, nem que esse montante tenha sido incorporado no preço de cada litro de gasolina ou de gasóleo.

Quadro 3-1 – Margem de refinação reportada pela Galp

Período	Margem de refinação
2023	11 USD/boe
2024	7,4 USD/boe
2025	7,1 USD/boe
1.º trimestre de 2026	14,8 USD/boe
2.º trimestre de 2026	16,8 USD/boe

Nota: Os valores de 2023 a 2025 correspondem ao conjunto de cada ano, enquanto os valores de 2026 são trimestrais e provisórios, pelo que não são diretamente comparáveis com os valores anuais.

Fonte: [Galp 2025](#), [Relatórios Integrados de Gestão](#), e [Trading Updates](#) do 1.º e 2.º trimestres de 2026. Tratamento: ERSE

A margem reportada diminuiu de 11,0 USD/boe, em 2023, para 7,4 USD/boe, em 2024, e 7,1 USD/boe, em 2025. Em 2026, aumentou para 14,8 USD/boe no primeiro trimestre e para 16,8 USD/boe no segundo trimestre, o que representa um acréscimo de 14% face ao trimestre anterior.

Esta subida coincidiu com um aumento dos diferenciais entre as cotações dos produtos refinados e o Brent, analisados adiante. No caso do gasóleo, esse diferencial aumentou de cerca de 14 cênt./l, em janeiro de 2026, para 33 cênt./l em abril, mantendo-se próximo de 29 cênt./l em junho. Na gasolina, aumentou de cerca de 7 para 21 cênt./l entre janeiro e junho. Estes diferenciais não correspondem à margem de refinação da Galp, mas mostram que, no mesmo período, os refinados valorizaram relativamente à matéria-prima, contribuindo para contextualizar a evolução do indicador.

Os indicadores reportados pelos três maiores operadores da península ibérica apresentam uma tendência similar. Em 2023, situaram-se num intervalo relativamente estreito, entre 10,0 USD/bbl na Moeve e 11,1 USD/bbl na Repsol, com a Galp a reportar 11,0 USD/boe. Em 2024, todos registaram uma redução significativa, para valores entre 6,6 e 7,4 USD por barril. Em 2025, a margem da Galp diminuiu ligeiramente, para 7,1 USD/boe, enquanto os indicadores da Repsol e da Moeve aumentaram para 7,9 USD/bbl.

Nos dois primeiros trimestres de 2026 observa-se um aumento generalizado. Entre o primeiro e o segundo trimestre, o indicador da Galp aumentou de 14,8 para 16,8 USD/boe, o da Repsol de 10,9 para 14,0 USD/bbl e o da Moeve de 11,0 para 11,3 USD/bbl, correspondendo a aumentos de, respetivamente, 14%, 28% e 3%. A evolução mostra que o aumento da margem da refinação em 2026 não foi exclusivo da refinaria de Sines, embora o valor reportado pela Galp tenha sido superior nos dois trimestres. Esta evolução conjunta é compatível com a exposição dos operadores ibéricos

aos mesmos mercados internacionais de petróleo bruto e de produtos refinados. Em particular, a subida observada em 2026 coincidiu com o alargamento dos diferenciais entre as cotações dos produtos refinados e do petróleo bruto✍.

Quadro 3-2 – Indicadores de margem de refinação reportados por operadores ibéricos

Empresa e instalações abrangidas	2023	2024	2025	1.ºT 2026	2.ºT 2026
Galp – Sines	11	7,4	7,1	14,8	16,8
Repsol – cinco refinarias em Espanha	11,1	6,6	7,9	10,9	14
Moeve – duas refinarias em Espanha	10	7	7,9	11	11,3

Nota: Valores em USD por barril, exceto a Galp, que os apresenta em USD/boe.

Fonte: [Galp 2025](#), *Relatórios Integrados de Gestão*, e [Trading Updates](#) do 1.º e 2.º trimestres de 2026. [Repsol](#), resultados do 2.º trimestre de 2026 e [Moeve](#), *Trading Statement* do 2.º trimestre de 2026. Tratamento: ERSE

✍ A comparação deve, contudo, ser interpretada com prudência. A Galp reporta um indicador relativo à refinaria de Sines em USD/boe, enquanto a Repsol e a Moeve apresentam valores agregados para os respetivos sistemas de refinação em Espanha, em USD/bbl. Acrescem diferenças nas metodologias de cálculo e na configuração das instalações. O Quadro 3-2 permite, por isso, comparar tendências e enquadrar a evolução de Sines no contexto ibérico, mas não estabelecer uma comparação direta da rentabilidade das diferentes empresas ou refinarias.

Após a refinação em Sines, ou a importação direta de produtos acabados, os combustíveis seguem para as infraestruturas de logística primária.

3.3 LOGÍSTICA PRIMÁRIA

A logística primária constitui o suporte físico da comercialização grossista e compreende, designadamente, a receção e descarga dos combustíveis, a armazenagem, a gestão dos inventários, o controlo de quantidade e qualidade, a eventual incorporação de biocombustíveis e aditivos e a expedição por oleoduto ou através do enchimento de camiões-cisterna. A distribuição rodoviária entre estas instalações e os postos de abastecimento integra já a logística secundária, considerada na atividade de retalho.

A armazenagem permite acomodar o desfasamento entre a chegada de grandes lotes de produto e o consumo diário, constituir reservas comerciais e manter as reservas obrigatórias. Estas instalações funcionam frequentemente em regime de entreposto fiscal, pelo que a liquidação do ISP ocorre, em regra, quando os combustíveis são introduzidos no consumo. A incorporação de biocombustíveis e aditivos pode realizar-se durante a armazenagem, mediante mistura em tanque, ou durante a expedição, através da dosagem dos diferentes componentes no carregamento do produto.

A rede nacional combina terminais marítimos, parques de armazenagem e oleodutos. Os terminais de granéis líquidos associados ao SPN localizam-se nos portos de Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines. A

partir destes pontos, os combustíveis são encaminhados por oleoduto para parques próximos ou expedidos diretamente por camião-cisterna. A localização junto da costa permite receber importações por navio, enquanto as instalações interiores aproximam a armazenagem dos principais centros de consumo.

Neste sistema, assume particular relevância a Companhia Logística de Combustíveis (CLC), que assegura a ligação entre a refinaria de Sines e o parque de armazenagem de Aveiras de Cima através de um oleoduto multiproduto com cerca de 147 km e capacidade nominal de transporte próxima de 4 milhões de toneladas por ano. Esta infraestrutura permite transportar sequencialmente diferentes produtos petrolíferos, incluindo gasolinas, gasóleo, combustível para aviação e GPL, reduzindo a necessidade de movimentação rodoviária de grandes volumes entre Sines e a região de Lisboa.

Figura 3-8 – Principais infraestruturas de logística primária de combustíveis líquidos em Portugal continental¹¹



Fonte: [ERSE](#), *Análise de Mercado dos Combustíveis Líquidos Rodoviários 2018–2020*; administrações portuárias; CLC.

¹¹ A caracterização das principais infraestruturas nacionais de logística primária, bem como das respetivas condições de acesso, consta do Anexo B.

Caixa 6 - Companhia Logística de Combustíveis - CLC

No centro do sistema encontra-se o parque da CLC, em Aveiras de Cima. Esta instalação dispõe de cerca de 315 mil m³ de capacidade para gasolina, gasóleo e combustível para aviação e de 30,8 mil m³ para GPL. Recebe seis produtos – gasóleo, gasolinas IO95 e IO98, combustível para aviação, propano e butano – através do oleoduto multiprodutos com origem em Sines. O oleoduto tem 147 km de extensão e uma capacidade de transporte de quatro milhões de toneladas por ano. A partir de Aveiras, os produtos são armazenados, controlados e expedidos, sobretudo por camião-cisterna, para a zona centro, a Área Metropolitana de Lisboa e o Aeroporto Humberto Delgado. Tanto o parque como o oleoduto foram declarados infraestruturas de interesse público, encontrando-se sujeitos a condições de acesso por terceiros.

Em 2025 (Quadro 3-3), a CLC expediu 3,214 milhões de toneladas de produtos, praticamente o mesmo volume do ano anterior. O gasóleo representou 1,372 milhões de toneladas e as gasolinas 428 mil toneladas. Em conjunto, os dois combustíveis rodoviários corresponderam a 1,8 milhões de toneladas, ou cerca de 56% do total expedido. Face a 2024, as expedições de gasolina aumentaram 7,3%, enquanto as de gasóleo diminuíram 3,8%, resultando numa redução conjunta de aproximadamente 1,4%. O volume total manteve-se estável devido ao aumento das expedições de combustível para aviação e de GPL.

Quadro 3-3 – Produtos expedidos através das instalações da CLC, 2024–2025

Produto	2024	2025	Varição
Gasolinas	399	428	7,30%
Gasóleo	1 427	1 372	-3,80%
Combustível para aviação	1 194	1 221	2,30%
GPL	187	192	2,60%
Total	3 207	3 214	0,20%

Fonte: [CLC](#), Relatório de Gestão e Contas 2025. Tratamento: ERSE

A existência de capacidade nominal de armazenagem não assegura, por si só, condições equivalentes de acesso ao aprovisionamento. A dimensão dos navios que cada terminal pode receber, a disponibilidade de tanques adequados aos diferentes produtos, as ligações por oleoduto, a capacidade de carregamento de camiões-cisterna e as condições comerciais de acesso determinam a utilização efetiva das infraestruturas. A maioria das instalações opera em regime privativo, enquanto o parque e o oleoduto da CLC estão sujeitos a um regime específico de acesso a terceiros.

Assim, mais do que a capacidade física instalada, são a localização, a disponibilidade e as condições transparentes, não discriminatórias e economicamente viáveis de acesso que determinam o contributo das infraestruturas para a segurança do abastecimento e para a entrada e expansão de operadores no mercado.

3.4 COMERCIALIZAÇÃO

Comercialização grossista

A comercialização grossista corresponde à compra e venda de combustíveis entre operadores económicos antes da respetiva venda ao consumidor final. Após a produção na refinaria ou a importação de produtos acabados, os combustíveis podem ser transacionados entre diferentes comercializadores grossistas até serem adquiridos pelos operadores que abastecem a rede de postos de abastecimento ou grandes consumidores. Particularmente, entre os compradores encontram-se operadores de redes de postos de abastecimento, distribuidores independentes e empresas que recorrem a capacidade de armazenagem e a serviços logísticos de terceiros. Estas operações podem ocorrer entre empresas independentes ou entre sociedades pertencentes ao mesmo grupo económico.

Conforme referido, importa distinguir o circuito comercial do circuito físico do produto. A transferência da propriedade do combustível pode ocorrer sem que este seja movimentado fisicamente entre instalações, permanecendo armazenado no mesmo parque logístico. Inversamente, um comercializador pode deter a propriedade do produto e recorrer a infraestruturas de armazenagem, expedição ou transporte pertencentes a terceiros. Assim, o número de transações comerciais não coincide necessariamente com o número de movimentações físicas do combustível.

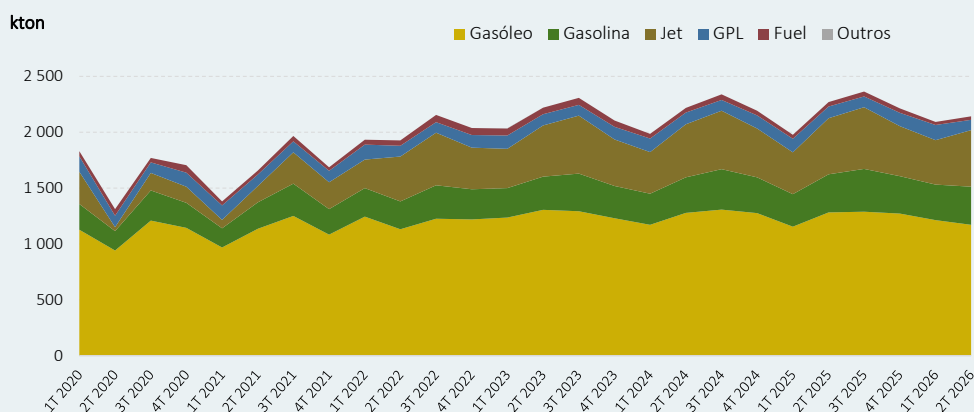
As introduções a consumo correspondem às quantidades de produtos petrolíferos mensalmente introduzidas no mercado nacional para efeitos de liquidação de ISP e para constituição das reservas estratégicas do SPN. Considerando que permitem caracterizar de forma fidedigna as quotas de mercado das quantidades de gasolina, de gasóleo e de GPL transacionadas pelos principais operadores a montante da rede retalhista, são representativas do mercado grossista.

À data, existem 58 operadores que fazem introduções a consumo no mercado nacional, não significando, contudo, que todos tenham efetuado introduções a consumo de gasolina ou de gasóleo no período mais recente.

Caixa 7 - Introduções a Consumo

A introdução no consumo (IC) não corresponde nem à entrada física do combustível em território nacional nem à sua venda ao consumidor final. O combustível pode permanecer armazenado em regime fiscal suspensivo após a importação ou a produção nacional, sendo apenas introduzido no consumo quando é disponibilizado no mercado nacional. Consequentemente, as importações e as introduções no consumo podem diferir num determinado período.

Figura 3-9 – Evolução trimestral das IC no mercado nacional, por produto, 2020 a 2.º trimestre de 2026



Fonte: Balcão Único da Energia. Tratamento: ERSE

Em 2020, as IC totalizaram cerca de 6,6 milhões de toneladas, mantendo-se praticamente estáveis em 2021, com um aumento de apenas 1,1%. A recuperação tornou-se particularmente expressiva em 2022, com um crescimento de 20,4%, impulsionado pela retoma da mobilidade e, sobretudo, do transporte aéreo: as IC de jet mais do que duplicaram face ao ano anterior. Em 2023, o crescimento prosseguiu, embora a um ritmo inferior, com um aumento de 7,6%. A ENSE associa esta evolução à normalização da atividade económica e destaca o comportamento do jet como expressão da recuperação do setor da aviação (ENSE, *Relatório e Contas de 2023*).

A partir de 2024 observa-se uma estabilização dos volumes globais. As IC aumentaram 0,8% em 2024 e 1,0% em 2025, atingindo cerca de 8,8 milhões de toneladas. A ENSE caracteriza igualmente 2024 como um ano de crescimento em desaceleração e associa o aumento da gasolina a um progressivo reperfilamento da procura de combustíveis rodoviários (ENSE, *Relatório e Contas de 2024*).

No primeiro semestre de 2026, as IC totais situaram-se em cerca de 4,2 milhões de toneladas, praticamente em linha com o período homólogo de 2025 (-0,3%). Esta estabilidade agregada esconde, novamente, comportamentos distintos: as IC de gasolina aumentaram 4,4% e as de jet 3,4%, enquanto as de gasóleo diminuíram 2,2%, as de fuelóleo 19,9% e as de GPL 0,5%.

Particularizando os dois produtos rodoviários abrangidos pelo presente estudo, a gasolina apresenta uma trajetória de crescimento continuado: passou de cerca de 896 mil toneladas em 2020 para 1,35 milhões de toneladas em 2025 e continuou a crescer no primeiro semestre de 2026. O gasóleo recuperou até 2023, ano em que ultrapassou 5 milhões de toneladas, mas estabilizou posteriormente em torno desse nível, registando ligeiras reduções em 2024, 2025 e no primeiro semestre de 2026. Apesar desta evolução divergente, o gasóleo continua a representar um volume aproximadamente 3,7 vezes superior ao da gasolina e os dois produtos, em conjunto, corresponderam a cerca de 72% das IC totais em 2025.

Logística secundária / Distribuição e Comercialização Retalhista

A saída dos combustíveis das infraestruturas de logística primária e a sua entrega nos postos de abastecimento ou a grandes consumidores corresponde à logística secundária, também designada por distribuição. As movimentações de maior dimensão entre instalações podem ser efetuadas por oleoduto ou por via marítima, mas a distribuição final é realizada predominantemente por camiões-cisterna. Esta atividade pode ser assegurada por meios próprios dos operadores ou contratada a transportadores especializados, pelo que a entidade que efetua a entrega não coincide necessariamente com o proprietário ou o comercializador do combustível.

O planeamento da distribuição procura compatibilizar os níveis de existências e a capacidade de armazenagem de cada posto com a respetiva procura, evitando ruturas de abastecimento e, simultaneamente, deslocações com cargas incompletas. A utilização de camiões-cisterna compartimentados permite transportar separadamente diferentes produtos na mesma operação, enquanto o agrupamento de entregas e a otimização das rotas contribuem para melhorar a utilização da frota. O ponto de expedição utilizado não depende apenas da proximidade geográfica, sendo igualmente condicionado pela disponibilidade do produto, pelas condições de acesso às infraestruturas e pela organização logística de cada operador.

Os custos desta atividade compreendem, designadamente, os custos com veículos e motoristas, combustível, portagens, manutenção, seguros e operações de carga e descarga, bem como os encargos associados ao cumprimento dos requisitos de segurança aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas. Dependem ainda da distância percorrida, da dimensão e frequência das entregas, do grau de utilização da capacidade dos veículos, dos tempos de espera nas instalações e da possibilidade de combinar diferentes entregas numa mesma rota.

O volume comercializado e a capacidade de armazenagem dos postos influenciam particularmente o custo unitário da distribuição. Os postos com maior rotação permitem, em regra, receber cargas de maior dimensão e utilizar mais eficientemente a capacidade dos veículos. Em contrapartida, o abastecimento de postos de menor dimensão, mais dispersos ou afastados das principais infraestruturas logísticas pode exigir entregas menores e percursos mais longos, aumentando o custo por litro transportado. Em consequência, os custos de distribuição apresentam uma elevada heterogeneidade entre operadores, redes e regiões. Na

formação do preço, a logística secundária não surge geralmente como uma parcela autónoma, encontrando-se integrada nos custos associados à atividade de comercialização retalhista.

A última etapa corresponde à venda a retalho. É nos postos de abastecimento que os combustíveis são vendidos ao consumidor final e que se forma o preço publicamente anunciado. O retalho reveste-se de um conjunto de características, associados à diversidade e multiplicidade dos operadores que nele atuam, bem como à própria natureza do negócio. A atividade de comercialização é exercida por um número elevado de operadores, enquadrados em segmentos muito distintos. Coexistem postos associados a companhias petrolíferas, operadores independentes, insígnias habitualmente designadas *low cost* e postos pertencentes a cadeias de hipermercados¹². As ofertas podem distinguir-se pelo preço, pela localização/conveniência, pelos serviços disponibilizados e pelos descontos associados a cartões, aplicações, programas de fidelização ou parcerias comerciais. Atualmente, a rede nacional de postos de abastecimento de combustíveis rodoviários abertos ao público é composta por 3 457 instalações¹³.

Caixa 8 – Oferta e Procura por combustíveis fósseis na mobilidade

Evolução do parque automóvel

O parque automóvel português permanece maioritariamente dependente dos combustíveis fósseis. Em 2023, os veículos a gasóleo representavam 54,9% e a gasolina 37,9% do total de ligeiros de passageiros presumivelmente em circulação, correspondendo, em conjunto, a 92,8% do parque. Os restantes veículos repartiam-se por híbridos não plug-in (2,3%), híbridos plug-in (1,7%), veículos elétricos a bateria (1,9%) e GPL (1,3%).

Nesse ano, circulavam presumivelmente em Portugal cerca de 7,3 milhões de veículos rodoviários motorizados, dos quais aproximadamente 5,8 milhões eram ligeiros de passageiros. Em 2024, o número destes últimos aumentou para cerca de 6,1 milhões, correspondendo a uma taxa de motorização de 570,8 veículos por mil habitantes.

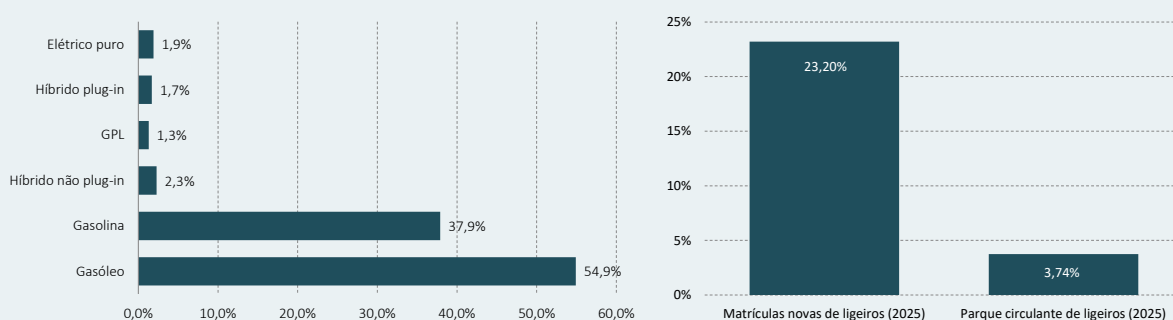
A predominância dos combustíveis fósseis é ainda mais acentuada quando se considera a utilização efetiva dos veículos. Dos cerca de 79,7 mil milhões de veículos-quilómetro percorridos em Portugal em 2024, 71,0% corresponderam a veículos a gasóleo e 20,8% a veículos a gasolina. Em conjunto, estes dois combustíveis representaram, assim, 91,8% da circulação rodoviária medida em veículos-quilómetro.

¹² Outra característica relevante no modelo de negócio da rede de revenda de combustíveis rodoviários consiste na segmentação entre i) os postos CoCo (*Company Owned Company Operated*) – que ostentam a marca da companhia e são operados também pela companhia; ii) os postos CoDo (*Company Owned Distributor Operated*) – que ostentam a marca da companhia, mas são operados por distribuidores (ou revendedores); e iii) os postos DoDo (*Distributor Owned Distributor Operated*), operados por distribuidores/revendedores que atuam com marca própria. Atento o contexto da presente análise, os postos CoCo e CoDo serão tratados conjuntamente, conforme referido.

¹³ De acordo com informação retirada do Balcão Único da Energia em julho de 2026.

A idade do parque condiciona a velocidade com que esta composição pode alterar-se. Em 2024, os veículos ligeiros de passageiros tinham uma idade média de 14,1 anos, sendo que cerca de 1,75 milhões de veículos, correspondentes a 28,6% do parque, tinham 20 ou mais anos. A idade média do parque automóvel português situava-se acima da média da União Europeia, estimada entre 12,3 e 12,5 anos.

Figura 3-10 – Composição do parque de veículos ligeiros de passageiros, em 2023, e quota de veículos elétricos (BEV) nas matrículas novas vs. quota no parque circulante, em 2025



Fonte: [APA](#), *Relatório do Estado do Ambiente*, 2025, com dados INE/IMT referentes a 2023. [IMT](#), I.P., *Anuário Estatístico da Mobilidade e dos Transportes 2024*. [INE](#), *Estatísticas do Tráfego Rodoviário 2015-2024*, maio de 2025.

É ao nível das novas matrículas que a transição energética se manifesta de forma mais evidente. Em 2025, os veículos elétricos a bateria (BEV), excluindo híbridos, representaram cerca de 23,2% das novas matrículas de ligeiros de passageiros em Portugal, acima dos 17,3% registados no conjunto da União Europeia. Contudo, no final do mesmo ano, estes veículos correspondiam apenas a cerca de 3,74% do parque nacional de ligeiros de passageiros.

O contraste entre as novas matrículas e o parque acumulado resulta da lenta renovação da frota. Em 2025, o número de novas matrículas correspondeu a aproximadamente 3,5% do parque de ligeiros de passageiros.

Este rácio não constitui uma taxa de substituição efetiva, uma vez que nem toda a matrícula nova determina o abate de um veículo existente, mas evidencia o tempo necessário para que as alterações no mercado de veículos novos se reflitam de forma expressiva no parque circulante.

Quadro 3-4 – Principais indicadores relativos à composição, utilização e renovação do parque automóvel

Indicador	Portugal	Referência europeia
Gasóleo e gasolina no parque de ligeiros de passageiros, 2023	92,8%	n.d.
Gasóleo e gasolina nos veículos-quilómetro, 2024	91,8%	n.d.
Idade média dos ligeiros de passageiros, 2024	14,1 anos	12,3–12,5 anos
Veículos com 20 ou mais anos, 2024	28,6%	n.d.
Novas matrículas em proporção do parque, 2025	≈3,5%	n.d.
Elétricos nas novas matrículas de ligeiros, 2025	23,3%	17,3%
Elétricos no parque de ligeiros, final de 2025	3,74%	n.d.

Fonte: [Eurostat](#), *Passenger cars in the EU*; [ACEA](#), *Vehicles on European Roads*; [UVE](#), *Parque de Veículos 100% Elétricos em Portugal*; [European Alternative Fuels Observatory](#).

O sistema de transportes português é mais dependente da rodovia do que a média da União Europeia, tanto no movimento interior de mercadorias como no transporte de passageiros.

Quadro 3-5 – Dependência rodoviária do sistema de transportes

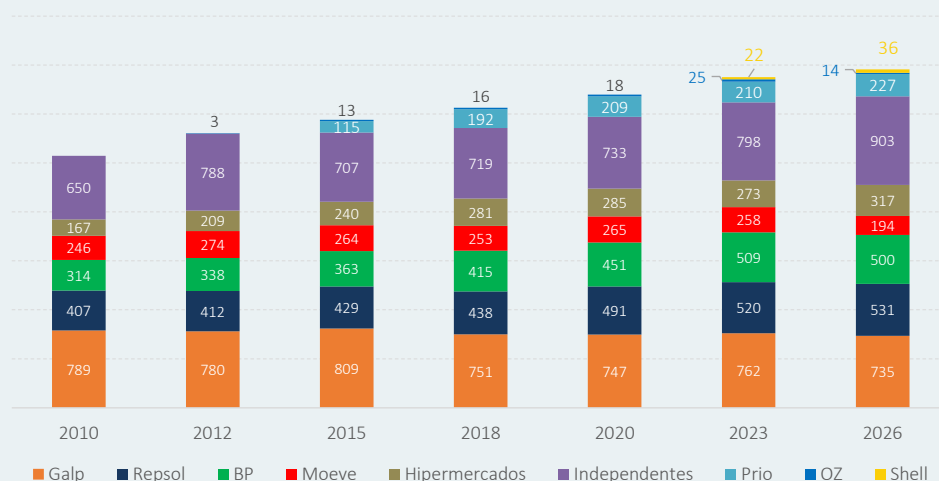
Indicador	Portugal	UE-27	Diferença
Mercadorias por rodovia, 2024	86,3%	78,2%	+8,1 p.p.
Mercadorias por ferrovia, 2024	13,7%	16,6%	-2,9 p.p.
Passageiros em automóvel individual, 2023	88,2%	83,1%	+5,1 p.p.

Fonte: Eurostat, Transport statistics; INE, Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2024

Evolução da rede de retalho

A rede nacional de postos de abastecimento de combustíveis (PAC) abertos ao público passou de 2 573 instalações em 2010 para 3 457 em 2026 (no 1.º semestre). Este acréscimo de 884 postos corresponde a um crescimento acumulado de 34,4%, num contexto em que a procura agregada de combustíveis rodoviários não apresentou uma evolução equivalente.

Figura 3-11 – Evolução do número de postos de abastecimento de combustíveis, desagregados por operador



Fonte: Balcão Único da Energia. Tratamento: ERSE

Entre 2010 e 2026, a rede retalhista expandiu-se cerca de 30%, num movimento acompanhado pela diversificação dos operadores e dos formatos comerciais. O peso conjunto da Galp, Repsol, BP e Moeve diminuiu de cerca de 68% para 58% dos PAC. Os hipermercados aumentaram a sua presença, de 167 para 280 postos; a Prio, praticamente inexistente no início da série, passou de três instalações em 2012 para 227 em 2026.; a BP registou um crescimento expressivo, com um aumento de postos de 314 para 500, e a Repsol de 407 para 531. Em sentido contrário, a rede da Moeve diminuiu de 246 para 194 instalações.

A diversificação da rede é ainda ilustrada pelo regresso da Shell ao retalho em 2021, através do Grupo DISA, atingindo 44 postos em 2026, e pela entrada recente de redes automatizadas de baixo custo, como a Petroprix e a Plenergy.

Esta evolução aponta para uma estrutura retalhista mais fragmentada e para uma maior coexistência de modelos comerciais distintos, embora o número de postos não corresponda necessariamente às quotas de vendas, atendendo às diferenças de volume comercializado por instalação.

Entre 2023 e 2026, o número total de PAC aumentou apenas 80 unidades, de 3 377 para 3 457, evidenciando um abrandamento relativamente aos intervalos anteriores. Este período foi também marcado pelo crescimento dos operadores independentes, de 798 para 940 postos, em simultâneo com a redução observada na Galp, na BP e, sobretudo, na Moeve.

Dispersão territorial de PAC

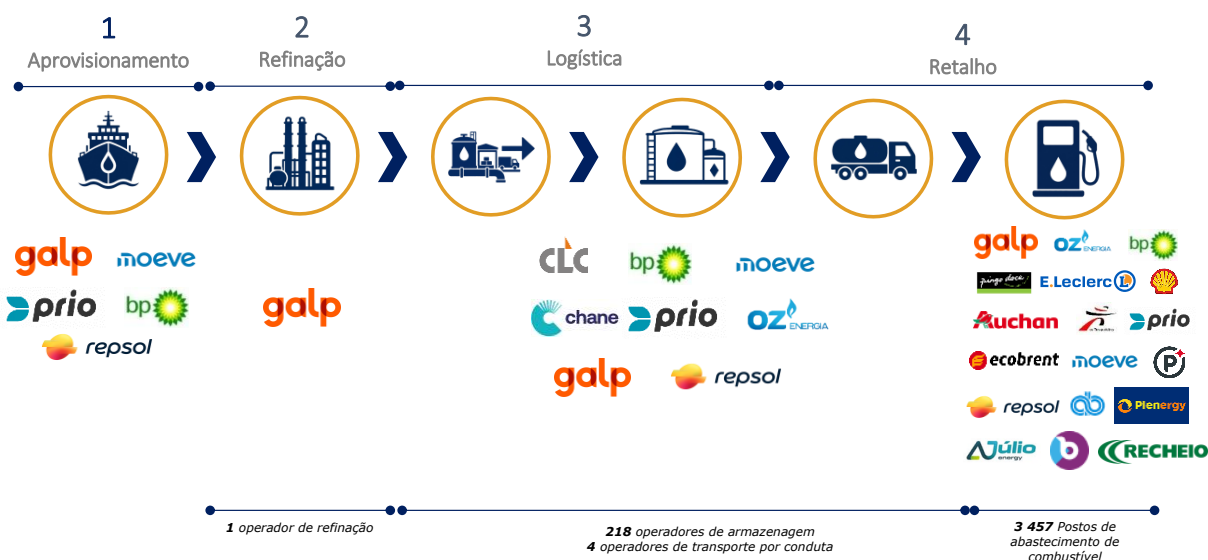
A análise realizada pela ERSE evidencia uma dispersão territorial significativa. Em 2025, cada posto servia, em média, 41,0 km², embora esse valor se reduzisse para cerca de 7 km² no distrito de Lisboa e 6 km² no distrito do Porto. Os seis distritos com maior área por instalação situavam-se no interior do país. Em termos de área servida por posto, a densidade da rede portuguesa encontrava-se próxima da mediana europeia.

A área servida não determina, por si só, o custo da distribuição. A dimensão de cada entrega depende igualmente do volume escoado, da capacidade dos reservatórios e da frequência de abastecimento de cada posto, observando-se diferenças consideráveis entre formatos comerciais.

3.5 OPERADORES PRESENTES NA CADEIA DE VALOR DOS COMBUSTÍVEIS

A Figura 3-12 ilustra, de forma simplificada, a presença dos principais operadores ao longo das diferentes etapas da cadeia de valor dos combustíveis líquidos.

Figura 3-12 – Principais operadores e insígnias comerciais presentes na cadeia de valor – seleção não exaustiva



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Observa-se que a estrutura do setor é heterogénea, coexistindo operadores que desenvolvem atividade apenas numa fase da cadeia de valor, com outros que se encontram presentes em várias etapas, desde o aprovisionamento até à comercialização a retalho. Verifica-se igualmente que o número de operadores

tende a aumentar nas fases mais próximas do consumidor final, refletindo uma dinâmica concorrencial crescente ao longo da cadeia de valor.

Alguns grupos económicos desenvolvem atividade em várias fases da cadeia, evidenciando um grau significativo de integração vertical. Um operador verticalmente integrado pode participar, simultaneamente, na importação, armazenagem, comercialização grossista, distribuição e venda a retalho. Esta integração pode proporcionar ganhos de eficiência, decorrentes da coordenação entre atividades, da redução de custos de transação, da otimização logística e da realização de economias de escala.

No mercado nacional, os principais operadores petrolíferos — Galp Energia, Repsol, Moeve e BP — apresentam um elevado grau de integração vertical. Para além da sua presença no retalho, estes operadores desempenham um papel determinante nas atividades de aprovisionamento, logística e comercialização grossista. No caso dos operadores espanhóis, importa ainda considerar as sinergias decorrentes da integração das respetivas atividades aprovisionamento, refinação e logística na Península Ibérica, permitindo beneficiar de economias de escala e de uma gestão integrada das infraestruturas e dos fluxos de abastecimento entre Portugal e Espanha.

A integração vertical assume particular relevância nas atividades de armazenagem e logística primária, cujo acesso constitui um fator crítico para o funcionamento do mercado. O controlo destas infraestruturas permite não apenas assegurar o escoamento da produção das refinarias, mas também otimizar estratégias alternativas de aprovisionamento, designadamente através de importações ou de operações de *trading* nos mercados internacionais, sempre que estas se revelem economicamente mais vantajosas. Em contrapartida, os operadores que não dispõem de infraestruturas próprias dependem, em maior medida, do acesso a instalações de terceiros.

As empresas verticalmente integradas encontram-se numa posição distinta da dos operadores independentes e de alguns retalhistas, incluindo cadeias de hipermercados, por poderem atuar simultaneamente como fornecedores grossistas e concorrentes no mercado retalhista. Esta característica estrutural não permite, por si só, aferir o grau de concorrência, cuja análise é desenvolvida no Capítulo 6.

Importa ainda salientar que a dimensão geográfica da concorrência varia ao longo da cadeia de valor. Enquanto o aprovisionamento e a formação das cotações dos produtos refinados ocorrem em mercados internacionais, a logística e a comercialização grossista apresentam uma dimensão predominantemente nacional ou regional, condicionada pela localização das infraestruturas. Já no retalho, a concorrência

assume uma natureza marcadamente local, refletindo as alternativas de abastecimento disponíveis para os consumidores, embora enquadrada por políticas comerciais e estratégias de preços definidas à escala nacional.

A compreensão destas relações permite enquadrar os custos associados às diferentes etapas da cadeia de valor e compreender de que forma a integração vertical e a organização do mercado podem influenciar a eficiência operacional e a transmissão dos preços ao longo da cadeia de abastecimento. Com base neste enquadramento, o capítulo seguinte analisa os principais fatores que determinam a formação do preço dos combustíveis.

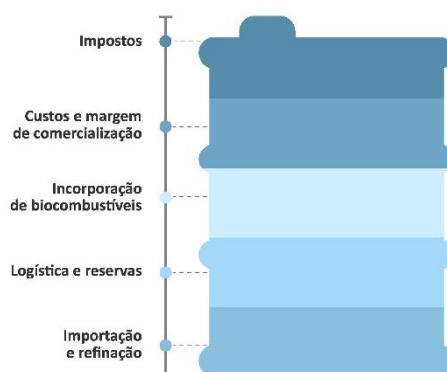
4 FORMAÇÃO DO PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS

Em Portugal, os preços dos combustíveis rodoviários são determinados em regime de mercado, cabendo a cada operador definir livremente os preços praticados¹⁴. Essa liberdade comercial exerce-se, contudo, num contexto em que o valor económico dos combustíveis é fortemente condicionado pelos mercados internacionais dos produtos refinados e pelas restantes componentes da cadeia de abastecimento.

Estas componentes compreendem os referenciais internacionais dos produtos refinados, os custos associados à logística, o cumprimento das obrigações de incorporação de energia renovável, a distribuição e a atividade de retalho, as margens comerciais e a fiscalidade. As diferentes componentes formam-se em mercados e horizontes temporais distintos e não têm necessariamente o mesmo peso nem a mesma evolução.

A decomposição apresentada na figura seguinte identifica as principais componentes que contribuem para a formação do preço dos combustíveis. Porém, a importância relativa de cada uma dessas componentes pode variar entre operadores, em função das respetivas condições de aprovisionamento, da estrutura logística, da eficiência operacional, do posicionamento comercial e das estratégias concorrenciais adotadas.

Figura 4-1 – Componentes da formação do Preço do gasóleo e da gasolina



¹⁴ Em Portugal, os preços de venda ao público da gasolina IO95 e do gasóleo rodoviário deixaram de estar sujeitos a um regime de preços máximos em 1 de janeiro de 2004, sendo livremente definidos pelos operadores num quadro de concorrência de mercado, cf. artigos 1.º e 5.º da Portaria n.º [1423-F/2003](#), de 31 de dezembro, que liberalizou os preços de venda ao público da gasolina sem chumbo IO95 e do gasóleo rodoviário. Veja-se também o artigo 4.º, n.º 3, e o artigo 5.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 31/2006, de 15 de fevereiro, nos termos dos quais as atividades do Sistema Petrolífero Nacional são exercidas em regime livre e concorrencial. Este regime não prejudica a possibilidade de fixação excecional e temporária de margens máximas, nas condições previstas no artigo 8.º, n.os 3 a 5, do mesmo Decreto-Lei, introduzidas pela Lei n.º 69-A/2021, de 21 de outubro.

Não obstante estas diferenças, o valor económico dos combustíveis é determinado, em primeira linha, pelas condições dos mercados internacionais dos produtos refinados, que constituem o principal referencial para a formação dos preços grossistas, e pela fiscalidade. As restantes componentes refletem, essencialmente, os custos e as opções comerciais associados à disponibilização do produto ao consumidor final.

4.1 APROVISIONAMENTO E REFINAÇÃO

Os preços grossistas dos combustíveis formam-se segundo o princípio da paridade de importação. Assim, mesmo quando os combustíveis são produzidos na refinaria nacional, o seu valor económico é determinado pelo custo de aquisição de um produto equivalente nos mercados internacionais, acrescido dos custos necessários para o disponibilizar em Portugal, designadamente transporte, frete, seguro e restantes custos logísticos.

Sendo os combustíveis líquidos bens transacionáveis e existindo liberdade de circulação no mercado europeu, o preço à saída da refinaria não diverge de forma significativa deste referencial. Se fosse superior, os operadores optariam pela importação de produtos refinados; se fosse inferior, a refinaria teria incentivos para vender nos mercados onde pudesse obter um preço mais elevado. Consequentemente, o preço da *commodity* – gasolina e gasóleo – é determinado pelas condições do mercado internacional e não pelos custos específicos de produção da refinaria nacional.

Por este motivo, o referencial mais diretamente associado ao custo de aprovisionamento é a cotação internacional da gasolina e do gasóleo. Estas cotações incorporam, de forma agregada, o efeito do preço do petróleo bruto, das condições de refinação e da interação entre a oferta e a procura de cada produto, refletindo fatores como a disponibilidade das refinarias, os níveis de existências, a sazonalidade do consumo, os fluxos comerciais e eventuais perturbações geopolíticas ou logísticas. Consequentemente, as cotações da gasolina e do gasóleo podem evoluir de forma distinta entre si e divergir, em determinados períodos, da trajetória do petróleo bruto.

Nos mercados europeus, estes produtos são habitualmente valorizados por referência às cotações da região de Amesterdão–Roterdão–Antuérpia (ARA), integrada no mercado do Noroeste da Europa (NWE). Estas cotações constituem o principal referencial para as transações grossistas, embora o preço efetivo de cada operação possa variar em função das condições comerciais negociadas, como a aplicação de descontos, as condições de entrega, o momento da aquisição, a qualidade do produto, entre outros.

4.2 INCORPORAÇÃO DE BIOCOMBUSTÍVEIS

A incorporação de biocombustíveis constitui uma componente do custo dos combustíveis rodoviários, decorrente das políticas de promoção das energias renováveis no setor dos transportes. O seu objetivo consiste em reduzir a intensidade carbónica dos combustíveis fósseis, através da incorporação física de biocombustíveis na gasolina e no gasóleo ou do recurso aos mecanismos legalmente previstos para esse efeito, designadamente os Títulos de Biocombustíveis (TdB) e os Títulos de Baixo Carbono (TdC).

O custo associado à incorporação resulta da diferença entre o custo dos biocombustíveis e o dos combustíveis fósseis que substituem, estes últimos, em regra, mais baratos. Por esse motivo, a incorporação de biocombustíveis representa um sobrecusto relativamente ao custo de aprovisionamento da gasolina e do gasóleo. A sua relevância económica tem vindo a aumentar nos últimos anos, acompanhando o reforço das metas europeias de descarbonização no setor dos transportes.

Embora a obrigação de incorporação decorra de opções de política ambiental e energética definidas pela União Europeia e concretizadas no quadro legislativo nacional, o respetivo custo forma-se em contexto de mercado. Com efeito, depende da evolução dos preços dos biocombustíveis nos mercados nacional e internacional, das matérias-primas (*feedstocks*) utilizadas na sua produção — como óleos alimentares usados, óleos vegetais, gorduras animais e outros resíduos —, bem como da valorização dos mecanismos de cumprimento das obrigações de incorporação, designadamente dos TdB e dos TdC.

Atendendo à especificidade do enquadramento jurídico e dos mecanismos de cumprimento das obrigações de incorporação, apresenta-se na caixa seguinte uma síntese do respetivo regime legal.

Caixa 9 - Biocombustíveis: incorporação física, títulos e enquadramento aplicável

Os biocombustíveis são combustíveis produzidos a partir de biomassa que substituem parcialmente os combustíveis fósseis utilizados nos transportes. Na gasolina, a principal componente renovável é o bioetanol; no gasóleo, predominam o biodiesel (FAME) e os óleos vegetais hidrogenados (HVO). A qualificação de um biocombustível como avançado depende da matéria-prima utilizada e das regras de elegibilidade aplicáveis, não sendo determinada apenas pela tecnologia de produção.

O cumprimento das metas não depende exclusivamente da incorporação física de biocombustíveis. Pode igualmente ser assegurado através da utilização de Títulos de Biocombustíveis (TdB) e de Títulos de Baixo Carbono (TdC), emitidos nos termos da legislação aplicável. Acresce que determinadas matérias-primas beneficiam de regras específicas de contabilização, pelo que a percentagem considerada para efeitos de cumprimento das metas não corresponde necessariamente à percentagem física de biocombustível presente em cada litro de combustível. Por esse motivo, a aplicação de uma percentagem de 13% no cálculo do sobrecusto não significa que cada litro de gasolina ou de gasóleo contenha fisicamente 13% de biocombustível.

Enquadramento legal

Até 20 de dezembro de 2025, o artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 84/2022, de 9 de dezembro, estabelecia metas anuais de incorporação de combustíveis de baixo teor em carbono, em teor energético, correspondente a 11,5% a partir de 2023 e a 13% a partir de 2025.

Com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 85/2025, essas metas foram revogadas, passando o regime nacional a remeter para as metas e os prazos previstos nos n.os 1 e 2 do artigo 25.º da Diretiva (UE) 2018/2001, na redação conferida pela Diretiva (UE) [2023/2413](#).✍

Este regime estabelece, para 2030, uma quota mínima de 29% de energia renovável no consumo final de energia no setor dos transportes ou, em alternativa, uma redução mínima de 14,5% da intensidade das emissões de gases com efeito de estufa. Prevê igualmente submetas para os biocombustíveis avançados, o biogás e os combustíveis renováveis de origem não biológica.

O novo regime deixou de prever uma meta anual de incorporação de biocombustíveis com carácter vinculativo. Neste contexto, é expectável que os operadores continuem a orientar os seus níveis de incorporação pela última meta anual prevista no regime anterior (13%), em linha com os objetivos europeus de descarbonização do setor dos transportes. Tal não significa, contudo, que essa meta permaneça juridicamente em vigor e que os operadores estejam legalmente obrigados ao seu cumprimento.

Para uma caracterização mais detalhada das tecnologias, dos intervenientes, da incorporação física, dos títulos e da formação dos preços neste mercado, pode consultar-se o relatório da ERSE *Análise de Mercado dos Biocombustíveis 2018-2020*.■

✍ Artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 84/2022, de 9 de dezembro; artigos 2.º a 4.º do Decreto-Lei n.º [85/2025](#), de 24 de junho; e artigo 25.º da Diretiva (UE) 2018/2001, na redação conferida pela Diretiva (UE) 2023/2413.

■ [ERSE](#), *Análise de Mercado dos Biocombustíveis 2018-2020*.

4.3 LOGÍSTICA PRIMÁRIA

A logística primária representa uma componente do custo de disponibilização dos combustíveis no mercado nacional. O respetivo valor resulta dos custos associados à utilização das infraestruturas de receção, armazenagem e expedição, incluindo os investimentos realizados, os custos de operação e manutenção e a remuneração do capital investido.

Tratando-se de uma atividade intensiva em capital, o custo unitário depende da dimensão e eficiência das infraestruturas, dos volumes movimentados e do respetivo grau de utilização. Consequentemente, os custos de logística primária podem diferir entre operadores, em função da escala da atividade, da localização e utilização das infraestruturas e do recurso a ativos próprios ou a serviços prestados por terceiros.

4.4 DISTRIBUIÇÃO, ATIVIDADE DE RETALHO E COMPONENTES COMERCIAIS

A distribuição e a atividade de retalho constituem a última componente económica da cadeia de abastecimento dos combustíveis, assegurando a disponibilização do produto ao consumidor final. Os respetivos custos incluem a distribuição a partir das instalações de logística primária, designadamente o transporte por camião-cisterna até aos postos de abastecimento de combustível dispersos pelo território nacional.

Adicionalmente, esta componente do preço inclui os encargos inerentes ao funcionamento dos postos de abastecimento, designadamente com pessoal, energia, manutenção, rendas, equipamentos, meios de pagamento, perdas operacionais e demais custos associados à atividade comercial, bem como a margem comercial da atividade de retalho.

Trata-se de uma componente particularmente heterogénea, refletindo diferenças significativas entre operadores quanto à localização dos postos, dimensão da rede, volumes comercializados, horário de funcionamento, nível de serviço disponibilizado e modelo de negócio adotado. Consequentemente, os custos unitários da atividade de retalho podem variar de forma significativa entre operadores.

Importa ainda referir que esta componente não deve ser confundida com o lucro líquido da atividade. Para além dos custos diretamente associados ao funcionamento dos postos, incorpora custos de distribuição, comercialização e outras despesas operacionais que não são autonomamente observáveis¹⁵.

Do mesmo modo, as margens comerciais formam-se nas diferentes etapas da cadeia de abastecimento — desde o aprovisionamento e comercialização grossista até à distribuição e ao retalho —, não se concentrando exclusivamente na venda ao consumidor final.

4.5 FRETE MARÍTIMO E OUTROS CUSTOS DE COLOCAÇÃO NO MERCADO

Para além das componentes anteriormente descritas, a disponibilização dos combustíveis no mercado nacional envolve outros custos associados ao transporte marítimo, à descarga nos terminais, ao controlo

¹⁵ A AdC identificou limitações semelhantes na interpretação das margens brutas da indústria, salientando que estas podem incluir custos de distribuição que não foi possível desagregar. [Análise setorial da AdC de 2018](#), pp. 62–65.

de qualidade, à constituição de reservas estratégicas e ao cumprimento das restantes obrigações regulatórias aplicáveis.

Entre estas componentes assume particular relevância o frete marítimo, correspondente ao custo de transporte dos combustíveis entre o mercado de origem e Portugal. O respetivo valor forma-se no mercado internacional de transporte marítimo e depende, designadamente, da disponibilidade e dimensão dos navios, da distância percorrida, dos custos de combustível, das condições portuárias e do equilíbrio entre a oferta e a procura de transporte marítimo.

Na determinação deste custo importa distinguir a cotação internacional da respetiva base de entrega. As referências FOB (*Free on Board*) e CIF (*Cost, Insurance and Freight*) não correspondem a preços de transporte, mas a condições comerciais que definem a repartição dos custos, riscos e responsabilidades entre vendedor e comprador. Assim, quando são utilizadas cotações FOB ARA, o transporte marítimo entre o porto de origem e Portugal não se encontra incluído no preço, devendo esse custo ser considerado autonomamente.

4.6 FISCALIDADE

Ao preço antes de impostos acrescem o Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos (ISP), o adicionamento sobre as emissões de CO₂ (comummente designada de taxa de carbono) e o Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA).

O ISP e o adicionamento sobre as emissões de CO₂ correspondem a impostos específicos, expressos por unidade de produto. As taxas do ISP são fixadas por portaria, podendo ser alteradas por decisão do Governo, enquanto o adicionamento sobre as emissões de CO₂ é determinado em função do preço das licenças de emissão e dos fatores de emissão aplicáveis a cada combustível¹⁶.

O IVA é aplicado à taxa legal em vigor sobre o valor que integra o preço antes de impostos¹⁷, o ISP e o adicionamento sobre as emissões de CO₂. Consequentemente, qualquer alteração nestas componentes repercute-se igualmente no montante de IVA liquidado. Em Portugal continental, uma variação de 1 cênt./l

¹⁶ Artigos 88.º, 92.º e 92.º-A do [Código dos Impostos Especiais de Consumo](#).

¹⁷ Artigos 16.º e 18.º do [Código do IVA](#).

numa componente tributável traduz-se, quando integralmente repercutida, numa alteração de 1,23 cênt./l no preço final ao consumidor.

Importa distinguir as variações decorrentes da fiscalidade das que resultam das condições de mercado. A evolução do preço final dos combustíveis pode refletir alterações nos custos de aprovisionamento, modificações da carga fiscal ou a conjugação de ambos os fatores, cuja natureza e impacto económico são distintos.

Por este motivo, a análise da evolução dos preços dos combustíveis deve distinguir as componentes determinadas pelo funcionamento do mercado daquelas que decorrem de decisões de natureza fiscal, por corresponderem a fatores com origem e natureza económica distintas.

4.7 PREÇO EFICIENTE

As componentes descritas na secção anterior explicam os principais fatores económicos que concorrem para a formação do preço dos combustíveis. Contudo, a diversidade de modelos de negócio, estruturas de custos e estratégias comerciais impede a observação direta de um custo representativo para o conjunto do mercado.

Neste contexto, o Regulamento de Supervisão do SPN (RSSPN) prevê o Preço Eficiente como indicador de referência para efeitos de supervisão do mercado¹⁸. Este preço procura representar o custo eficiente de disponibilização da gasolina e do gasóleo no mercado nacional, sendo construído a partir de referenciais objetivos e transparentes para as principais componentes do preço. Não corresponde ao preço efetivamente praticado por qualquer operador, nem constitui um preço regulado ou administrativamente fixado. Trata-se de um instrumento de supervisão que permite acompanhar a evolução das diferentes componentes do preço e avaliar a sua transmissão para os preços praticados ao consumidor.

O Preço Eficiente é construído segundo uma abordagem aditiva, através da valorização individual das principais componentes económicas da cadeia de valor dos combustíveis rodoviários e da sua posterior agregação num único indicador. Sempre que possível, essas componentes são valorizadas com base em referenciais objetivos e observáveis nos mercados. Quando tal não é possível, a ERSE recorre a metodologias indiretas de estimação, destinadas a obter um valor representativo da atividade.

¹⁸ Artigos 19.º, 20.º e 21.º do Regulamento n.º [1184/2022](#).

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

Na Figura seguinte apresenta-se uma representação simplificada da metodologia de cálculo do Preço Eficiente dos combustíveis rodoviários simples. As componentes de logística primária e de distribuição e retalho correspondem a custos de referência, não necessariamente aos custos efetivamente suportados por cada operador. A periodicidade indicada respeita à atualização de cada componente. O detalhe do apuramento de cada componente poderá ser consultado no RSSPN e nos Parâmetros de Supervisão.

Figura 4-2 – Decomposição do Preço Eficiente

COMPONENTE	REFERENCIAL	COMO SE APURA	ATUALIZAÇÃO
1 Aproveitamento e refinação	PLATTS FOB ARA	Média da semana anterior $USD/t \times EUR/USD (BCE) \times \text{densidade} / 1\,000$	SEMANAL dados diários
2 Incorporação de biocombustíveis	ARGUS + Cabaz de produção nacional	Sobrecusto face ao fóssil $\text{Cabaz nacional} \times \text{cotação internacional}$	Mensal composição nacional
3 Logística primária	CUSTOS DE REFERÊNCIA via <i>Benchmark</i>	Infraestrutura eficiente Armazenagem, expedição por oleoduto e carregamento de cisternas	Anual custos de referência
4 Distribuição e retalho	PREÇOS DE PÓRTICO	Diferença residual média Preço antes de impostos – restantes componentes; ≥48 meses, sem períodos atípicos	Semanal média móvel
5 Outros	ARGUS + Legislação Aplicável	Frete e restantes custos ARA–Lisboa, descarga, reservas estratégicas e contribuição regulatória	Variável Semanal + legislação
6 Fiscalidade	LEGISLAÇÃO APLICÁVEL	ISP + CO ₂ ; IVA sobre o total $IVA = 23\% \times (\text{preço antes de impostos} + ISP + CO_2)$	VARIÁVEL taxas em vigor



= Preço Eficiente

Fonte: ERSE, com base no Regulamento n.º 1184/2022, de 21 de dezembro (Regulamento de Supervisão do SPN), e na Diretiva n.º 11/2023, de 18 de julho (Parâmetros relativos à metodologia de supervisão do SPN).

5 EVOLUÇÃO DOS PREÇOS INTERNACIONAIS E NACIONAIS

A análise da evolução dos preços dos combustíveis exige que se distingam as diferentes etapas entre o mercado internacional do petróleo e o preço pago pelo consumidor.

O presente capítulo começa, por isso, pela evolução do petróleo bruto e das cotações internacionais da gasolina e do gasóleo refinados. Analisa seguidamente os custos necessários à colocação do produto em Portugal, a evolução dos preços nacionais e os desvios entre o Preço Eficiente e os preços de venda ao consumidor. Por fim, avalia a velocidade e a eventual assimetria da transmissão das variações internacionais aos preços nacionais e compara a situação portuguesa com a observada noutros mercados europeus.

5.1 MERCADOS INTERNACIONAIS: PETRÓLEO BRUTO E PRODUTOS REFINADOS

A evolução dos preços internacionais relevantes para o mercado nacional deve ser analisada através de três elementos distintos: as cotações do petróleo bruto, que representam o custo da matéria-prima; as cotações da gasolina e do gasóleo refinados, que constituem a referência mais próxima do custo de aprovisionamento dos combustíveis; e a taxa de câmbio EUR/USD, que determina o valor em euros das cotações internacionais expressas em dólares.

Embora estas variáveis apresentem uma relação estreita, a sua evolução não é necessariamente proporcional. Os mercados dos produtos refinados estão sujeitos a condições próprias de oferta e procura, enquanto a taxa de câmbio pode reforçar ou atenuar, em euros, as variações observadas nas cotações internacionais.

5.1.1 EVOLUÇÃO DO BRENT E DOS PRODUTOS REFINADOS

O Brent e o *West Texas Intermediate* (WTI) constituem os principais referenciais internacionais para o preço do petróleo bruto e são, por essa razão, indicadores relevantes da evolução do custo da matéria-prima utilizada na produção de combustíveis. Não correspondem, porém, ao custo da gasolina ou do gasóleo disponibilizado no mercado português.

A gasolina e o gasóleo são produtos refinados, transacionados em mercados próprios e sujeitos a condições específicas de oferta e procura. Embora as respetivas cotações sejam influenciadas pelo preço do petróleo bruto, dependem igualmente de fatores relacionados com a atividade de refinação e com a disponibilidade

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

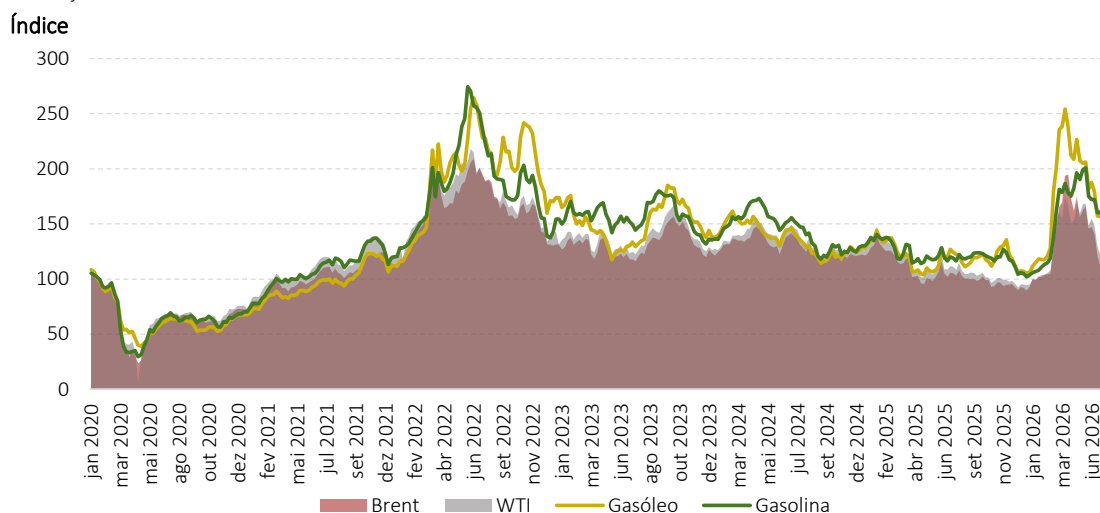
de cada produto. Entre estes incluem-se a capacidade e a configuração das refinarias, os níveis de existências, as paragens programadas ou imprevistas das unidades de produção, a sazonalidade da procura, as especificações técnicas e ambientais dos combustíveis e as condições logísticas e comerciais aplicáveis ao comércio internacional.

Consequentemente, as cotações dos produtos refinados não acompanham necessariamente, de forma proporcional ou imediata, a evolução do petróleo bruto. Uma descida do Brent pode coexistir, durante determinado período, com a manutenção de cotações elevadas da gasolina ou do gasóleo, designadamente quando subsistam constrangimentos de refinação, escassez regional de produto, perturbações logísticas ou um aumento da procura especificamente dirigida a um dos combustíveis.

A Figura 5-1 apresenta a evolução do Brent e das cotações europeias da gasolina e do gasóleo, numa série temporal alargada. O primeiro gráfico apresenta as séries sob a forma de índice, tomando como base a média de janeiro de 2020, o que permite comparar as respetivas variações relativas. No segundo gráfico, os valores são expressos em €/l, proporcionando uma leitura das diferenças em termos absolutos¹⁹.

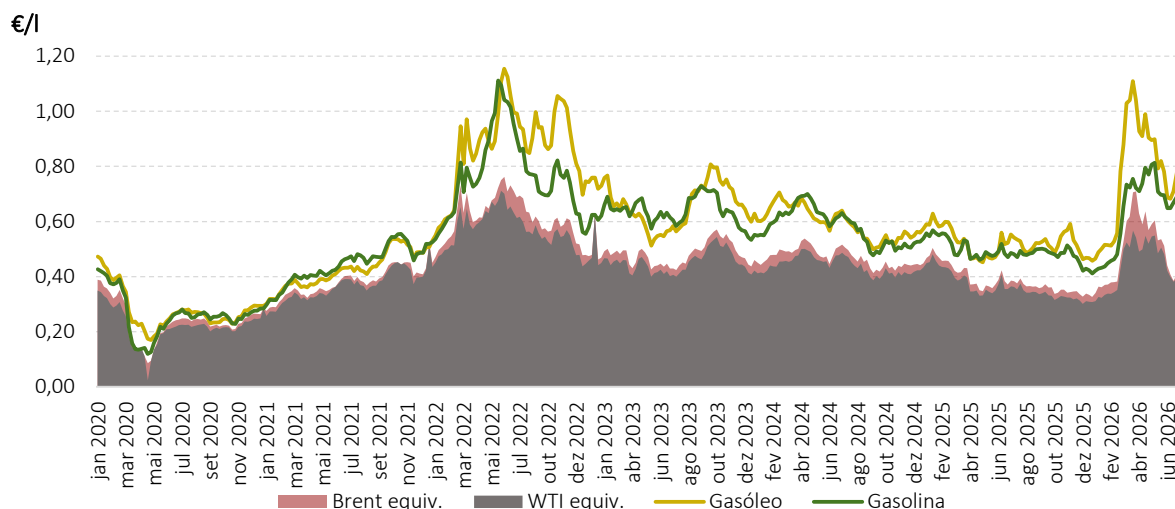
Figura 5-1 – Evolução do Brent e das cotações internacionais da gasolina e do gasóleo

Índice: janeiro de 2020 = 100. Médias semanais



¹⁹ O diferencial entre as cotações do petróleo e dos derivados não deve ser interpretado como uma margem de refinação. Além da transformação industrial, incorpora diferenças de rendimento e de valorização dos vários produtos obtidos na refinação, bem como fatores específicos dos mercados da gasolina e do gasóleo. Também não inclui, por si só, todos os custos necessários à colocação do combustível no mercado português.

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL



Nota: Médias semanais. No primeiro painel, as séries são apresentadas sob a forma de índice, tomando como base a média de janeiro de 2020. No segundo painel, as cotações do Brent e do WTI foram convertidas de euros por barril para €/l mediante divisão por 158,987. Esta equivalência é exclusivamente volumétrica e não representa o custo de produção de um litro de combustível refinado. As séries expressas em euros incorporam o efeito da taxa de câmbio EUR/USD.

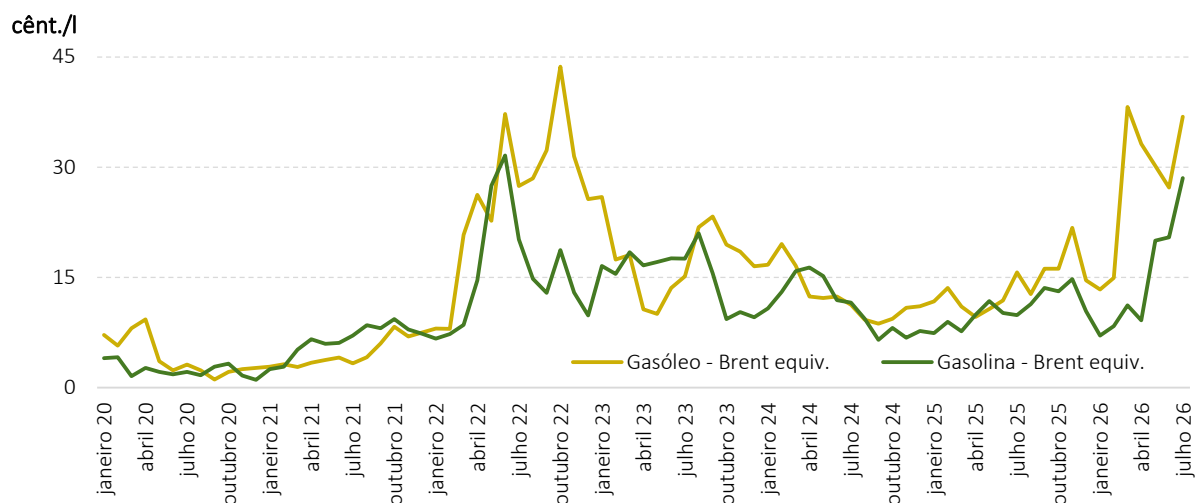
Fonte: Argus e Reuters/Refinitiv. Tratamento ERSE

A comparação entre o Brent e o WTI mostra, por sua vez, uma evolução muito próxima ao longo da generalidade do período. As diferenças observadas refletem sobretudo a localização dos respetivos mercados, as condições regionais de oferta e procura, as infraestruturas de transporte e armazenagem e, em menor grau, diferenças de qualidade entre os dois tipos de petróleo.

Por sua vez, a relação entre o preço do petróleo bruto e as cotações dos produtos refinados pode ser analisada através do diferencial entre a cotação de cada produto e o valor volumetricamente equivalente do Brent.

O diferencial permite avaliar em que medida a cotação de cada produto refinado se afasta da evolução do custo da matéria-prima. Um aumento do diferencial significa que o produto refinado se valorizou relativamente ao petróleo bruto; uma redução indica uma aproximação entre ambas as cotações.

Figura 5-2 – Diferenciais entre as cotações internacionais da gasolina e do gasóleo e o Brent equivalente, janeiro de 2020 a julho de 2026



Nota: Médias mensais. Os diferenciais correspondem à diferença entre a cotação internacional de cada produto refinado e a cotação do Brent convertida em €/l. Esta conversão é exclusivamente volumétrica. Os diferenciais não constituem margens de refinação e podem incorporar diferenças nas bases e nos locais de entrega das cotações. O valor de julho de 2026 considera apenas as observações disponíveis até dia 13.

Fonte: Platts e Reuters/Refinitiv. Tratamento: ERSE.

Observa-se uma relação estreita entre a evolução do petróleo bruto e a dos produtos refinados, explicada pelo peso da matéria-prima na estrutura de custos da refinação. Esta relação não é, todavia, constante nem proporcional. Os afastamentos observados entre as diferentes séries devem, por isso, ser interpretados à luz dos acontecimentos que, em cada período, afetaram a disponibilidade de produtos refinados, a atividade de refinação e a organização dos fluxos internacionais de abastecimento, conforme descrito infra:

- No início de 2020, a pandemia de COVID-19 provocou uma queda acentuada das cotações do petróleo bruto e dos produtos refinados, em resultado da contração da mobilidade, da atividade económica e da procura mundial. A recuperação iniciou-se no segundo semestre de 2020 e consolidou-se em 2021, acompanhando o levantamento das restrições e a retoma da economia.
- O início de 2022 marcou uma alteração substancial das condições de mercado. A invasão da Ucrânia pela Rússia, as sanções aplicadas à Rússia e a incerteza quanto à segurança do abastecimento energético europeu provocaram uma subida acentuada das cotações do petróleo bruto e dos produtos refinados. A valorização da gasolina e, sobretudo, do gasóleo foi, contudo, superior à observada no Brent e no WTI, evidenciando que as perturbações ultrapassaram o custo

da matéria-prima e afetaram igualmente a capacidade de refinação e a disponibilidade de produtos acabados.

No caso da gasolina, a forte recuperação da procura e as limitações temporárias da capacidade de refinação conduziram a margens historicamente elevadas, que se corrigiram na segunda metade do ano com o aumento da produção.²⁰

No gasóleo, a divergência foi mais intensa e persistente, refletindo a elevada dependência europeia das importações russas, a limitada capacidade de refinação e as greves nas refinarias francesas, fatores que contribuíram para máximos históricos nas margens de refinação europeias.²¹

- Em 2023 e 2024, as cotações mantiveram-se, em geral, acima dos níveis pré-pandemia, embora com menor volatilidade do que em 2022. No segundo semestre de 2023, o gasóleo voltou a afastar-se do Brent, refletindo os baixos níveis de existências, os cortes de produção da OPEP+ e limitações da capacidade de refinação. Em 2024, as cotações moderaram-se e voltaram a acompanhar mais de perto a evolução do petróleo bruto, num contexto de normalização dos fluxos de abastecimento, aumento da capacidade de refinação e abrandamento da procura europeia.
- Em 2025, a tendência de moderação manteve-se durante grande parte do ano. Contudo, no último trimestre, a cotação do gasóleo voltou a afastar-se da evolução do petróleo bruto, num contexto de redução das exportações russas, ataques ucranianos a refinarias na Rússia, operações de manutenção e novas sanções norte-americanas sobre a Rosneft e a Lukoil. Estes fatores voltaram a restringir a disponibilidade do produto e conduziram a um aumento das margens europeias de refinação, refletindo-se numa valorização do gasóleo superior à do Brent.²²
- Em 2026, registou-se um novo aumento acentuado das cotações dos produtos refinados relativamente às do petróleo bruto, particularmente pronunciado no gasóleo. A valorização da gasolina e do gasóleo voltou a superar a observada no Brent e no WTI, evidenciando que as tensões

²⁰ Mohi Narayan, Laura Sanicola e Shadia Nasralla, «*Global gasoline cracks collapse, blow to refiners' profits*», [Reuters](#), 25 de julho de 2022.

²¹ Laura Sanicola e Ron Bousso, «*Atlantic basin diesel refining margins hit record as French strikes drag on*», [Reuters](#), 11 de outubro de 2022.

²² Jeslyn Lerh e Mohi Narayan, «*Global refining margins soar as sanctions threaten Russian supplies*», [Reuters](#), 28 de outubro de 2025.

não se limitaram ao custo da matéria-prima, mas afetaram igualmente a disponibilidade de combustíveis, a capacidade de refinação e os fluxos marítimos de abastecimento. A correção subsequente foi mais rápida no mercado do petróleo bruto, mantendo os produtos refinados em níveis relativamente elevados.

O afastamento observado no primeiro semestre esteve associado às perturbações no abastecimento e na atividade de refinação decorrentes do conflito com o Irão e das restrições à navegação no estreito de Ormuz, um ponto crítico para o transporte de petróleo bruto e de produtos refinados.²³

Em julho, a proibição russa das exportações de gasóleo, na sequência de ataques ucranianos a infraestruturas energéticas, agravou a escassez global deste combustível e conduziu a um novo aumento das margens europeias de refinação. A conjugação destes fatores explica a persistência da cotação do gasóleo em níveis elevados, mesmo após o início da correção observada no mercado do petróleo bruto.²⁴

A evolução observada entre 2020 e 2026 confirma que o preço do petróleo bruto constitui um determinante fundamental das cotações dos combustíveis, mas não explica, por si só, a sua evolução. Os períodos em que a gasolina e, sobretudo, o gasóleo se valorizaram mais do que o Brent coincidiram com limitações da capacidade de refinação, baixos níveis de existências, perturbações laborais, sanções económicas, reconfiguração dos fluxos comerciais e constrangimentos no transporte marítimo. Inversamente, a convergência entre as cotações dos produtos refinados e do petróleo bruto ocorreu, em geral, quando aumentou a capacidade de refinação disponível, se normalizaram os fluxos de abastecimento ou abrandou a procura de combustíveis.

Conclui-se, assim, que o custo de aprovisionamento dos combustíveis rodoviários é determinado, em primeira linha, pelas cotações internacionais da gasolina e do gasóleo, refletindo não apenas a evolução do petróleo bruto, mas também as condições específicas dos mercados de produtos refinados. Para efeitos da sua valorização no mercado nacional, importa ainda considerar a base de entrega da cotação utilizada

²³ Robert Harvey e Georgina McCartney, «Prices for oil, fuel cargoes smash record highs as Iran war chokes Middle East supply», Reuters, 19 de março de 2026, atualizado em 20 de março de 2026, republicado pela [Fidelity](#).

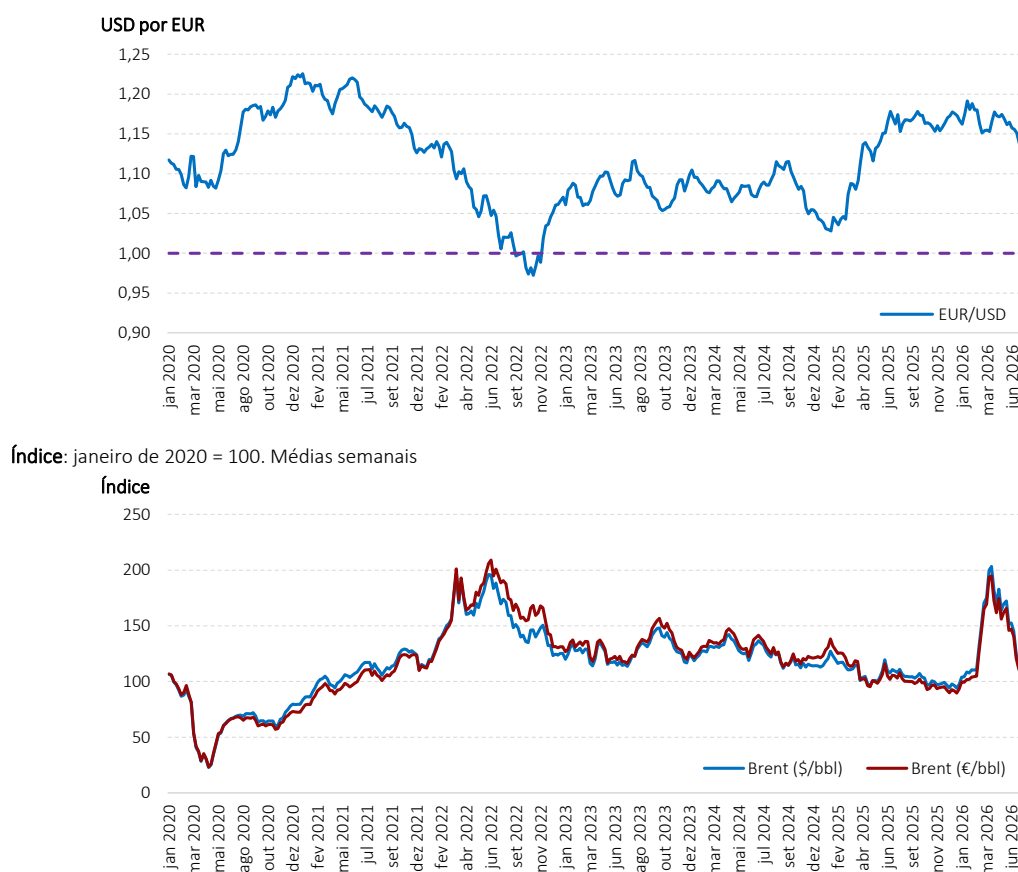
²⁴ Robert Harvey e Ahmad Ghaddar, «Fuel markets flash supply crunch despite calmer oil prices», [Reuters](#), 9 de julho de 2026, atualizado em 10 de julho de 2026.

(FOB ou CIF), a taxa de câmbio EUR/USD e, quando aplicável, os custos de transporte marítimo necessários à colocação do produto em Portugal.

5.1.2 EVOLUÇÃO DAS TAXAS DE CÂMBIO

Uma vez que o petróleo bruto e os produtos refinados são predominantemente cotados em dólares dos Estados Unidos, a taxa de câmbio EUR/USD influencia diretamente o custo de aquisição suportado pelos operadores nacionais. Uma depreciação do euro aumenta o custo, em euros, de uma determinada cotação internacional expressa em dólares, enquanto uma apreciação do euro produz o efeito inverso, atenuando o impacto das variações registadas nos mercados internacionais. A Figura 5-3 apresenta a evolução da taxa de câmbio EUR/USD e o respetivo efeito sobre a cotação do Brent quando expressa em euros.

Figura 5-3 – Evolução da taxa de câmbio EUR/USD e respetivo efeito sobre a cotação do Brent, janeiro de 2020 a julho de 2026



Nota: A taxa EUR/USD expressa o número de dólares dos Estados Unidos por euro, correspondendo a sua diminuição a uma depreciação do euro. As séries do segundo painel são apresentadas como índices, com base na média de janeiro de 2020. Quando o índice do Brent em euros se situa acima do índice em dólares, a evolução cambial agrava o custo em euros; quando se situa abaixo, atenua-o.

Fonte: Reuters/Refinitiv. Tratamento: ERSE.

Entre meados de 2020 e o primeiro semestre de 2021, o euro apreciou-se face ao dólar, atenuando parcialmente, em euros, a recuperação da cotação do Brent após a quebra registada durante a pandemia.

A partir do segundo semestre de 2021, o euro iniciou uma trajetória de depreciação que se intensificou ao longo de 2022, aproximando a taxa EUR/USD da paridade. Este movimento coincidiu com a forte valorização do petróleo bruto na sequência da invasão da Ucrânia, reforçando o aumento do Brent quando expresso em euros. Os operadores europeus enfrentaram, assim, um duplo efeito: a subida da cotação internacional e a desvalorização da moeda utilizada na sua aquisição.

Em 2023 e grande parte de 2024, a taxa de câmbio manteve-se relativamente estável, oscilando sobretudo entre 1,05 e 1,11 dólares por euro, pelo que o efeito cambial foi menos pronunciado.

No início de 2025 observa-se uma nova depreciação temporária do euro, seguida de uma apreciação significativa ao longo desse ano. Em 2026, a taxa EUR/USD manteve-se, em geral, acima dos níveis observados em 2022, contribuindo para atenuar parcialmente, em euros, o novo aumento das cotações internacionais.²⁵

A análise evidencia que a taxa de câmbio constitui um importante mecanismo de transmissão das cotações internacionais para os custos suportados pelos operadores nacionais. Embora possa amplificar ou atenuar o impacto das variações dos mercados internacionais, o seu efeito é, em regra, complementar. O custo de aprovisionamento dos combustíveis continua a ser determinado, em primeira linha, pelas cotações internacionais da gasolina e do gasóleo, expressas em euros através da taxa de câmbio vigente.

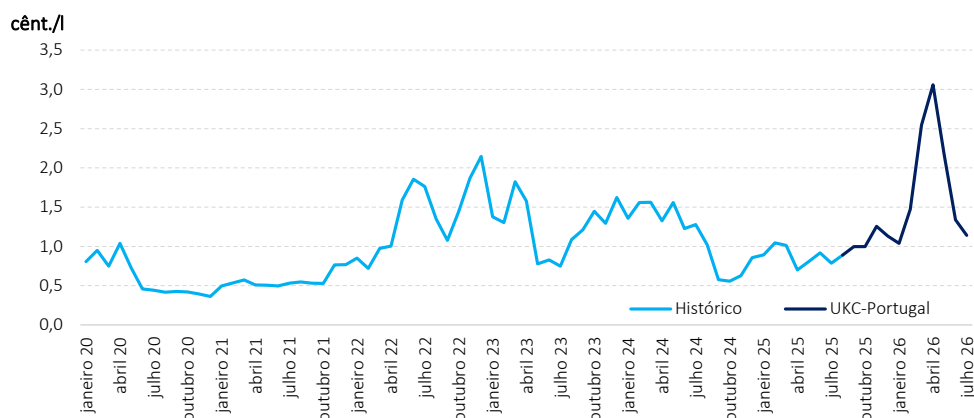
5.1.3 FRETES MARÍTIMOS DOS PRODUTOS REFINADOS

Em condições normais, o frete apresenta uma evolução relativamente estável e representa uma parcela reduzida do custo de aprovisionamento. Todavia, perturbações nas cadeias logísticas internacionais podem provocar aumentos significativos desta componente, refletindo-se diretamente no custo de colocação dos combustíveis no mercado nacional.

²⁵ A apreciação subsequente refletiu, entre outros fatores, o enfraquecimento do dólar norte-americano, a melhoria da perceção dos investidores relativamente à economia europeia e expectativas de maior integração orçamental na área do euro, fatores que contribuíram para a valorização da moeda única durante 2025 e início de 2026 ([Reuters](#), 2026).

A Figura 5-4 apresenta a evolução mensal do frete dos produtos refinados, expressa em cênt./l, entre janeiro de 2020 e julho de 2026²⁶.

Figura 5-4 – Evolução do frete marítimo dos produtos refinados para Portugal, janeiro de 2020 a julho de 2026



Nota: A série «Histórico» resulta da aplicação da avaliação Argus em pontos *Worldscale* (PA0003884) à média das flat rates das rotas Le Havre, Roterdão e Hamburgo–Lisboa. Desde [28 de agosto de 2025](#), a série PA0045919 avalia diretamente o frete de cargas de 30 mil toneladas entre o *UK Continent* e Portugal. Por terem metodologias distintas, as séries não são contínuas.²⁷

Fonte: Argus, tratamento ERSE

A evolução do frete dos produtos refinados, entre janeiro de 2020 e julho de 2026, evidencia o seguinte:

- Entre 2020 e 2021, o frete manteve-se relativamente estável e em níveis reduzidos (inferiores a 1 cênt./l).
- Em 2022, registou-se um aumento expressivo do frete (chegando a ultrapassar os 2 cênt./l), associado à reorganização dos fluxos internacionais de produtos petrolíferos na sequência da invasão da Ucrânia pela Rússia, que aumentou as distâncias percorridas e a procura de transporte marítimo.

²⁶ A análise da série deve, contudo, ter presente uma alteração metodológica. Até agosto de 2025, o frete corresponde ao valor implícito na componente «cotação internacional e frete» do preço de referência publicado pela ENSE, apurado pela diferença face à cotação internacional do gasóleo utilizada no presente estudo. A partir de setembro de 2025, utiliza-se diretamente a avaliação *Argus Tanker clean UKC to Portugal 30 kt*, específica para o transporte de produtos petrolíferos limpos entre o noroeste europeu e Portugal.

²⁷ *Argus Tanker clean UKC to Portugal 30 kt* é uma avaliação diária, expressa em USD/t, do frete de uma carga-padrão de 30 mil toneladas de produtos petrolíferos refinados entre a região UKC (*United Kingdom–Continent*) e Portugal (PA0045919). Disponível desde 28 de agosto de 2025, foi convertida em euros e em cênt./l, utilizando a densidade de referência do produto. Para o período anterior, utilizou-se a avaliação *Argus Clean UKC to UKC 30 kt* (PA0003884), expressa em pontos *Worldscale*, aplicada à média das flat rates anuais das rotas Le Havre–Lisboa, Roterdão–Lisboa e Hamburgo–Lisboa, obtendo-se o frete de referência em USD/t.

- Em 2023 e 2024, apesar das perturbações registadas no Mar Vermelho e dos desvios de navegação pelo Cabo da Boa Esperança, o frete apresentou uma tendência global de moderação, evidenciando que o impacto destas disrupções varia consoante as rotas e os segmentos do transporte marítimo.²⁸
- Em 2025, o frete manteve-se globalmente estável - entre 0,7 e 1,0 cênt./l - registando apenas um aumento temporário no último trimestre.
- Em 2026, verificou-se no primeiro semestre um novo aumento significativo, associado às perturbações na circulação marítima através do estreito de Ormuz. O frete passou de 1,0 cênt./l em janeiro para 2,5 cênt./l em março e atingiu o máximo de 3,1 cênt./l em abril. A partir de maio de 2026, o frete iniciou uma trajetória descendente, recuando para 2,2 cênt./l nesse mês, 1,3 cênt./l em junho e 1,1 cênt./l em julho.

O agravamento do risco de navegação, a subida dos prémios de seguro²⁹ e a redução da disponibilidade efetiva de navios conduziram ao aumento dos custos de transporte³⁰, tendência que se inverteu a partir de maio, com a normalização gradual das condições de mercado.

A evolução observada confirma que o frete marítimo constitui, em regra, uma componente de reduzida materialidade no custo de aprovisionamento dos combustíveis. Contudo, em períodos de perturbação das cadeias logísticas internacionais, o seu impacto pode tornar-se significativo, reforçando temporariamente o custo de colocação dos produtos refinados no mercado nacional.

Em conjunto, as cotações internacionais dos produtos refinados, a taxa de câmbio EUR/USD e os custos de transporte marítimo constituem os principais determinantes do custo de aprovisionamento dos combustíveis em Portugal. Embora estas componentes se formem em mercados distintos, concorrem

²⁸ Stine Jacobsen, «*Maersk says Red Sea disruption could cut Asia-Europe capacity by 20%*», [Reuters](#), 6 de maio de 2024.

²⁹ Os prémios de seguro marítimo contra riscos de guerra aumentaram, em alguns casos, mais de 1 000%. Noor Zainab Hussain e Manya Saini, «*Maritime insurance premiums surge as Iran conflict widens*», [Reuters](#), 6 de março de 2026.

³⁰ Os custos de transporte de petróleo e gás registaram subidas acentuadas, tendo as taxas de frete dos grandes petroleiros entre o Médio Oriente e a China atingido máximos históricos e as taxas aplicáveis ao transporte de GNL aumentado mais de 40%. Florence Tan e Emily Chow, «*Global oil and gas shipping costs surge as Iran vows to close Strait of Hormuz*», [Reuters](#), 2 de março de 2026, atualizado em 4 de março de 2026.

conjuntamente para o custo de entrada dos combustíveis no mercado nacional e, consequentemente, para a formação do preço antes de impostos.

5.2 EVOLUÇÃO E COMPOSIÇÃO DOS PREÇOS FINAIS DOS COMBUSTÍVEIS

A presente secção analisa a evolução dos preços da gasolina 95 simples e do gasóleo simples em Portugal continental entre janeiro de 2023 e 27 de julho de 2026. Para esse efeito, são considerados três indicadores complementares: i) o Preço Eficiente, calculado pela ERSE; ii) o Preço de Pórtico³¹, correspondente ao preço anunciado nos postos de abastecimento antes da aplicação de descontos; e iii) o Preço com Descontos³², que constitui a melhor aproximação disponível ao preço efetivamente suportado pelos consumidores, incorporando os principais mecanismos de desconto praticados no mercado, designadamente cartões frota, programas de fidelização, campanhas promocionais e descontos cruzados com hipermercados.

A análise conjunta destes três indicadores permite distinguir a evolução do referencial de custos da evolução dos preços anunciados e dos preços efetivamente pagos pelos consumidores, proporcionando uma visão integrada da formação e da transmissão dos preços ao longo da cadeia de valor.

5.2.1 EVOLUÇÃO DO PREÇO DE VENDA FINAL

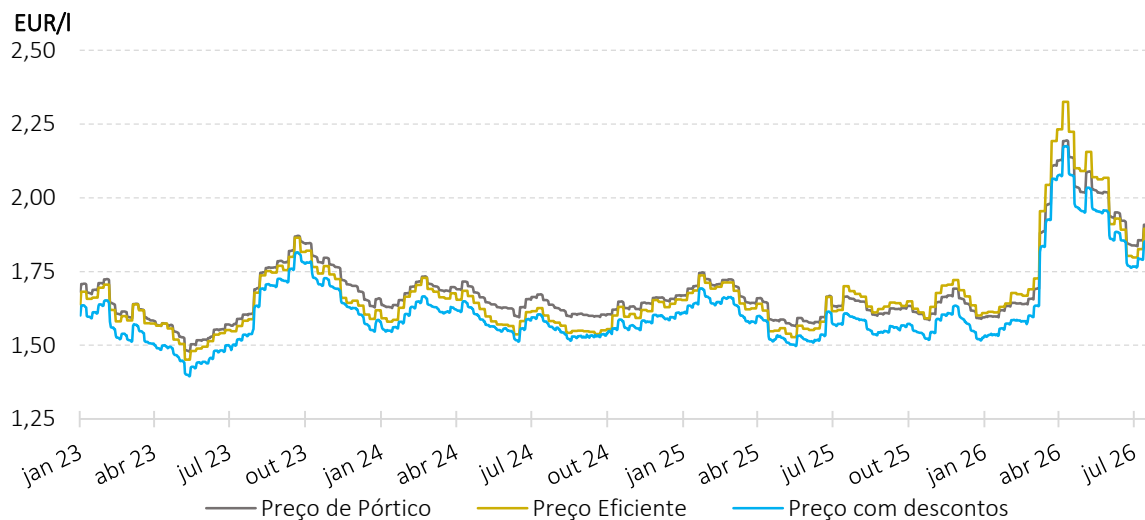
Gasóleo

Entre 2023 e 2025, o Preço Eficiente, o preço de pórtico e o preço com descontos apresentaram uma evolução globalmente semelhante, acompanhando os principais movimentos dos custos de aprovisionamento. Ao longo de todo o período, o preço com descontos manteve-se sistematicamente inferior ao preço de pórtico, refletindo a importância estrutural das campanhas promocionais na determinação do preço efetivamente suportado pelos consumidores.

³¹ Corresponde à média dos preços de venda ao público comunicados pelos operadores dos postos de abastecimento através do Balcão Único da Energia. Representa o preço anunciado nos pórticos dos postos, antes da aplicação de quaisquer descontos.

³² Publicado pela Direção-Geral de Energia e Geologia, procura aproximar o preço geralmente suportado pelos consumidores, considerando os descontos abrangidos pela respetiva metodologia. A sua utilização justifica-se pelo facto de a generalidade dos consumidores adquirir combustível com algum tipo de desconto, pelo que o preço de pórtico não representa o valor normalmente pago. O indicador não corresponde, contudo, a uma média das transações efetivamente realizadas. Este valor deve ser interpretado como uma média dos preços com descontos considerados, e não como o preço médio ponderado de todos os litros vendidos.

Figura 5-5 – Evolução do preço eficiente, do preço de pórtico e do preço com descontos do gasóleo simples – 2023 a 2026 –

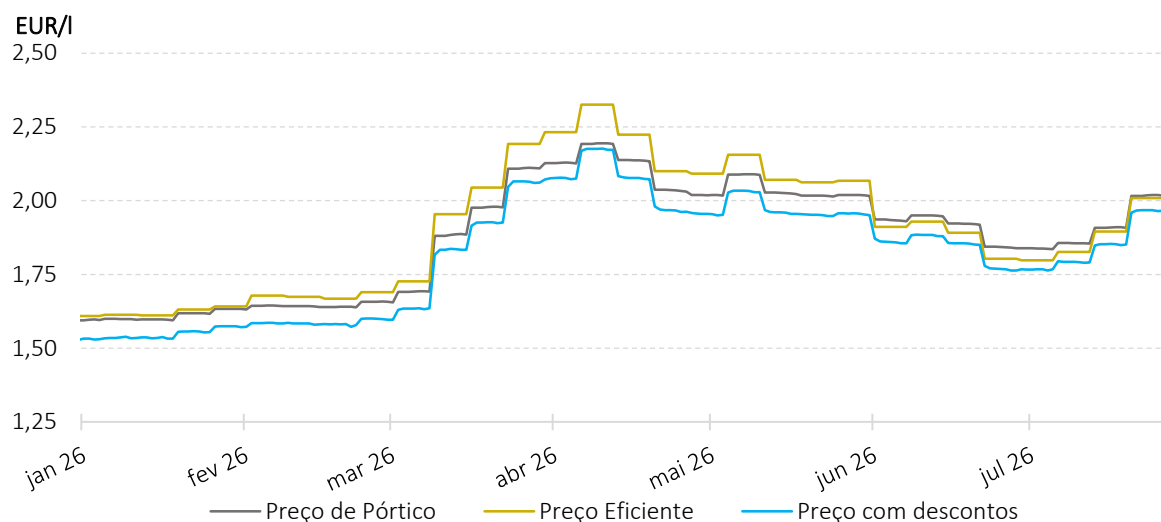


Fonte: ERSE (preço eficiente), Balcão Único da Energia (preço de pórtico) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

O primeiro semestre de 2026 marcou uma alteração significativa deste padrão. O aumento das cotações internacionais do gasóleo e dos custos de transporte marítimo conduziu a uma subida acentuada dos três indicadores, atingindo-se os valores máximos de toda a série em abril de 2026. O Preço Eficiente ultrapassou os 2,30 €/l, enquanto o preço de pórtico e o preço com descontos excederam temporariamente os 2,10 €/l. Esta evolução foi seguida de uma correção gradual a partir de maio, embora os preços se mantivessem, no final do período analisado, acima dos valores observados no início de 2026.

Atendendo à intensidade dos movimentos observados em 2026, procede-se a uma análise específica deste período.

Figura 5-6 – Evolução do preço eficiente, do preço de pórtico e do preço com descontos do gasóleo simples – 2026



Fonte: ERSE (preço eficiente), Balcão Único da Energia (preço de pórtico) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

Durante este período, o Preço Eficiente aumentou mais rapidamente do que o preço de pórtico, originando um alargamento temporário do diferencial entre ambos. Esta evolução sugere que os aumentos dos custos de aprovisionamento não foram integralmente repercutidos nos preços anunciados durante este período.

A partir de maio, acompanhando a redução dos custos de aprovisionamento, observou-se uma convergência progressiva das três séries. Entre junho e meados de julho, o preço de pórtico situou-se pontualmente acima do Preço Eficiente, situação que já havia ocorrido noutros momentos da série e que, por si só, não constitui evidência de um comportamento anómalo do mercado. Acresce que esta inversão ocorreu com uma intensidade significativamente inferior à observada durante a fase de maior tensão dos mercados: o diferencial médio passou de cerca de +7 cênt./l (Preço Eficiente acima do preço de pórtico) para -2,5 cênt./l (preço de pórtico acima do Preço Eficiente), refletindo uma aproximação entre ambos os referenciais.

Em simultâneo, o preço com descontos permaneceu abaixo do preço de pórtico ao longo de todo o período, confirmando a relevância estrutural das campanhas promocionais na formação do preço efetivamente pago.

Para quantificar estas diferenças, apresentam-se no quadro seguinte os valores médios dos três indicadores para quatro momentos distintos: i) média do período 2023-2025; ii) período anterior ao conflito (janeiro-fevereiro de 2026); iii) período de maior tensão nos mercados (março-abril de 2026); e iv) período de correção gradual (maio-julho de 2026)

Quadro 5-1 – Evolução do Preço Eficiente, do Preço de Pórtico e do Preço Descontos do gasóleo simples – 2026

Indicador	Média 2023-2025	Média Jan-Fev 2026	Média Mar-Abr 2026	Média Mai-Jul 2026
Preço Eficiente médio	1,629 €/l	1,647 €/l	2,093 €/l	1,958 €/l
Preço de Pórtico médio	1,650 €/l	1,626 €/l	2,013 €/l	1,954 €/l
Preço Descontos médio	1,581 €/l	1,565 €/l	1,961 €/l	1,891 €/l
Dif. Preço Pórtico – Eficiente	+ 2,0 cênt./l	- 2,1 cênt./l	- 7,9 cênt./l	- 0,3 cênt./l
Dif. Pórtico – Descontos	+ 6,9 cênt./l	+ 6,1 cênt./l	+ 5,2 cênt./l	+ 6,4 cênt./l
Dif. Preço Descontos – Eficiente	- 4,8 cênt./l	- 8,2 cênt./l	- 13,1 cênt./l	- 6,7 cênt./l

Fonte: ERSE (preço eficiente), Balcão Único da Energia (preço de pórtico) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

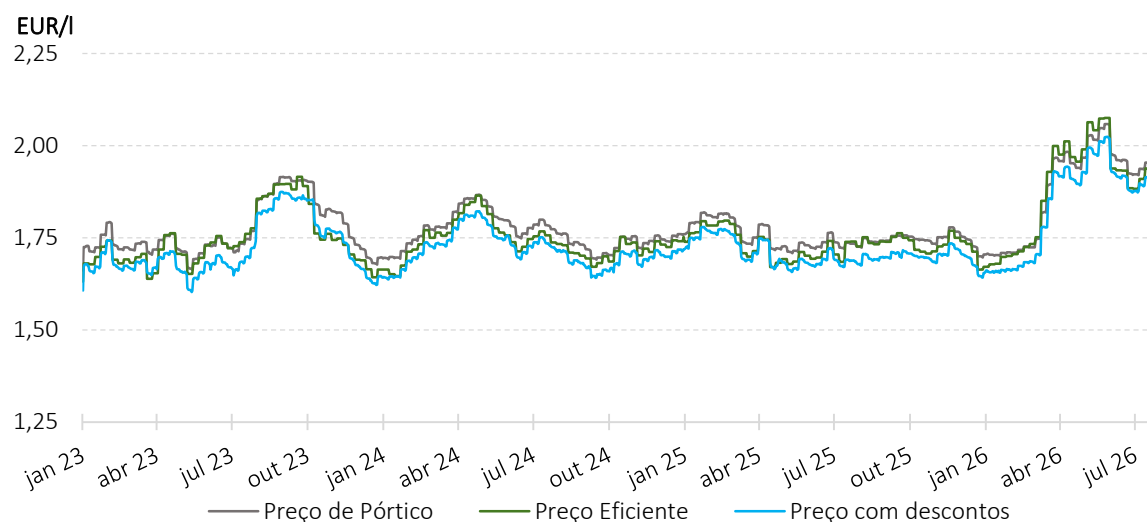
Da análise dos valores médios apresentados na tabela supra, destacam-se três aspetos:

- Em primeiro lugar, durante o período de maior tensão dos mercados (março-abril de 2026), o Preço Eficiente aumentou de 1,647 €/l para 2,093 €/l, enquanto o preço médio de pórtico passou de 1,626 €/l para 2,013 €/l. Em consequência, o diferencial entre ambos aumentou de 2,1 cênt./l para 7,9 cênt./l, evidenciando que, durante o período de maior tensão dos mercados, os custos de aprovisionamento cresceram mais rapidamente do que os preços anunciados ao consumidor.
- Em segundo lugar, na fase de correção (maio-julho de 2026), o diferencial reduziu-se para apenas 0,3 cênt./l, refletindo uma convergência entre o referencial de custos e o preço de pórtico, acompanhando a redução dos custos de aprovisionamento.
- Por último, o diferencial entre o preço de pórtico e o preço com descontos permaneceu relativamente estável ao longo dos três períodos, variando entre 5,2 e 6,4 cênt./l. Esta estabilidade sugere que a repercussão gradual dos custos de aprovisionamento não foi obtida através de uma redução significativa dos descontos concedidos aos consumidores.

Gasolina

Entre 2023 e 2025, o preço eficiente, o preço de pórtico e o preço com descontos apresentaram uma evolução globalmente próxima, acompanhando os principais movimentos dos custos de aprovisionamento. Apesar de oscilações pontuais, e de períodos em que o preço de pórtico superou o preço eficiente, o preço com descontos situou-se sistematicamente abaixo do preço anunciado pelos operadores.

Figura 5-7 – Evolução do preço eficiente, do preço de pósito e do preço com descontos da gasolina 95 simples – 2023 a 2026 –



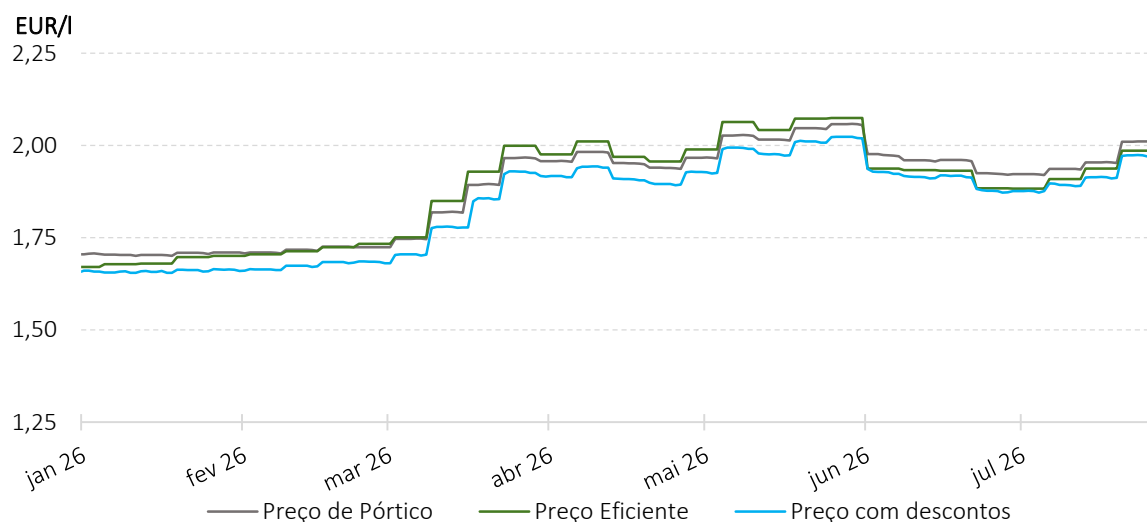
Fonte: ERSE (preço eficiente), Balcão Único da Energia (preço de pósito) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

Tal como no gasóleo, a principal alteração ocorreu no primeiro semestre de 2026, em resultado da subida das cotações internacionais da gasolina. Contudo, a intensidade deste movimento foi significativamente inferior à observada no gasóleo. Os três indicadores ultrapassaram temporariamente os 2,00 €/l, retomando uma trajetória descendente a partir de maio, à medida que diminuíram os custos de aprovisionamento.

Os diferenciais entre o Preço Eficiente e o preço de pósito mantiveram-se relativamente reduzidos ao longo de todo o período. Embora se tenham registado inversões pontuais da posição relativa entre ambos os referenciais, estas já haviam ocorrido em momentos anteriores da série e foram de magnitude bastante inferior às observadas no mercado do gasóleo.

Ao longo de todo o período, o preço com descontos permaneceu inferior ao preço de pósito, confirmando a estabilidade dos mecanismos de desconto praticados no mercado da gasolina.

Figura 5-8 – Evolução do preço eficiente, do preço de pósito e do preço com descontos da gasolina 95 simples – 2026



Fonte: ERSE (preço eficiente), Balcão Único da Energia (preço de pósito) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

Para quantificar estas diferenças, apresentam-se no quadro seguinte os valores médios dos três indicadores para quatro períodos de referência: i) média do período 2023-2025; ii) período anterior ao conflito (janeiro-fevereiro de 2026); iii) período de maior tensão nos mercados (março-abril de 2026); e iv) período de correção gradual (maio-julho de 2026).

Quadro 5-2 – Evolução do Preço Eficiente, do Preço de Pósito e do Preço Descontos da gasolina 95 simples

Indicador	Média 2023-2025	Média Jan-Fev 2026	Média Mar-Abr 2026	Média Mai-Jul 2026
Preço Eficiente médio	1,737 €/l	1,701 €/l	1,931 €/l	1,972 €/l
Preço de Pósito médio	1,761 €/l	1,712 €/l	1,908 €/l	1,982 €/l
Preço com descontos médio	1,713 €/l	1,667 €/l	1,866 €/l	1,941 €/l
Dif. Preço Pósito – Preço Eficiente	+ 2,4 cênt./l	+ 1,1 cênt./l	- 2,3 cênt./l	+ 1,0 cênt./l
Dif. Pósito – Descontos	+ 4,8 cênt./l	+ 4,5 cênt./l	+ 4,2 cênt./l	+ 4,1 cênt./l
Dif. Preço Descontos – Preço Eficiente	- 2,4 cênt./l	- 3,4 cênt./l	- 6,5 cênt./l	- 3,1 cênt./l

Fonte: ERSE (preço eficiente), Balcão Único da Energia (preço de pósito) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

Da análise dos valores médios apresentados destacam-se quatro aspetos:

- Os diferenciais observados em 2026 permaneceram globalmente próximos do padrão histórico da gasolina. Apenas durante o período de maior tensão dos mercados se verificou uma inversão

temporária do diferencial entre o preço de pósito e o Preço Eficiente, que passou de +1,1 cênt./l para -2,3 cênt./l, regressando a valores próximos do padrão anterior na fase de correção.

- O afastamento entre o Preço Eficiente e o preço de pósito durante março e abril foi significativamente inferior ao observado no gasóleo, evidenciando uma transmissão mais próxima entre o referencial de custos e os preços anunciados.
- Entre maio e julho de 2026, o diferencial voltou a situar-se próximo de 1 cênt./l, confirmando a rápida convergência entre ambos os referenciais.
- Por último, o diferencial entre o preço de pósito e o preço com descontos manteve-se praticamente inalterado ao longo dos diferentes períodos, situando-se em torno de 4 cênt./l, o que sugere que a evolução dos preços anunciados não foi acompanhada por alterações significativas na política média de descontos praticada pelos operadores.

Em síntese, a gasolina apresentou um comportamento qualitativamente semelhante ao observado no gasóleo, mas com oscilações significativamente menos pronunciadas. Os diferenciais entre o Preço Eficiente, o preço de pósito e o preço com descontos permaneceram relativamente reduzidos ao longo de todo o período, evidenciando uma transmissão mais próxima da evolução dos custos de aprovisionamento para os preços praticados ao consumidor.

5.2.2 DESVIOS DOS PREÇOS PRATICADOS FACE AO PREÇO EFICIENTE

Para avaliar a posição relativa dos preços praticados face ao Preço Eficiente, analisaram-se os desvios semanais entre os respetivos valores com impostos, expressos em cênt./l. O desvio corresponde à diferença entre o preço observado — preço de pósito ou preço com descontos — e o Preço Eficiente³³.

As figuras seguintes apresentam a evolução semanal destes desvios, sendo as respetivas distribuições estatísticas sintetizadas em dois períodos distintos: janeiro de 2023 a fevereiro de 2026 e março a julho de

³³ Assim, um valor positivo significa que o preço praticado se situou acima do Preço Eficiente, enquanto um valor negativo significa que ficou abaixo.

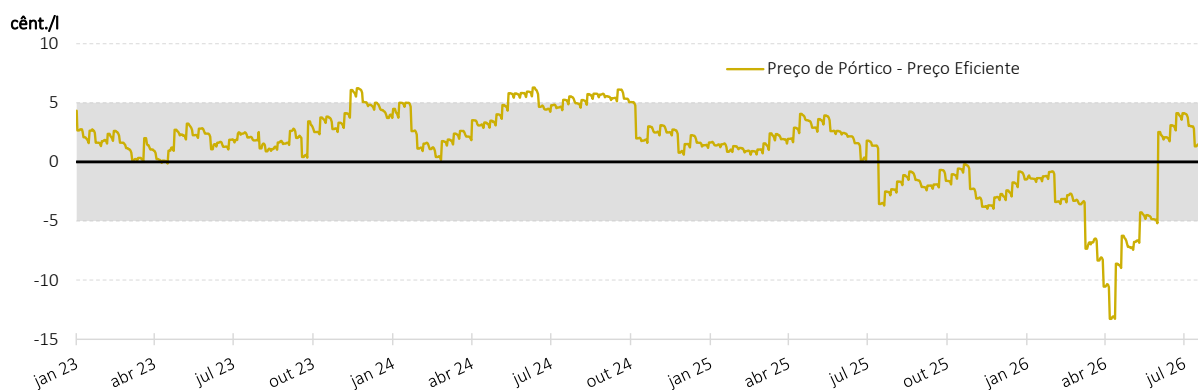
2026. Esta separação permite isolar o comportamento a partir de março de 2026, identificando eventuais alterações face ao padrão³⁴.

Uma vez que os preços comparados incorporam as mesmas taxas fiscais aplicáveis em cada semana, as alterações do ISP e do adicionamento sobre as emissões de CO₂ afetam os dois referenciais de igual modo e não determinam diretamente a evolução dos desvios. A incidência do IVA à taxa de 23% amplia a diferença subjacente antes de impostos, sem alterar o respetivo sinal.

Desvios entre o preço de pórtico e o preço eficiente

No gasóleo simples, o preço de pórtico situou-se predominantemente acima do Preço Eficiente entre janeiro de 2023 e fevereiro de 2026. A partir de março de 2026 observou-se uma alteração significativa deste padrão, com os desvios a assumirem, durante várias semanas, valores negativos, refletindo a resposta mais rápida do Preço Eficiente ao aumento dos custos de aprovisionamento. O valor mínimo observou-se na fase de maior tensão dos mercados e recuperou posteriormente, aproximando-se novamente de zero no final do período (Cfr. Figura 5-9 e Quadro 5-3).

Figura 5-9 – Evolução do desvio entre o preço de pórtico e o preço eficiente do gasóleo simples



Nota: Valores em cênt./l, com impostos. O desvio corresponde ao preço de pórtico menos o preço eficiente. Um valor positivo significa que o preço de pórtico se situou acima do preço eficiente; um valor negativo significa que ficou abaixo. A área sombreada assinala, apenas para efeitos de leitura gráfica, o intervalo entre -5 e +5 cênt./l, não correspondendo a um limiar regulamentar ou de conformidade.

Fonte: ERSE (preço eficiente) e Balcão Único da Energia (preço de pórtico). Tratamento: ERSE.

³⁴ Atendendo à diferente duração dos dois períodos, a comparação privilegia a mediana e os percentis 25 e 75, que delimitam os 50% centrais das observações.

Quadro 5-3 – Indicadores estatísticos do desvio entre o preço de pórtico e o preço eficiente do gasóleo simples

Preço ^{Pórtico} -Preço ^{Eficiente}	Jan 23 - Fev 26	Mar 26 - Jul 26
Mínimo	-3,970	-13,274
Percentil 25	0,809	-7,157
Mediana	1,934	-4,561
Percentil 75	3,401	2,064
Máximo	6,295	4,126

Nota: Valores em cênt./l, com impostos.

Fonte: ERSE (preço eficiente) e Balcão Único da Energia (preço de pórtico). Tratamento: ERSE.

Até fevereiro de 2026, a distribuição dos desvios encontrava-se centrada em valores positivos, indicando que o preço de pórtico se situava, na maioria das semanas, acima do Preço Eficiente.

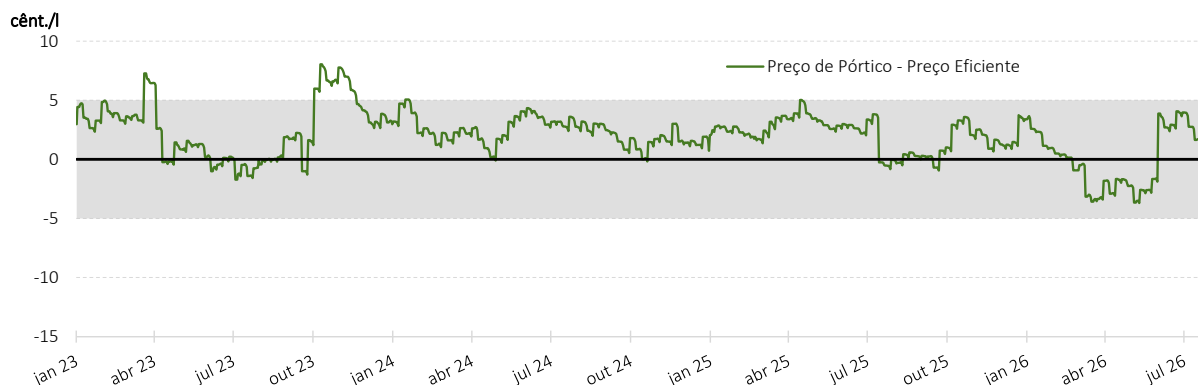
A partir de março de 2026, esta situação inverteu-se, passando o desvio típico a assumir valores negativos (mediana passou de 1,934 para -4,561 cênt./l). A deslocação da mediana para valores negativos evidencia uma alteração da distribuição dos desvios, significando que, durante o período de maior tensão dos mercados, pelo menos metade das semanas apresentou um preço de pórtico inferior ao Preço Eficiente, o que demonstra uma inversão do padrão predominante até então.

Simultaneamente, verificou-se um aumento substancial da dispersão dos desvios, traduzido no alargamento do intervalo interquartil de 2,592 para 9,221 cênt./l. Isto significa que os desvios deixaram de se concentrar em torno de um valor típico e passaram a apresentar uma variabilidade significativamente maior, refletindo uma maior heterogeneidade na diferença entre o preço de pórtico e o Preço Eficiente durante este período.

O desvio mínimo de -13,274 cênt./l evidencia a intensidade do afastamento registado nas semanas em que o Preço Eficiente reagiu mais rapidamente ao aumento dos custos de aprovisionamento. Em sentido contrário, o facto de o percentil 75 permanecer positivo demonstra que esta situação não se verificou de forma generalizada. Com efeito, em pelo menos 25 % das semanas o preço de pórtico continuou a situar-se acima do Preço Eficiente, refletindo uma recuperação progressiva dos preços anunciados à medida que os custos de aprovisionamento diminuíram.

Na gasolina 95 simples observou-se uma evolução qualitativamente semelhante, embora significativamente menos pronunciada (*Cfr.* Figura 5-10 e Quadro 5-4).

Figura 5-10 – Evolução do desvio entre o preço de pósito e o preço eficiente da gasolina 95 simples



Nota: Valores em cênt./l, com impostos. O desvio corresponde ao preço de pósito menos o preço eficiente. Um valor positivo significa que o preço de pósito se situou acima do preço eficiente; um valor negativo significa que ficou abaixo. A área sombreada assinala, apenas para efeitos de leitura gráfica, o intervalo entre -5 e +5 cênt./l, não correspondendo a um limiar regulamentar ou de conformidade.

Fonte: ERSE (preço eficiente) e Balcão Único da Energia (preço de pósito). Tratamento: ERSE.

Quadro 5-4 – Indicadores estatísticos do desvio entre o preço de pósito e o preço eficiente da gasolina 95 simples

Preço ^{Pósito} -Preço ^{Efficiente}	Jan 23 - Fev 26	Mar 26 - Jul 26
Mínimo	-1,714	-3,691
Percentil 25	1,056	-2,675
Mediana	2,282	-1,675
Percentil 75	3,274	2,644
Máximo	8,036	4,058

Nota: Valores em cênt./l, com impostos.

Fonte: ERSE (preço eficiente) e Balcão Único da Energia (preço de pósito). Tratamento: ERSE.

Até fevereiro de 2026, a distribuição dos desvios encontrava-se centrada em valores positivos, indicando que, em pelo menos metade das semanas, o preço de pósito se situou acima do Preço Eficiente. A partir de março de 2026, a mediana passou a assumir um valor negativo, evidenciando uma deslocação da distribuição para valores inferiores. Esta alteração significa que, durante o período de maior tensão dos mercados, em pelo menos metade das semanas o preço de pósito se situou abaixo do Preço Eficiente, embora de forma significativamente menos pronunciada do que no gasóleo.

Observou-se igualmente um aumento da dispersão dos desvios, refletido no alargamento do intervalo interquartil de 2,218 para 5,319 cênt./l. Isto significa que os desvios passaram a apresentar uma maior variabilidade, embora bastante inferior à observada no mercado do gasóleo.

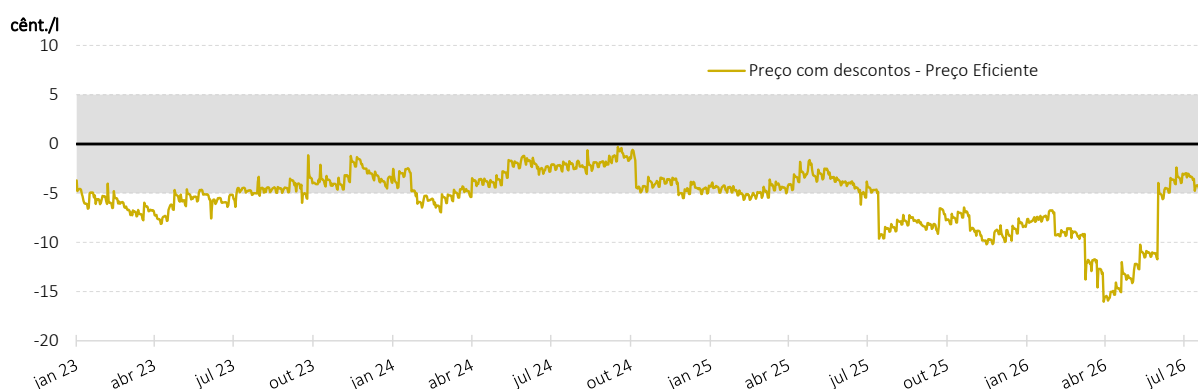
O desvio mínimo de -3,691 cênt./l confirma que o afastamento entre o preço de pósito e o Preço Eficiente foi substancialmente menos intenso do que no gasóleo. Por outro lado, a manutenção de um percentil 75 positivo (2,644 cênt./l) demonstra que, em pelo menos 25 % das semanas, o preço de pósito continuou a situar-se acima do Preço Eficiente, revelando uma inversão menos generalizada e uma convergência mais rápida entre ambos os referenciais.

Desvios entre o preço com descontos e o preço Eficiente

O preço com descontos situou-se predominantemente abaixo do Preço Eficiente durante todo o período analisado. Esta situação verificou-se em todas as semanas no gasóleo simples. Na gasolina 95 simples também prevaleceu, embora antes de março de 2026 se tenham observado algumas semanas em que o preço com descontos ultrapassou o Preço Eficiente.

No gasóleo simples, a diferença já era negativa antes de março de 2026, mas intensificou-se durante o período de maior tensão dos mercados. O desvio atingiu valores inferiores a -10 cênt./l durante várias semanas, recuperando posteriormente, embora permanecendo negativo até ao final do período. A Figura 5-11 e o Quadro 5-5 sintetizam a evolução e os respetivos indicadores estatísticos.

Figura 5-11 – Evolução do desvio entre o preço com descontos e o preço eficiente do gasóleo simples



Nota: Valores em cênt./l, com impostos. O desvio corresponde ao preço com descontos menos o preço eficiente. Um valor positivo significa que o preço com descontos se situou acima do preço eficiente; um valor negativo significa que ficou abaixo. A área sombreada assinala, apenas para efeitos de leitura gráfica, o intervalo entre -5 e +5 cênt./l, não correspondendo a um limiar regulamentar ou de conformidade.

Fonte: ERSE (preço eficiente) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

Quadro 5-5 – Indicadores estatísticos do desvio entre o preço com descontos e o preço eficiente do gasóleo simples

Preço Descontos - Preço Eficiente	Jan 23 - Fev 26	Mar 26 - Jul 26
Mínimo	-10,210	-16,028
Percentil 25	-6,413	-12,980
Mediana	-4,700	-11,071
Percentil 75	-3,610	-4,327
Máximo	-0,293	-2,381
Média	-5,019	-9,360

Nota: Valores em cênt./l, com impostos.

Fonte: ERSE (preço eficiente) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

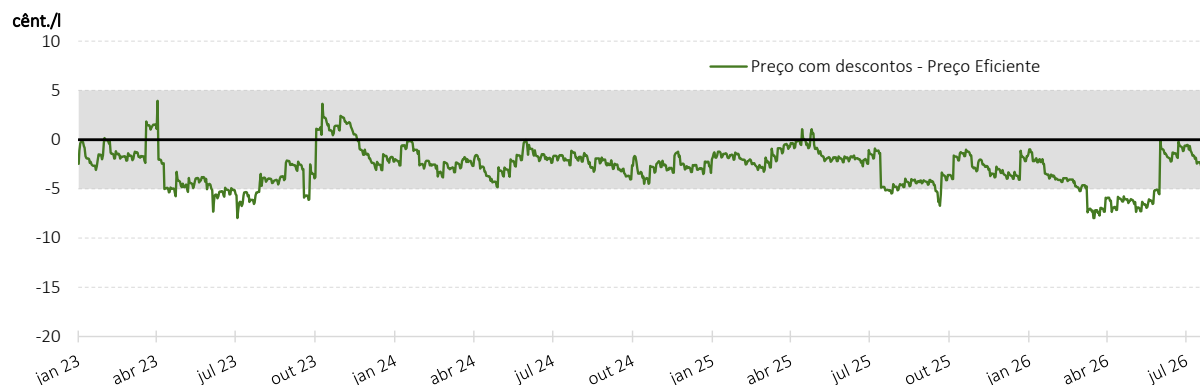
Até fevereiro de 2026, a distribuição dos desvios encontrava-se centrada em valores negativos, indicando que, em pelo menos metade das semanas, o preço com descontos se situou cerca de 5 cênt./l abaixo do Preço Eficiente. A partir de março de 2026, a distribuição deslocou-se para valores ainda mais negativos, significando que, durante o período de maior tensão dos mercados, em pelo menos metade das semanas o preço com descontos se situou mais de 11 cênt./l abaixo do Preço Eficiente.

Observou-se igualmente um aumento substancial da dispersão dos desvios, refletido no alargamento do intervalo interquartil de 2,803 para 8,653 cênt./l. Isto significa que os desvios passaram a apresentar uma variabilidade significativamente superior, acompanhando o afastamento temporário entre o preço com descontos e o Preço Eficiente.

O facto de mesmo o valor máximo permanecer negativo nos dois períodos demonstra que o preço com descontos se situou sempre abaixo do Preço Eficiente. Por outro lado, o mínimo de -16,028 cênt./l evidencia a intensidade do afastamento registado nas semanas em que o Preço Eficiente reagiu mais rapidamente ao aumento dos custos de aprovisionamento.

Na gasolina 95 simples, o preço com descontos também se situou maioritariamente abaixo do preço eficiente. A partir de março de 2026, os desvios negativos tornaram-se mais frequentes e persistentes, embora menos acentuados do que no gasóleo. Esta evolução é apresentada na Figura 5-12 e no Quadro 5-6.

Figura 5-12 – Evolução do desvio entre o preço com descontos e o preço eficiente da gasolina 95 simples



Nota: Valores em cênt./l, com impostos. O desvio corresponde ao preço com descontos menos o preço eficiente. Um valor positivo significa que o preço com descontos se situou acima do preço eficiente; um valor negativo significa que ficou abaixo. A área sombreada assinala, apenas para efeitos de leitura gráfica, o intervalo entre -5 e +5 cênt./l, não correspondendo a um limiar regulamentar ou de conformidade.

Fonte: ERSE (preço eficiente) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

Quadro 5-6 – Indicadores estatísticos do desvio entre o preço com descontos e o preço eficiente da gasolina 95 simples

Preço Descontos - Preço Eficiente	Jan 23 - Feb 26	Mar 26 - Jul 26
Mínimo	-7,963	-7,972
Percentil 25	-3,737	-6,617
Mediana	-2,403	-5,840
Percentil 75	-1,642	-1,632
Máximo	3,956	-0,077
Média	-2,530	-4,482

Nota: Valores em cênt./l, com impostos.

Fonte: ERSE (preço eficiente) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

Até fevereiro de 2026, a distribuição dos desvios encontrava-se igualmente centrada em valores negativos, indicando que, em pelo menos metade das semanas, o preço com descontos se situou abaixo do Preço Eficiente. A partir de março de 2026, a mediana deslocou-se para valores mais negativos, significando que, durante o período de maior tensão dos mercados, em pelo menos metade das semanas o afastamento aumentou.

Verificou-se igualmente um aumento da dispersão, traduzido no alargamento do intervalo interquartil de 2,095 para 4,985 cênt./l. Este aumento foi, contudo, significativamente inferior ao observado no gasóleo.

Ao contrário do gasóleo, o desvio mínimo permaneceu praticamente inalterado entre os dois períodos (-7,963 e -7,972 cênt./l). A principal alteração consistiu, por isso, na maior frequência e persistência de desvios negativos, e não na ocorrência de mínimos substancialmente mais baixos. Acresce que o valor máximo passou de +3,956 para -0,077 cênt./l, evidenciando que, a partir de março de 2026, o preço com descontos permaneceu sistematicamente abaixo do Preço Eficiente.

O agravamento do desvio entre o preço com descontos e o Preço Eficiente não deve, contudo, ser interpretado, por si só, como evidência de um aumento dos descontos concedidos pelos operadores. Conforme demonstrado na secção anterior, o diferencial entre o preço de pórtico e o preço com descontos permaneceu relativamente estável durante o período analisado. O alargamento dos desvios refletiu, sobretudo, o afastamento temporário entre o preço de pórtico e o Preço Eficiente.

5.2.3 COMPONENTES DO PREÇO EFICIENTE

A decomposição do Preço Eficiente permite identificar a contribuição das principais componentes para a evolução do preço de referência dos combustíveis: i) aprovisionamento (cotação internacional, frete e taxa de câmbio), ii) incorporação de biocombustíveis, iii) logística e reservas, iv) retalho e v) fiscalidade. As figuras seguintes apresentam a evolução destas componentes, incluindo impostos, pelo que a linha correspondente ao Preço Eficiente resulta da respetiva agregação³⁵.

Ao longo de todo o período analisado, as oscilações do Preço Eficiente foram determinadas, sobretudo, pela evolução dos custos de aprovisionamento. Em contrapartida, as componentes de logística e retalho mantiveram uma evolução relativamente estável, enquanto a incorporação de biocombustíveis apresentou uma contribuição intermédia, mais relevante no gasóleo do que na gasolina³⁶.

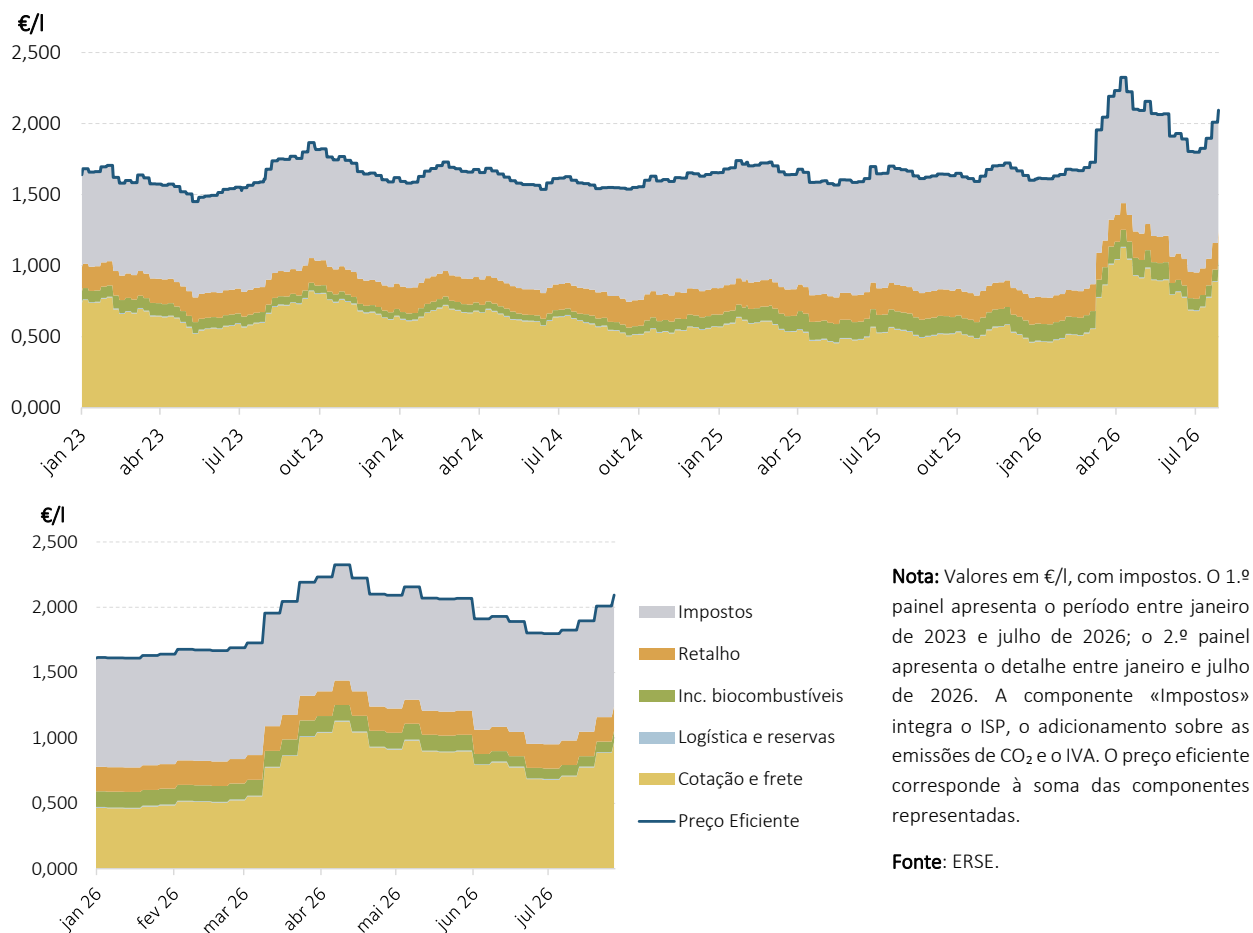
No gasóleo simples, o Preço Eficiente apresentou oscilações significativas entre 2023 e 2025, refletindo essencialmente a evolução das cotações internacionais. A Figura 5.13 evidencia que a redução observada

³⁵ Esta decomposição constitui uma representação dos referenciais de custo utilizados na metodologia da ERSE. As componentes de logística e retalho não correspondem, por isso, aos custos efetivamente suportados ou às margens realizadas por cada operador, mas a valores de referência utilizados para efeitos de supervisão.

³⁶ Recorde-se que a componente relativa à incorporação de biocombustíveis constitui apenas uma referência associada ao cumprimento da respetiva meta. Não existindo atualmente uma meta vinculativa, os operadores não estão legalmente obrigados ao seu cumprimento.

no primeiro semestre de 2023, o aumento no terceiro trimestre e as restantes oscilações verificadas até ao final de 2025 decorreram predominantemente da componente de aprovisionamento.

Figura 5-13 – Evolução das componentes do preço eficiente do gasóleo simples

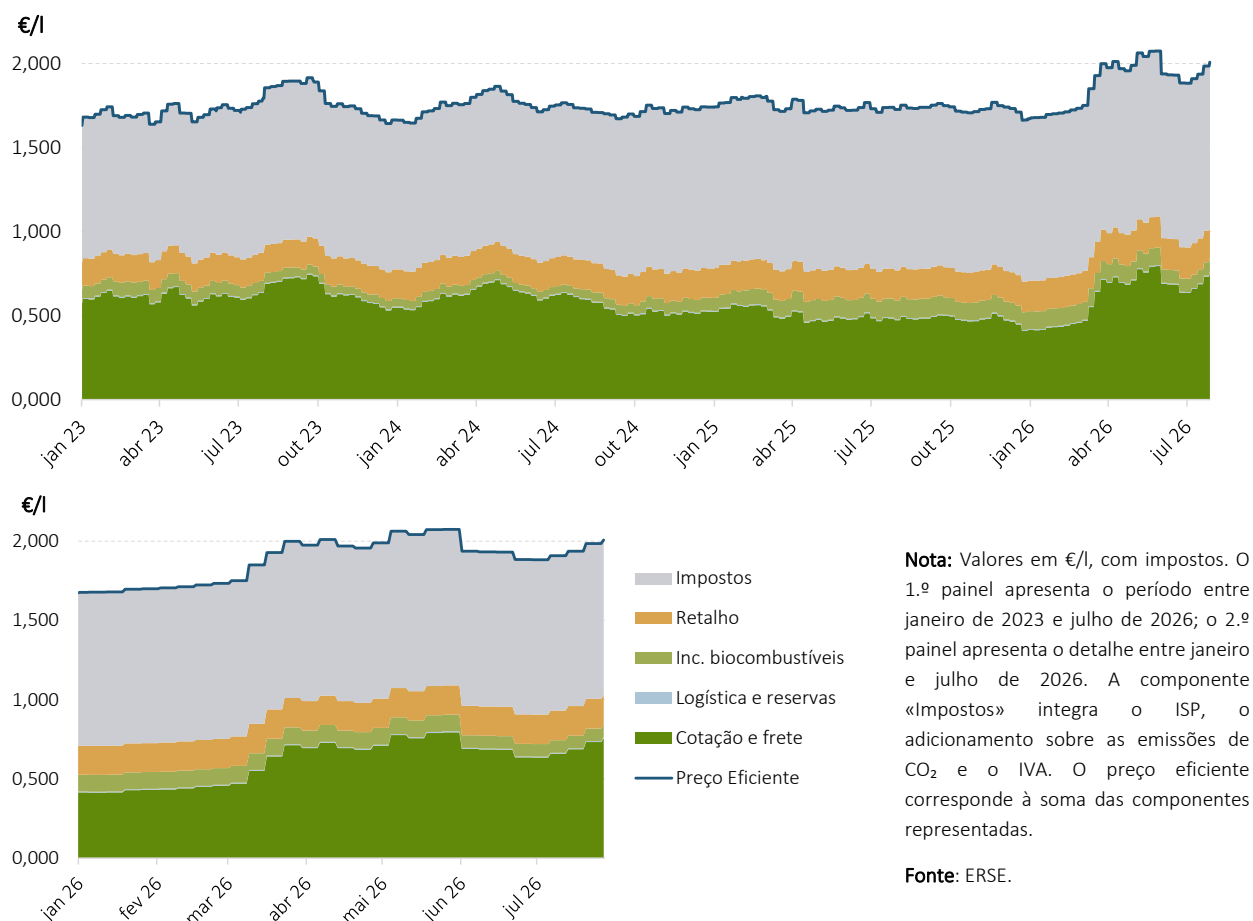


O movimento mais expressivo ocorreu no primeiro semestre de 2026, quando o forte aumento das cotações internacionais e dos custos de transporte marítimo conduziu o Preço Eficiente para os níveis mais elevados de toda a série. A incorporação de biocombustíveis contribuiu em sentido contrário para esta evolução, embora com um impacto substancialmente inferior. Em sentido contrário, as reduções do ISP atenuaram parcialmente o aumento do preço final, sem compensarem integralmente a subida dos custos de aprovisionamento.

A partir de maio, a redução das cotações internacionais e dos fretes conduziu à diminuição do Preço Eficiente, evidenciando que as oscilações observadas durante 2026 resultaram essencialmente da evolução dos custos de aprovisionamento, permanecendo as restantes componentes relativamente estáveis.

Na gasolina 95 simples observou-se um padrão qualitativamente semelhante, embora com oscilações menos pronunciadas. Tal como no gasóleo, a evolução do Preço Eficiente foi dominada pela componente de aprovisionamento e pelas principais variações observadas ao longo de 2024 e 2025.

Figura 5-14 – Evolução das componentes do preço eficiente da gasolina 95 simples



Também em 2026 se verificou um aumento significativo do Preço Eficiente, determinado sobretudo pelos custos de aprovisionamento. Contudo, a amplitude deste movimento foi inferior à observada no gasóleo, refletindo a menor pressão exercida sobre o mercado internacional da gasolina. A incorporação de biocombustíveis apresentou igualmente um contributo inferior, enquanto as componentes de logística, retalho e reservas permaneceram praticamente inalteradas. A componente fiscal evoluiu de forma mais gradual, refletindo as alterações das taxas específicas e do IVA.

Em ambos os combustíveis, a decomposição do Preço Eficiente confirma que as oscilações de curto prazo decorreram essencialmente da evolução dos custos de aprovisionamento. A partir de março de 2026, o aumento do Preço Eficiente não resultou de uma subida generalizada de todas as componentes, mas

sobretudo da forte valorização das cotações internacionais dos produtos refinados e do aumento dos custos de transporte marítimo, efeitos particularmente pronunciados no mercado do gasóleo.

5.3 DIFERENCIAÇÃO DOS PREÇOS POR SEGMENTO DE OFERTA

5.3.1 PREÇOS POR SEGMENTO DE OFERTA

A análise efetuada nas secções anteriores incidiu sobre a evolução agregada dos preços e respetivas componentes. Contudo, o mercado nacional caracteriza-se pela coexistência de diferentes modelos de negócio, posicionamentos comerciais e estratégias de preços, que se refletem em diferenças sistemáticas entre segmentos de oferta.

A presente secção analisa a evolução dos preços médios praticados pelos principais segmentos do mercado retalhista, procurando identificar de que forma a recente volatilidade dos custos de aprovisionamento se refletiu nos diferentes tipos de operadores. A análise permite, assim, complementar a perspetiva agregada anteriormente apresentada com uma caracterização da dispersão dos preços no mercado.

A análise incide exclusivamente na diferenciação dos preços anunciados ao consumidor, agrupando os postos de abastecimento em três segmentos de oferta³⁷: companhias petrolíferas, operadores *low cost* e hipermercados:

- As companhias petrolíferas de bandeira, fortemente associadas à indústria petrolífera, estando presente em todos os elos da cadeia de valor;
- As companhias com ofertas *low cost*, englobando um conjunto de operadores de diferentes visibilidades, onde se enquadram empresas de âmbito nacional e outras de menor expressão e presença marcadamente regional, e que se diferenciam no mercado através de ofertas mais baratas;
- Os hipermercados, que comercializam combustíveis líquidos nas imediações de grandes superfícies comerciais e que, de uma maneira geral, disponibilizam as ofertas mais económicas no SPN.

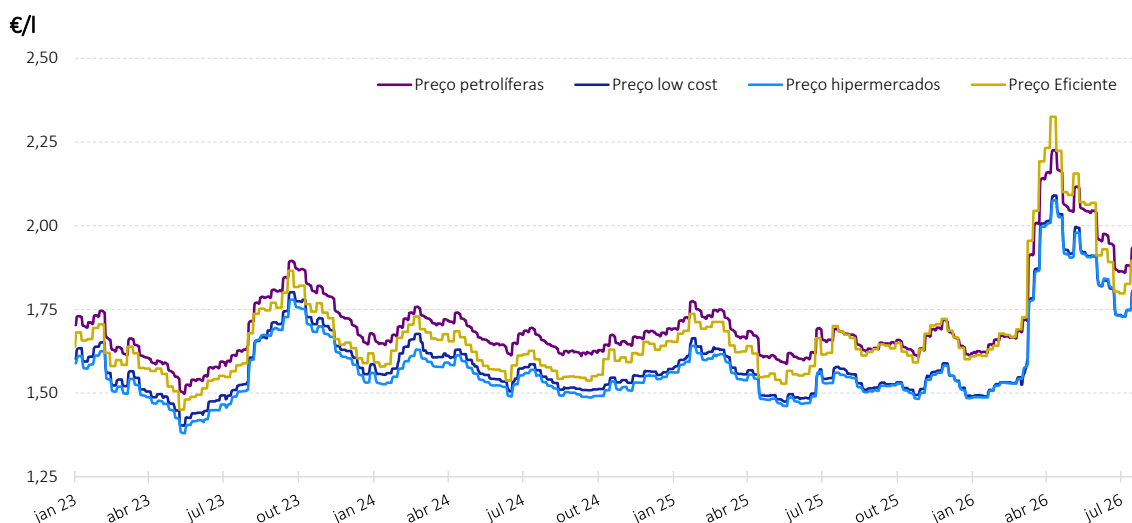
³⁷ Os restantes operadores, por constituírem um conjunto heterogéneo e nem sempre suscetível de classificação inequívoca, não são considerados nesta análise.

A composição de cada segmento e a respetiva representatividade na rede nacional de postos de abastecimento constam do Anexo C.

Gasóleo simples

A figura seguinte compara a evolução do Preço Eficiente do gasóleo simples com os preços médios anunciados pelas companhias petrolíferas, pelos operadores *low cost* e pelos hipermercados.

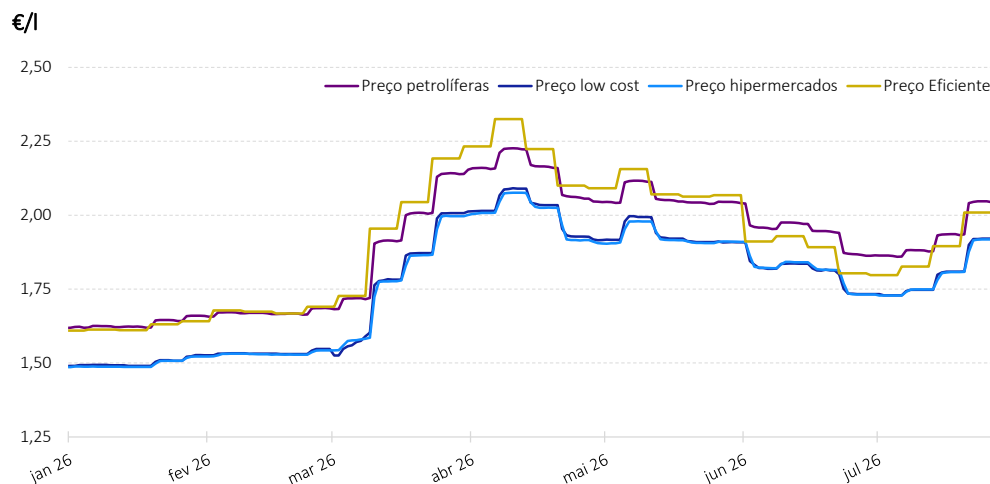
Figura 5-15 – Evolução do Preço Eficiente e dos preços médios anunciados do gasóleo simples, por segmento de oferta, entre 2023 e julho de 2026



Fonte: ERSE (preço eficiente), Balcão Único da Energia (preço de pórtico) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

Ao longo de todo o período analisado, as companhias petrolíferas praticaram, em média, os preços mais elevados, enquanto os operadores *low cost* e os hipermercados apresentaram preços sistematicamente inferiores, muito próximos entre si e predominantemente abaixo do Preço Eficiente. Esta diferenciação manteve-se mesmo durante o período de maior volatilidade dos mercados internacionais. Em 2026, a subida mais rápida deste referencial determinou um alargamento temporário dos diferenciais face aos preços anunciados, posteriormente reduzido com a correção das cotações internacionais.

Figura 5-16 – Evolução do Preço Eficiente e dos preços médios anunciados do gasóleo simples, por segmento de oferta, entre janeiro e julho de 2026



Fonte: ERSE (preço eficiente), Balcão Único da Energia (preço de pórtico) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

No primeiro semestre de 2026, todos os segmentos acompanharam o aumento dos custos de aprovisionamento, embora com menor intensidade do que o Preço Eficiente. Consequentemente, o diferencial entre este referencial e os preços anunciados aumentou temporariamente, sobretudo nos segmentos *low cost* e hipermercados. A partir de maio observou-se uma convergência progressiva, acompanhando a redução dos custos de aprovisionamento.

O quadro seguinte compara os preços médios e os respetivos diferenciais nos três períodos considerados em 2026 com o padrão médio observado entre 2023 e 2025, permitindo aferir em que medida as alterações registadas em 2026 se afastaram do comportamento histórico recente.

Quadro 5-7 – Preços médios do gasóleo simples e diferenciais face ao Preço Eficiente, por segmento de oferta e período de análise

Indicador	Média 2023-2025	Média Jan-Fev 2026	Média Mar-Abr 2026	Média Mai-Jul 2026
Preço Eficiente médio	1,629 €/l	1,647 €/l	2,093 €/l	1,958 €/l
Preço médio das companhias petrolíferas	1,672 €/l	1,651 €/l	2,035 €/l	1,980 €/l
Preço médio dos operadores <i>low cost</i>	1,565 €/l	1,516 €/l	1,899 €/l	1,850 €/l
Preço médio dos hipermercados	1,547 €/l	1,513 €/l	1,891 €/l	1,847 €/l
Diferencial médio: Preço Eficiente – companhias petrolíferas	- 4,3 cênt./l	- 0,4 cênt./l	+ 5,7 cênt./l	- 2,2 cênt./l
Diferencial médio: Preço Eficiente – operadores <i>low cost</i>	+ 6,5 cênt./l	+ 13,1 cênt./l	+ 19,3 cênt./l	+ 10,8 cênt./l
Diferencial médio: Preço Eficiente – hipermercados	+ 8,3 cênt./l	+ 13,4 cênt./l	+ 20,1 cênt./l	+ 11,1 cênt./l

Fonte: ERSE (preço eficiente), Balcão Único da Energia (preço de pórtico) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

A análise desagregada por segmento demonstra que a existência de um preço médio de pórtico superior ao Preço Eficiente não significa que todas as ofertas disponíveis no mercado se encontrem acima desse referencial. Pelo contrário, coexistem ofertas significativamente diferenciadas, algumas das quais abaixo do Preço Eficiente, refletindo a diversidade de modelos comerciais e de estratégias de preço presentes no mercado retalhista.

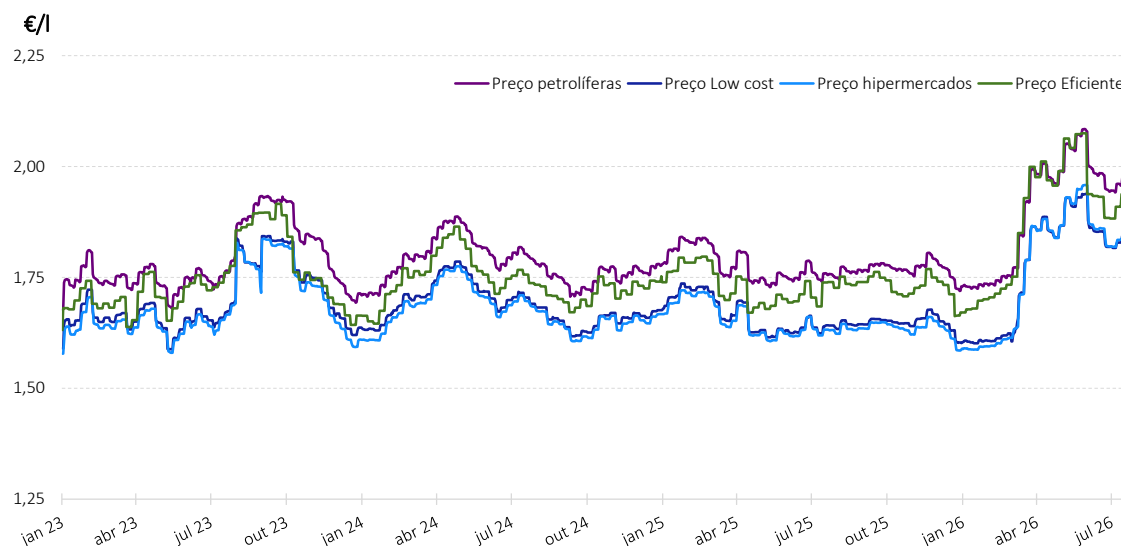
Da análise do quadro supra, observa-se que os diferenciais registados em 2026 se afastaram do padrão médio de 2023–2025, sobretudo durante o período de maior tensão:

- As companhias petrolíferas mantiveram, ao longo de todo o período analisado, os preços médios mais elevados, enquanto os operadores *low cost* e os hipermercados continuaram a apresentar preços muito próximos entre si.
- Em média, as companhias petrolíferas praticaram preços cerca de 11 cênt./l superiores aos operadores *low cost* e cerca de 12 cênt./l superiores aos hipermercados, ao passo que a diferença entre estes dois últimos segmentos se situou em torno de 2 cênt./l.
- Durante o período de maior tensão dos mercados (março-abril de 2026), todos os segmentos aumentaram os seus preços, mas o respetivo posicionamento face ao Preço Eficiente foi distinto. Enquanto nas companhias petrolíferas o diferencial médio se situou em 5,7 cênt./l, nos operadores *low cost* e nos hipermercados atingiu cerca de 20 cênt./l, refletindo uma menor repercussão imediata do aumento dos custos de aprovisionamento nestes segmentos.
- Apesar destas diferenças temporárias, a hierarquia de preços entre segmentos manteve-se praticamente inalterada, não se observando uma alteração estrutural do posicionamento relativo das diferentes ofertas comerciais.

Gasolina 95 simples

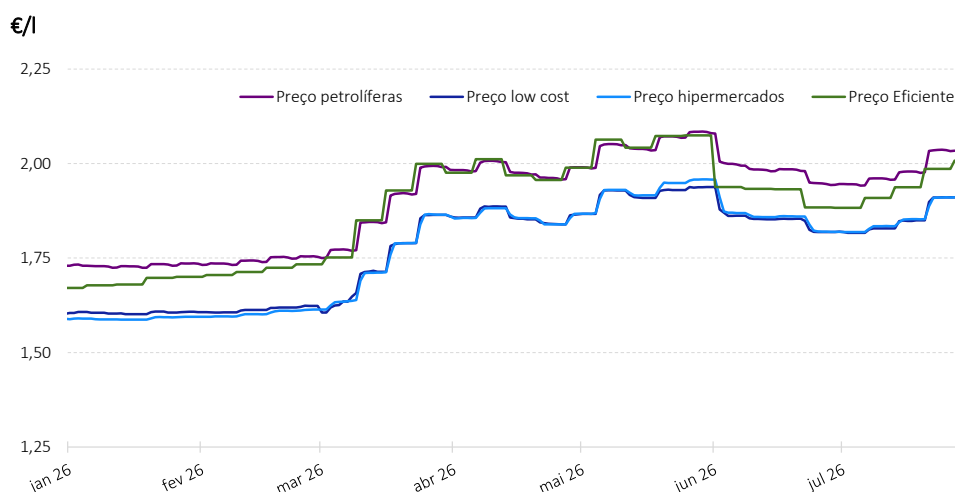
Na gasolina 95 simples observou-se um padrão semelhante, embora com oscilações menos pronunciadas do que no gasóleo.

Figura 5-17 – Evolução do Preço Eficiente e dos preços médios anunciados da gasolina 95 simples, por segmento de oferta, entre 2023 e julho de 2026



Fonte: ERSE (preço eficiente), Balcão Único da Energia (preço de pósito) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

Figura 5-18 – Evolução do Preço Eficiente e dos preços médios anunciados da gasolina 95 simples, por segmento de oferta, entre janeiro e julho de 2026



Fonte: ERSE (preço eficiente), Balcão Único da Energia (preço de pósito) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

As companhias petrolíferas mantiveram os preços médios mais elevados, enquanto os operadores *low cost* e os hipermercados apresentaram preços inferiores e próximos entre si. Também neste combustível, o aumento dos custos de aprovisionamento observado em março e abril de 2026 foi acompanhado por um alargamento temporário dos diferenciais relativamente ao Preço Eficiente, de menor amplitude do que no gasóleo.

Quadro 5-8 – Preços médios da gasolina 95 simples e diferenciais face ao Preço Eficiente, por segmento de oferta e período de análise

Indicador	Média 2023-2025	Média Jan-Fev 2026	Média Mar-Abr 2026	Média Mai-Jul 2026
Preço Eficiente médio	1,737 €/l	1,701 €/l	1,931 €/l	1,972 €/l
Preço médio das companhias petrolíferas	1,780 €/l	1,737 €/l	1,928 €/l	2,005 €/l
Preço médio dos operadores <i>low cost</i>	1,680 €/l	1,609 €/l	1,801 €/l	1,875 €/l
Preço médio dos hipermercados	1,668 €/l	1,597 €/l	1,800 €/l	1,881 €/l
Diferencial médio: Preço Eficiente – companhias petrolíferas	- 4,3 cênt./l	- 3,6 cênt./l	+ 0,3 cênt./l	- 3,2 cênt./l
Diferencial médio: Preço Eficiente – operadores <i>low cost</i>	+ 5,8 cênt./l	+ 9,2 cênt./l	+ 13,0 cênt./l	+ 9,8 cênt./l
Diferencial médio: Preço Eficiente – hipermercados	+ 6,9 cênt./l	+ 10,5 cênt./l	+ 13,1 cênt./l	+ 9,2 cênt./l

Fonte: ERSE (preço eficiente), Balcão Único da Energia (preço de pósito) e DGEG (preço com descontos). Tratamento: ERSE.

Da análise do quadro e da figura supra, observa-se que:

- As companhias petrolíferas mantiveram, de forma consistente, os preços médios mais elevados, enquanto os operadores *low cost* e os hipermercados continuaram a apresentar preços inferiores e muito próximos entre si.
- Em média, as companhias petrolíferas praticaram preços cerca de 10 cênt./l superiores aos operadores *low cost* e cerca de 11 cênt./l superiores aos hipermercados, permanecendo a diferença entre estes dois últimos segmentos próxima de 1 cênt./l ao longo do período analisado.
- Durante o período de maior tensão dos mercados (março e abril de 2026), todos os segmentos acompanharam o aumento dos custos de aprovisionamento. Contudo, ao contrário do observado no gasóleo, a repercussão desse aumento revelou-se mais homogénea entre os diferentes segmentos de oferta. Nas companhias petrolíferas, o preço médio praticamente convergiu com o Preço Eficiente (diferencial médio de 0,3 cênt./l), enquanto nos operadores *low cost* e nos hipermercados os diferenciais médios se situaram em cerca de 13 cênt./l, valores ainda assim inferiores aos observados no mercado do gasóleo.
- A análise desagregada confirma igualmente que, mesmo durante o período em que o preço médio de pósito se situou temporariamente acima do Preço Eficiente, os operadores *low cost* e os hipermercados continuaram, em média, a praticar preços inferiores àquele referencial.

5.3.2 EVOLUÇÃO DOS DIFERENCIAIS ENTRE OS PREÇOS PRATICADOS E O PREÇO EFICIENTE

A análise da secção anterior evidenciou que os diferentes segmentos de oferta mantiveram posicionamentos distintos face ao Preço Eficiente. Importa agora analisar a distribuição dos respetivos diferenciais ao longo do tempo, de forma a avaliar se as alterações observadas em 2026 corresponderam a uma mudança estrutural ou apenas a um afastamento temporário associado ao aumento dos custos de aprovisionamento³⁸.

A evolução semanal dos diferenciais entre os preços médios anunciados por cada segmento de oferta e o Preço Eficiente, bem como os indicadores estatísticos completos da respetiva distribuição apresentam-se no Anexo C.

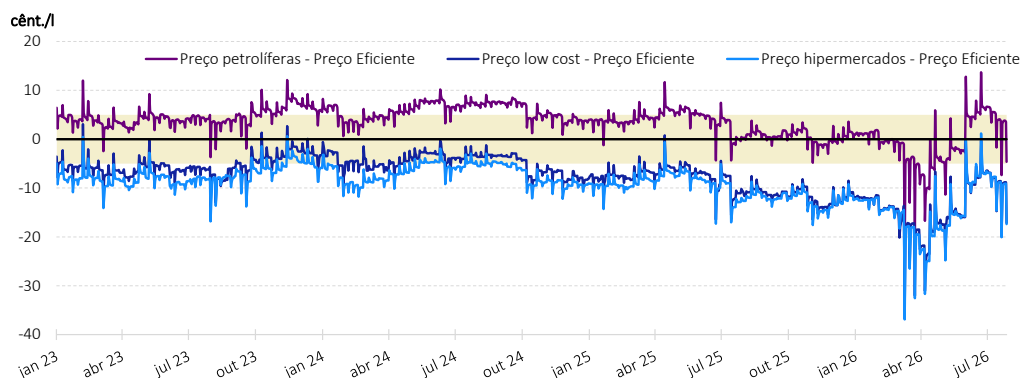
Gasóleo simples

A Figura 5-19 confirma o padrão identificado na secção anterior. Até fevereiro de 2026, as companhias petrolíferas apresentaram, em regra, diferenciais positivos face ao Preço Eficiente, enquanto os operadores *low cost* e os hipermercados registaram diferenciais predominantemente negativos.

A partir de março de 2026 verificou-se um deslocamento temporário de toda a distribuição para valores inferiores, particularmente pronunciado nos segmentos *low cost* e hipermercados, refletindo a reação mais rápida do Preço Eficiente ao aumento dos custos de aprovisionamento. Nas semanas seguintes observou-se uma aproximação gradual entre os diferentes referenciais, regressando os diferenciais a valores próximos dos observados antes do período de maior tensão dos mercados.

³⁸ Uma vez que os preços comparados incorporam, em cada semana, as mesmas taxas fiscais, as alterações do ISP e do adicionamento sobre as emissões de CO₂ afetam de igual modo ambos os referenciais, não determinando diretamente a evolução dos diferenciais. A aplicação do IVA à taxa de 23% amplia a diferença subjacente antes de impostos, sem alterar o respetivo sinal.

Figura 5-19 – Diferenciais entre os preços médios anunciados do gasóleo simples e o Preço Eficiente, por segmento de oferta, entre 2023 e julho de 2026



Nota: Valores em cêntimos por litro, com impostos. O desvio corresponde ao preço de pórtico menos o preço eficiente. Um valor positivo significa que o preço de pórtico se situou acima do preço eficiente; um valor negativo significa que ficou abaixo. A área sombreada assinala, apenas para efeitos de leitura gráfica, o intervalo entre -10 e +10 cêntimos por litro, não correspondendo a um limiar regulamentar ou de conformidade.

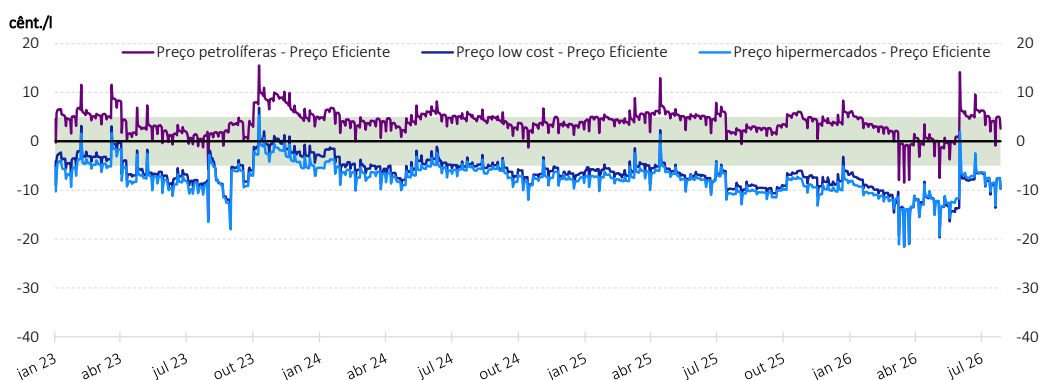
Fonte: ERSE (preço eficiente) e Balcão Único da Energia (preço de pórtico). Tratamento: ERSE.

Gasolina 95 simples

Na gasolina 95 simples observou-se um padrão qualitativamente semelhante, embora com menor amplitude. Os diferenciais das companhias petrolíferas aproximaram-se temporariamente de zero durante o período de maior tensão dos mercados, enquanto os dos operadores *low cost* e dos hipermercados se tornaram mais negativos.

Contudo, ao contrário do observado no gasóleo, estas alterações foram mais moderadas e de menor duração, confirmando uma maior estabilidade do mercado da gasolina e uma transmissão mais homogênea do aumento dos custos de aprovisionamento entre os diferentes segmentos de oferta.

Figura 5-20 – Diferenciais entre os preços médios anunciados da gasolina 95 simples e o Preço Eficiente, por segmento de oferta, entre 2023 e julho de 2026



Nota: Valores em cêntimos por litro, com impostos. O desvio corresponde ao preço de pórtico menos o preço eficiente. Um valor positivo significa que o preço de pórtico se situou acima do preço eficiente; um valor negativo significa que ficou abaixo. A área sombreada assinala, apenas para efeitos de leitura gráfica, o intervalo entre -5 e +5 cêntimos por litro, não correspondendo a um limiar regulamentar ou de conformidade.

Fonte: ERSE (preço eficiente) e Balcão Único da Energia (preço de pórtico). Tratamento: ERSE.

Em síntese, a análise confirma que o aumento excecional dos custos de aprovisionamento observado em março e abril de 2026 originou um afastamento temporário dos preços praticados relativamente ao Preço Eficiente, particularmente evidente no gasóleo. Todavia, não se observam alterações estruturais no posicionamento relativo dos diferentes segmentos de oferta, mantendo-se a diferenciação entre companhias petrolíferas, operadores *low cost* e hipermercados ao longo do período analisado.

5.4 TRANSMISSÃO DAS COTAÇÕES INTERNACIONAIS AOS PREÇOS DE PÓRTICO

As diferentes componentes do preço dos combustíveis não evoluem com a mesma frequência. As cotações internacionais dos produtos refinados, os fretes marítimos e a taxa de câmbio podem variar diariamente, enquanto as restantes componentes apresentam, em regra, maior estabilidade. Os custos de logística alteram-se de forma gradual e a componente de retalho depende de fatores como os custos de energia – incluindo o dos próprios combustíveis –, os custos laborais, designadamente a atualização do salário mínimo nacional, e outros encargos de exploração.

Conforme demonstrado nas secções anteriores, as cotações internacionais da gasolina e do gasóleo refinados constituem o principal determinante da evolução dos preços dos combustíveis em Portugal. Embora os preços sejam livremente definidos pelos operadores e não exista qualquer obrigação de os rever num momento específico, observa-se no mercado nacional uma prática generalizada de revisão semanal,

habitualmente no início da semana, tendo por referência a evolução das cotações internacionais e dos fretes marítimos na semana anterior.

Por esta razão, a repercussão das alterações das cotações internacionais nos preços praticados não ocorre necessariamente de forma integral e simultânea em cada semana. Podem verificar-se desfasamentos temporários, sobretudo em períodos de maior volatilidade, sem que estes constituam, por si só, evidência de um funcionamento irregular do mercado. A sua avaliação exige considerar a persistência e a magnitude desses desvios, a evolução das diferentes componentes do preço e as condições concorrenciais em que os operadores desenvolvem a sua atividade.

A análise desta transmissão pode ser efetuada segundo três perspetivas complementares: i) a primeira consiste em avaliar a intensidade da transmissão das alterações das cotações internacionais para os preços nacionais; ii) a segunda procura determinar a velocidade com que esse ajustamento ocorre; e iii) a terceira analisa se essa velocidade difere entre períodos de subida e de descida das cotações internacionais.

Estas três dimensões são conceptualmente distintas. A existência de uma forte relação entre as cotações internacionais e os preços nacionais não implica, por si só, que o ajustamento seja imediato, nem que ocorra com a mesma rapidez quando os custos aumentam ou diminuem.

A intensidade da transmissão entre as cotações internacionais e os preços praticados em Portugal é analisada na secção 6.4, onde se demonstra uma forte correlação entre ambos os referenciais. O presente subcapítulo centra-se nas restantes duas dimensões da análise, isto é, na velocidade do ajustamento e na eventual existência de diferenças entre a transmissão das subidas e das descidas.

A metodologia econométrica adotada, incluindo a construção das variáveis, a especificação dos modelos, os testes estatísticos e as análises de robustez, encontra-se descrita em detalhe no Anexo D.

5.4.1 ENQUADRAMENTO E OBJETO DA ANÁLISE

A presente análise avalia se as subidas e descidas das cotações internacionais da gasolina e do gasóleo são transmitidas aos preços nacionais de pósito com a mesma rapidez e intensidade. A possibilidade de um

ajustamento assimétrico, conhecida na literatura como *Rockets and Feathers* ou «foguetes-pluma» é descrito infra³⁹.

Caixa 10 – O fenómeno *Rockets and Feathers* nos combustíveis rodoviários

Porque se diz que os preços sobem como um foguete e descem como uma pluma?

Importa referir que a literatura económica identifica a possibilidade de os preços dos combustíveis apresentarem um ajustamento assimétrico às variações dos custos internacionais, fenómeno frequentemente designado por *Rockets and Feathers*. Este comportamento traduz-se numa repercussão mais rápida dos aumentos dos custos nos preços de venda ao público do que das respetivas reduções. Embora tenha sido observado em diversos mercados, a evidência empírica não é consensual quanto à sua existência nem quanto aos fatores que o explicam.

Na cadeia alimentar, por exemplo, tem sido analisada a possibilidade de as subidas dos preços das matérias-primas agrícolas chegarem mais rapidamente ao supermercado do que as respetivas descidas. A transmissão das taxas de juro oferece outra analogia familiar: no ciclo de subida iniciado em 2022, as taxas dos empréstimos em Portugal reagiram mais rapidamente às taxas de mercado do que a remuneração dos depósitos a prazo. ■

Onde pode surgir na indústria petrolífera?

A transmissão dos preços ocorre em várias etapas: do petróleo bruto para as cotações dos produtos refinados; destas para os preços grossistas; e dos preços grossistas para os preços de venda ao público. Em cada etapa podem existir diferentes regras de formação de preços, contratos, existências e tempos de ajustamento.

Por essa razão, a comparação direta entre o Brent e o preço na bomba pode atribuir ao mercado nacional um desfazamento que ocorreu anteriormente, na refinação ou no mercado internacional do produto. No presente estudo, a análise incide especificamente sobre a transmissão das cotações internacionais da gasolina e do gasóleo já refinados para o preço médio nacional de pórtico.

Como se identifica o fenómeno?

A existência de uma assimetria não pode ser concluída a partir de uma subida ou descida isolada. A análise econométrica utiliza um conjunto alargado de observações, separa as variações positivas e negativas das cotações e estima quanto dessas variações é transmitido ao preço nacional na própria semana e nas semanas seguintes.

A análise compara três dimensões do ajustamento: a intensidade da resposta inicial; a velocidade com que o ajustamento se completa; a transmissão acumulada ao longo do tempo.

Pode existir uma diferença de velocidade, mesmo que a transmissão final seja completa, ou uma diferença na amplitude total do ajustamento. Também pode não ser identificada qualquer diferença estatisticamente significativa entre subidas e descidas.

A literatura aponta várias explicações possíveis, incluindo a gestão das existências, os contratos e custos de ajustamento, as restrições logísticas ou de refinação, os custos de procura de informação pelos consumidores e os comportamentos estratégicos dos operadores. A evidência empírica não é, contudo, uniforme entre países, períodos

³⁹ Robert W. Bacon, «*Rockets and Feathers: The Asymmetric Speed of Adjustment of UK Retail Gasoline Prices to Cost Changes*», *Energy Economics*, vol. 13, n.º 3, 1991, pp. 211–218.

Giliola Frey e Matteo Manera, «*Econometric Models of Asymmetric Price Transmission*», *Journal of Economic Surveys*, vol. 21, n.º 2, 2007, pp. 349–415.

e segmentos da cadeia.¹² A identificação estatística de uma assimetria também não demonstra, por si só, a existência de poder de mercado ou de uma infração às regras da concorrência.

Análises ao mercado nacional

A eventual existência de ajustamentos assimétricos motivou diversas análises por parte de autoridades da concorrência e reguladores. Em Portugal, a Autoridade da Concorrência analisou este fenómeno em 2009, utilizando dados semanais relativos ao período de 2004 a 2008. A análise incidiu sobre a transmissão das cotações internacionais Platts aos preços médios de venda a retalho antes de impostos. Os resultados apontaram para uma transmissão completa, mas com velocidades diferentes: o ajustamento às subidas completava-se, em média, uma semana mais cedo do que o ajustamento às descidas. Não foi identificada uma diferença na amplitude final da transmissão. A presente análise procura reavaliar esta questão para um período mais recente, utilizando uma metodologia distinta e um novo conjunto de dados¹³.

Como pode ser limitado?

Quando existam ajustamentos assimétricos, a literatura aponta como possíveis respostas o reforço da concorrência, a redução das barreiras à entrada e o aumento da transparência dos preços. A disponibilização de informação clara e comparável reduz os custos de procura dos consumidores e facilita a escolha das ofertas mais favoráveis. A transparência deve, contudo, ser concebida prioritariamente em benefício dos consumidores, evitando facilitar desnecessariamente o acompanhamento recíproco dos preços pelos operadores.¹⁴

¹² [Comissão Europeia](#), *Analysis of price transmission along the food supply chain in the EU*, 2009, p. 21.

¹³ [Banco de Portugal](#), *Relatório de Estabilidade Financeira - novembro de 2023*, pp. 49 e 89–92.

¹⁴ Severin Borenstein, A. Colin Cameron e Richard Gilbert, «Do Gasoline Prices Respond Asymmetrically to Crude Oil Price Changes?», *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 112, n.º 1, 1997, pp. 305–339. A diversidade de resultados mais recentes é ilustrada pela análise da [CMA](#) ao mercado britânico, 2022.

¹⁵ [Autoridade da Concorrência](#), *Relatório Final sobre os Sectores dos Combustíveis Líquidos e do Gás Engarrafado em Portugal*, março de 2009.

¹⁶ [OECD](#), *Competition in Road Fuel, Competition Policy Roundtable*, DAF/COMP(2013)18, 2013.

Para a presente análise, a escolha do referencial internacional é determinante. Como demonstrado nas secções anteriores, os preços dos combustíveis comercializados em Portugal não acompanham diretamente a cotação do petróleo bruto, mas sim as cotações internacionais da gasolina e do gasóleo já refinados.

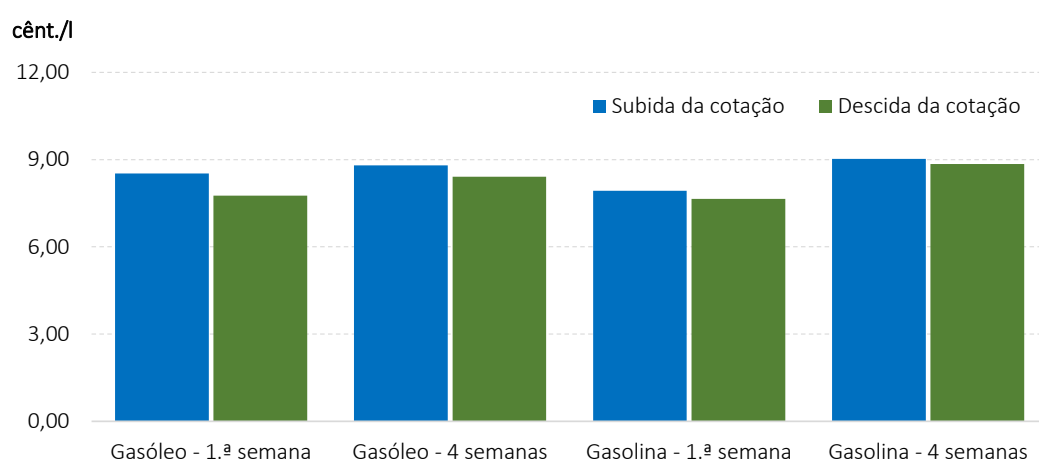
Importa, por isso, distinguir dois fenómenos frequentemente confundidos. Uma eventual assimetria pode surgir na formação das próprias cotações internacionais dos produtos refinados ou na respetiva transmissão para os preços nacionais. O presente estudo incide exclusivamente sobre esta segunda etapa. A comparação direta entre o preço na bomba e a cotação do Brent pode atribuir ao mercado nacional diferenças que tiveram origem, afinal, na dinâmica dos mercados internacionais dos produtos refinados.

5.4.2 VELOCIDADE DA TRANSMISSÃO NAS SUBIDAS E DESCIDAS DAS COTAÇÕES INTERNACIONAIS

A análise abrange 186 semanas completas, entre 2 de janeiro de 2023 e 26 de julho de 2026. Para cada combustível, compara-se a variação da cotação internacional do produto refinado com a variação do preço médio nacional de pósito sem impostos. O preço nacional de cada semana é relacionado com a cotação internacional média da semana anterior, procurando refletir o ciclo habitual de atualização dos preços. A designação «primeira semana» utilizada nesta secção corresponde, por isso, à primeira semana de preços nacionais associada à nova cotação de referência. Não significa que o mercado nacional tenha permanecido uma semana sem reagir.

A análise da evolução dos preços ao longo de cada semana mostra igualmente que o ajustamento se inicia no começo da semana. Nos dois combustíveis, e tanto nas subidas como nas descidas, entre 96% e 97% da resposta estimada até domingo já se encontrava refletida à segunda-feira. Este resultado evidencia que o ajustamento se inicia praticamente de imediato, concentrando-se a quase totalidade da resposta logo no início da semana. Não se observa, portanto, que a repercussão das descidas comece mais tarde que a repercussão das subidas. Todavia, a repercussão inicial é mais intensa na subida do que na descida. Para facilitar a interpretação dos resultados, a Figura 5-21 apresenta a resposta estimada do preço de pósito perante uma subida ou uma descida de 10 cênt./l na cotação internacional. As descidas são apresentadas em valor absoluto, permitindo comparar diretamente a dimensão das duas respostas.

Figura 5-21 – Resposta estimada do preço de pósito a variações de 10 cênt./l nas cotações internacionais



Nota: Valores antes de impostos. Nas descidas, apresenta-se a redução estimada em valor absoluto. Os resultados medem a transmissão acumulada após uma e quatro semanas. No gasóleo simples, as diferenças entre subidas e descidas são estatisticamente significativas nas três primeiras semanas, mas não ao fim da quarta; na gasolina 95 simples, não são significativas em nenhum dos horizontes analisados.

Fonte: ERSE, cálculos a partir dos preços reportados no Balcão Único da Energia e das cotações internacionais de referência.

No gasóleo simples, uma subida de 10 cênt./l na cotação internacional está associada, na primeira semana, a um aumento estimado de 8,52 cênt./l no preço de pódio sem impostos. Perante uma descida da cotação com a mesma dimensão, a redução estimada é de 7,76 cênt./l.

A resposta estimada na primeira semana é, assim, 0,76 cênt./l superior nas subidas⁴⁰. Ao fim de quatro semanas, porém, as duas respostas aproximam-se. Perante a mesma variação de 10 cênt./l na cotação, a resposta acumulada estimada é de 8,80 cêntimos nas subidas e de 8,41 cêntimos nas descidas. A diferença diminui para 0,39 cênt./l e deixa de ser estatisticamente significativa.

Os resultados relativos ao gasóleo são, portanto, compatíveis com uma transmissão inicialmente um pouco mais intensa nas subidas. Não mostram, contudo, que as descidas apenas comecem a ser repercutidas mais tarde, nem que sejam persistentemente transmitidas em menor proporção. A diferença inicial deixa de ser estatisticamente demonstrável quando se considera o efeito acumulado ao fim de quatro semanas.

Na gasolina 95 simples, as diferenças são menores: na primeira semana, uma subida de 10 cênt./l na cotação está associada a um aumento estimado de 7,93 cêntimos no preço de pódio, enquanto uma descida da mesma dimensão está associada a uma redução de 7,65 cêntimos. A diferença é de 0,28 cênt./l.

Ao fim de quatro semanas, a resposta acumulada é de 9,02 cênt./l nas subidas e de 8,85 cêntimos nas descidas. A diferença reduz-se para 0,17 cênt./l. As diferenças entre subidas e descidas não são estatisticamente significativas em nenhum dos horizontes analisados, pelo que não se pode concluir que as respostas às subidas e às descidas sejam efetivamente diferentes.

Importa salientar que esta análise assenta no pressuposto *ceteris paribus*, isto é, admite que as restantes componentes do preço permanecem constantes. Consequentemente, não são consideradas alterações simultâneas noutras componentes, designadamente nos custos associados aos biocombustíveis ou noutras parcelas sujeitas às condições dos mercados nacionais e internacionais.

5.4.3 INTERPRETAÇÃO DOS RESULTADOS

Os resultados evidenciam que apenas no gasóleo simples se observa uma ligeira assimetria inicial entre a transmissão das subidas e das descidas das cotações internacionais. Contudo, essa diferença diminui

⁴⁰ Esta diferença é estatisticamente significativa, o que significa que os dados permitem distingui-la da variabilidade associada à amostra. A diferença permanece estatisticamente demonstrável durante as três primeiras semanas do ajustamento.

rapidamente e deixa de ser estatisticamente significativa quando se considera um horizonte de quatro semanas. Na gasolina 95 simples não se encontra evidência estatística de ajustamento assimétrico.

Importa, contudo, distinguir significância estatística de relevância económica. Mesmo no gasóleo, a diferença estimada apresenta reduzida magnitude económica, correspondendo a menos de um cêntimo por litro antes de impostos para uma variação de dez cêntimos na cotação internacional e desaparecendo praticamente ao fim de quatro semanas.

Tradução dos resultados para um abastecimento de 50 €

Para ilustrar a ordem de grandeza das diferenças estimadas, considere-se um abastecimento de 50 euros, adquirido ao Preço Eficiente da semana iniciada em 27 de julho de 2026 - 2,093 €/l no gasóleo simples e de 2,008 €/l na gasolina 95 simples⁴¹.

O exemplo avalia quanto passaria a custar essa mesma quantidade de combustível se a cotação internacional do respetivo produto subisse ou descesse significativamente - 10 cênt./l -, mantendo-se constantes as restantes componentes do preço.

Quadro 5-9 – Efeito estimado de uma variação de ± 10 cênt./l na cotação internacional sobre uma quantidade de combustível inicialmente adquirida por 50 €

Combustível	Horizonte	Subida de 10 cênt./l da cotação	Descida de 10 cênt./l da cotação	Parcela da descida ainda não repercutida	Assimetria estatisticamente demonstrável
Gasóleo	Primeira semana	52,50 € (+2,50 €)	47,72 € (-2,28 €)	0,22 €	Sim
Gasóleo	Quatro semanas	52,59 € (+2,59 €)	47,53 € (-2,47 €)	0,11 €	Não
Gasolina	Primeira semana	52,43 € (+2,43 €)	47,66 € (-2,34 €)	0,09 €	Não
Gasolina	Quatro semanas	52,76 € (+2,76 €)	47,29 € (-2,71 €)	0,05 €	Não

Nota: o modelo utiliza preços antes de impostos. Na tradução dos resultados para o consumidor, as variações estimadas foram acrescidas de IVA à taxa de 23%. O ISP e o adicionamento sobre as emissões de CO₂ foram mantidos constantes. A semana de 27 de julho de 2026 é utilizada exclusivamente para converter os 50 € numa quantidade de referência, não integrando a estimação econométrica.

No gasóleo, durante a primeira semana, uma subida de 10 cênt./l da cotação internacional aumentaria em cerca de 2,50 € o custo da quantidade considerada, enquanto uma descida de igual dimensão permitiria

⁴¹ Os 50 € valorizados a esse preço eficiente correspondiam a aproximadamente 23,9 litros de gasóleo ou 24,9 litros de gasolina

uma redução de cerca de 2,28 €. Os 22 cêntimos de diferença representam a parte da descida que ainda não teria acompanhado uma subida de igual dimensão, constituindo a expressão monetária da assimetria estimada nesse horizonte.

Ao fim de quatro semanas, a diferença reduzir-se-ia para cerca de 11 cêntimos e deixaria de ser estatisticamente demonstrável. Os resultados são, portanto, compatíveis com um efeito «*rockets and feathers*» pequeno e temporário no gasóleo, mas não com uma repercussão persistentemente mais lenta ou menos intensa das descidas. Na gasolina, as diferenças estimadas corresponderiam a cerca de 9 cêntimos na primeira semana e 5 cêntimos ao fim de quatro semanas.

Em síntese, os resultados obtidos não evidenciam um fenómeno persistente de «*rockets and feathers*» na transmissão das cotações internacionais para os preços de pósito em Portugal. No gasóleo simples observa-se apenas uma diferença inicial, de reduzida magnitude económica e limitada às primeiras semanas de ajustamento. Na gasolina 95 simples não se encontra evidência estatística de transmissão assimétrica.

Importa igualmente distinguir a transmissão das cotações internacionais para os preços nacionais da própria evolução dos mercados internacionais dos produtos refinados. Como demonstrado nas secções anteriores, as cotações da gasolina e, sobretudo, do gasóleo podem apresentar subidas mais abruptas do que as respetivas descidas, refletindo limitações da capacidade de refinação, perturbações logísticas ou alterações dos fluxos comerciais. Parte da perceção de que os preços «sobem como um foguete e descem como uma pluma» pode, por isso, ter origem na dinâmica desses mercados internacionais e não na forma como essas variações são repercutidas nos preços praticados em Portugal.

Por último, a identificação de uma eventual assimetria estatística não constitui, por si só, evidência de um funcionamento irregular do mercado. A sua interpretação exige considerar simultaneamente a magnitude económica do efeito estimado, a sua persistência e o enquadramento concorrencial em que ocorre. Acresce que os resultados apresentados representam relações médias para o conjunto do período analisado, não permitindo inferir o comportamento de operadores individuais ou de segmentos específicos do mercado.

5.5 FISCALIDADE SOBRE OS COMBUSTÍVEIS E MECANISMO DE AJUSTAMENTO DO ISP

Nos preços dos combustíveis rodoviários, a fiscalidade integra três parcelas principais, conforme já descrito, com mecanismos distintos de incidência. Enquanto o ISP e a taxa de adição de CO₂ (taxa de carbono) são fixados por unidade de produto, em €/l; o IVA incide sobre o preço antes de impostos e também sobre aqueles dois impostos específicos. Assim, o IVA por litro varia automaticamente com o preço, ao passo que o ISP e a taxa de carbono apenas se alteram por decisão normativa.

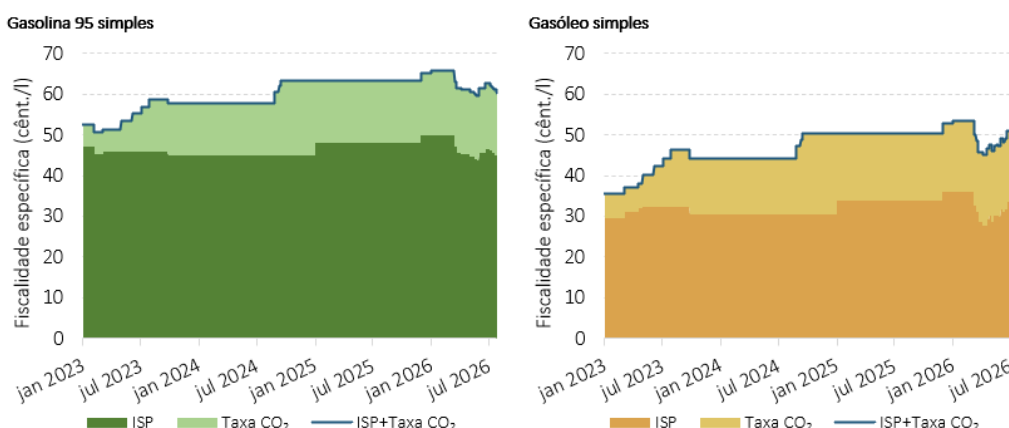
A análise da fiscalidade reveste-se de particular importância na interpretação da evolução recente dos preços dos combustíveis. As alterações das taxas fiscais modificam a forma como as variações das cotações internacionais se refletem nos preços finais pagos pelos consumidores. Assim, para compreender a evolução observada em 2026 importa distinguir a contribuição das condições dos mercados internacionais da decorrente das decisões de política fiscal.

A presente análise incide sobre os valores fiscais por litro. Não utiliza os volumes vendidos nem pretende estimar a receita fiscal global do Estado. As taxas, os diplomas e a avaliação detalhada do mecanismo de ajustamento do ISP constam do Anexo E.

5.5.1 ESTRUTURA FISCAL E EVOLUÇÃO ENTRE 2023 E 2026

A partir de março de 2026, a evolução da fiscalidade passou a ser determinada exclusivamente pelas alterações do ISP, no âmbito do mecanismo temporário de ajustamento adotado pelo Governo. A Figura 5-22 apresenta a evolução e a composição da fiscalidade específica ao longo do período.

Figura 5-22 – Evolução e composição da fiscalidade específica – gasolina 95 simples e gasóleo simples



Nota: Valores em cent./l, antes de IVA. As áreas representam o ISP e o adição sobre as emissões de CO₂; a linha representa a soma das duas componentes.

Fonte: ERSE, a partir das taxas constantes dos diplomas identificados no Anexo E.

Entre janeiro de 2023 e o início de 2026, a fiscalidade específica – correspondente à soma do ISP e da taxa de carbono – aumentou em ambos os combustíveis, refletindo sobretudo o descongelamento progressivo da taxa de carbono.

Em 2023 e 2024, a subida da fiscalidade específica resultou sobretudo do aumento progressivo da taxa de carbono. Em 2025, a estabilidade do total ocultou uma alteração da sua composição interna, a redução da taxa de carbono foi integralmente compensada por um aumento do ISP, não alterando a carga fiscal total por litro. A partir de março de 2026, a trajetória inverteu-se: o adicionamento de CO₂ permaneceu constante e as sucessivas alterações da fiscalidade decorreram exclusivamente do ISP.

5.5.2 O MECANISMO DE AJUSTAMENTO DO ISP EM 2026

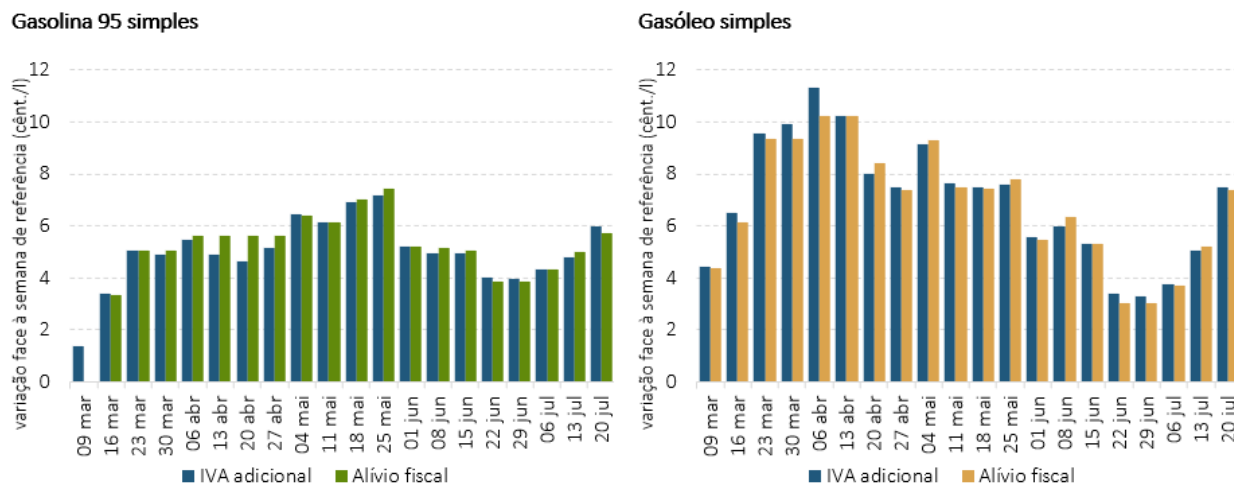
Em março de 2026, o Governo anunciou um mecanismo temporário de ajustamento do ISP para situações em que os preços dos combustíveis aumentassem mais de 10 cênt./l relativamente aos preços médios praticados entre 2 e 6 de março. O mecanismo foi apresentado como uma forma de devolver, através do ISP, o acréscimo de IVA associado à subida do preço. O efeito do mecanismo consistiu em modificar parcialmente a transmissão dos custos com aprovisionamento para os preços finais, através da redução temporária da carga fiscal incidente sobre cada litro de combustível.⁴²

O mecanismo foi aplicado pela primeira vez em 9 de março de 2026 ao gasóleo e, uma semana depois, à gasolina. Nos meses seguintes, o ISP foi sucessivamente revisto, através de reduções e aumentos parciais, acompanhando a evolução dos preços internacionais. Em 27 de julho de 2026, o ISP permanecia abaixo do nível vigente no início do ano em 5,5 cênt./l na gasolina e 7,5 cênt./l no gasóleo.

Para complementar esta evolução, avaliou-se se o alívio concedido através do ISP compensou o acréscimo de IVA associado aos preços de pórtico observados, tomando como referência a semana de 2 a 6 de março de 2026. A Figura 5-23 compara diretamente, em cada semana, o IVA adicional por litro e o alívio fiscal proporcionado pela redução do ISP. Quando o alívio fiscal é superior ao IVA adicional, o imposto total por litro fica abaixo do valor da semana de referência; quando é inferior, o imposto total permanece acima dessa referência. A metodologia e os resultados semanais detalhados são apresentados no Anexo E.

⁴² Por incidir sobre valores unitários, a sua aplicação e avaliação são feitas em cênt./l, independentemente dos volumes vendidos.

Figura 5-23 – IVA adicional e alívio fiscal face à semana de 2 a 6 de março de 2026



Nota: Valores em cênt./l, face à semana de referência. O IVA adicional corresponde ao acréscimo de IVA associado ao preço de pórtico observado; o alívio fiscal corresponde ao efeito da redução do ISP, incluindo o IVA incidente sobre esse imposto. Na gasolina, a observação de 9 de março é anterior à primeira redução do ISP aplicável a este combustível, que entrou em vigor em 16 de março. A avaliação não considera os volumes vendidos.

Fonte: ERSE, cálculos a partir dos preços reportados no Balcão Único da Energia e das taxas fiscais aplicáveis.

Em consequência, a evolução dos preços finais observada pelos consumidores não correspondeu integralmente à evolução das cotações internacionais ou do Preço Eficiente. Durante os períodos de subida dos custos de aprovisionamento, as reduções do ISP atenuaram parcialmente o aumento dos preços finais. Em sentido inverso, quando esses custos diminuíram, a reversão parcial das reduções do ISP limitou igualmente a descida dos preços pagos pelos consumidores.

A Figura 5-23 mostra que o alívio fiscal acompanhou, de forma globalmente próxima, o acréscimo de IVA associado ao aumento dos preços. Embora a correspondência não tenha sido exata em todas as semanas, os desvios médios observados em ambos os combustíveis foram reduzidos, evidenciando que o mecanismo cumpriu, em termos gerais, o objetivo de compensar o acréscimo de IVA por litro⁴³.

O mecanismo de ajustamento do ISP influenciou, por conseguinte, a evolução dos preços finais observados pelos consumidores ao longo de 2026. Embora não tenha alterado os custos de aprovisionamento nem a formação do Preço Eficiente, modificou parcialmente a transmissão desses custos para o preço final através

⁴³ Na gasolina, o alívio fiscal foi inferior ao IVA adicional em 9 semanas e superior em 11, resultando numa diferença média de apenas -0,064 cênt./l. No gasóleo, o alívio ficou aquém do IVA adicional em 13 semanas e excedeu-o em 7, com uma diferença média de +0,101 cênt./l.

da componente fiscal. Por essa razão, a evolução dos preços pagos pelos consumidores não reproduziu integralmente a evolução dos custos económicos dos combustíveis. Esta circunstância deve ser considerada na interpretação da evolução dos preços em 2026 e pode eventualmente contribuir para a perceção dos consumidores quanto à intensidade das respetivas subidas e descidas.

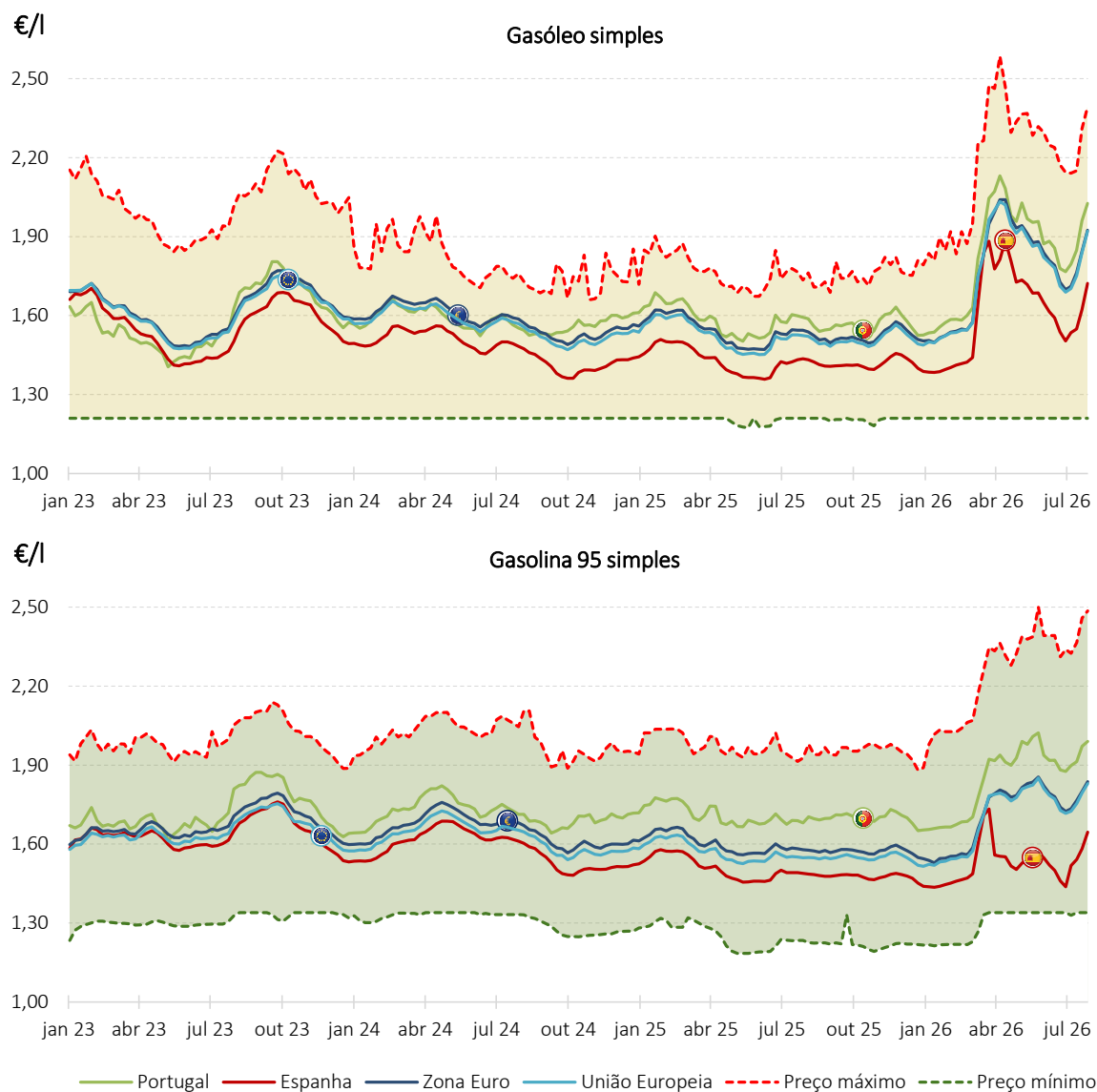
5.6 COMPARAÇÃO EUROPEIA

As secções anteriores analisaram os fatores que determinam a formação dos preços dos combustíveis em Portugal. A presente secção complementa essa análise através da comparação da posição relativa de Portugal face aos restantes Estados-Membros da União Europeia, distinguindo os preços antes e após impostos. Esta distinção é particularmente relevante porque permite separar as diferenças associadas ao funcionamento do mercado das que resultam das diferentes opções de política fiscal. Os aspetos metodológicos e a informação estatística detalhada constam do Anexo F.

5.6.1 PREÇOS, FISCALIDADE E COMPONENTES DE CUSTO NA UNIÃO EUROPEIA

A evolução dos preços médios de venda evidencia uma trajetória globalmente comum entre os Estados-Membros, determinada, em larga medida, pela evolução dos preços dos produtos refinados nos mercados internacionais. A intensidade da variação do preço final não foi, contudo, uniforme, refletindo igualmente diferenças na fiscalidade e nas medidas adotadas por cada Estado-Membro (consultar Anexo G).

Figura 5-24 – Evolução dos preços médios de venda da gasolina 95 simples e do gasóleo simples na UE-27, na zona euro, em Portugal e em Espanha, entre 2023 e julho de 2026



Nota: Valores médios em €/l, com impostos. Os valores da UE-27 e da zona euro correspondem a médias aritméticas simples dos Estados-Membros com informação disponível, sem ponderação pelo consumo.

Fonte: Comissão Europeia, *Weekly Oil Bulletin*. Tratamento: ERSE.

No segundo trimestre de 2026, registou-se uma subida acentuada dos preços em praticamente toda a União Europeia. Em Portugal, tanto a gasolina como o gasóleo aumentaram mais de 20 cênt./l face ao trimestre anterior, acompanhando a evolução das cotações internacionais. Em Espanha, porém, o aumento dos preços finais foi significativamente mais reduzido, sobretudo na gasolina, refletindo as medidas fiscais temporárias adotadas naquele país.

Quadro 5-10 – Síntese dos preços médios de venda com e sem impostos e do peso dos impostos – gasolina 95 simples e gasóleo simples

Combustíveis e Região		Média						Variação		
		1º T 2026			2º T 2026			2º T 2026 / 1º T 2026		
		Preço			Preço			Preço		
		C/ impostos (EUR/l)	S/ impostos (EUR/l)	Peso dos impostos (%)	C/ impostos (EUR/l)	S/ impostos (EUR/l)	Peso dos impostos (%)	C/ impostos (%)	S/ impostos (%)	Peso dos impostos (%)
		1,732	0,760	56	1,939	0,965	50	▲ 11,9	▲ 27,0	▼ 10,7
		1,515	0,803	47	1,521	1,024	33	▲ 0,4	▲ 27,5	▼ 30,7
		1,600	0,725	55	1,787	0,917	49	▲ 11,7	▲ 26,5	▼ 11,2
		1,609	0,718	56	1,797	0,908	49	▲ 11,6	▲ 26,5	▼ 10,9
		1,695	0,861	50	1,940	1,099	43	▲ 14,5	▲ 27,6	▼ 12,5
		1,522	0,899	41	1,689	1,205	29	▲ 10,9	▲ 34,1	▼ 30,8
		1,639	0,857	48	1,868	1,093	42	▲ 13,9	▲ 27,6	▼ 13,6
		1,639	0,850	48	1,881	1,093	42	▲ 14,8	▲ 28,6	▼ 14,3

Fonte: Comissão Europeia, *Weekly Oil Bulletin*. Tratamento: ERSE.

Em maio e junho, encontrava-se em vigor em Espanha a redução temporária do IVA de 21% para 10%, conjugada com a redução do imposto sobre os hidrocarbonetos até aos níveis mínimos previstos na legislação europeia. A partir de 1 de julho, o IVA regressou a 21%, tendo, em contrapartida, sido aprofundada a redução do imposto sobre os hidrocarbonetos. Em Portugal, o mecanismo de ajustamento do ISP compensou parcialmente o acréscimo de IVA, conduzindo a uma evolução mais alinhada com a média da EU-27 e da zona euro. A análise detalhada da evolução das componentes antes de impostos e da fiscalidade, bem como a comparação entre Estados-Membros, encontra-se apresentada no Anexo F.

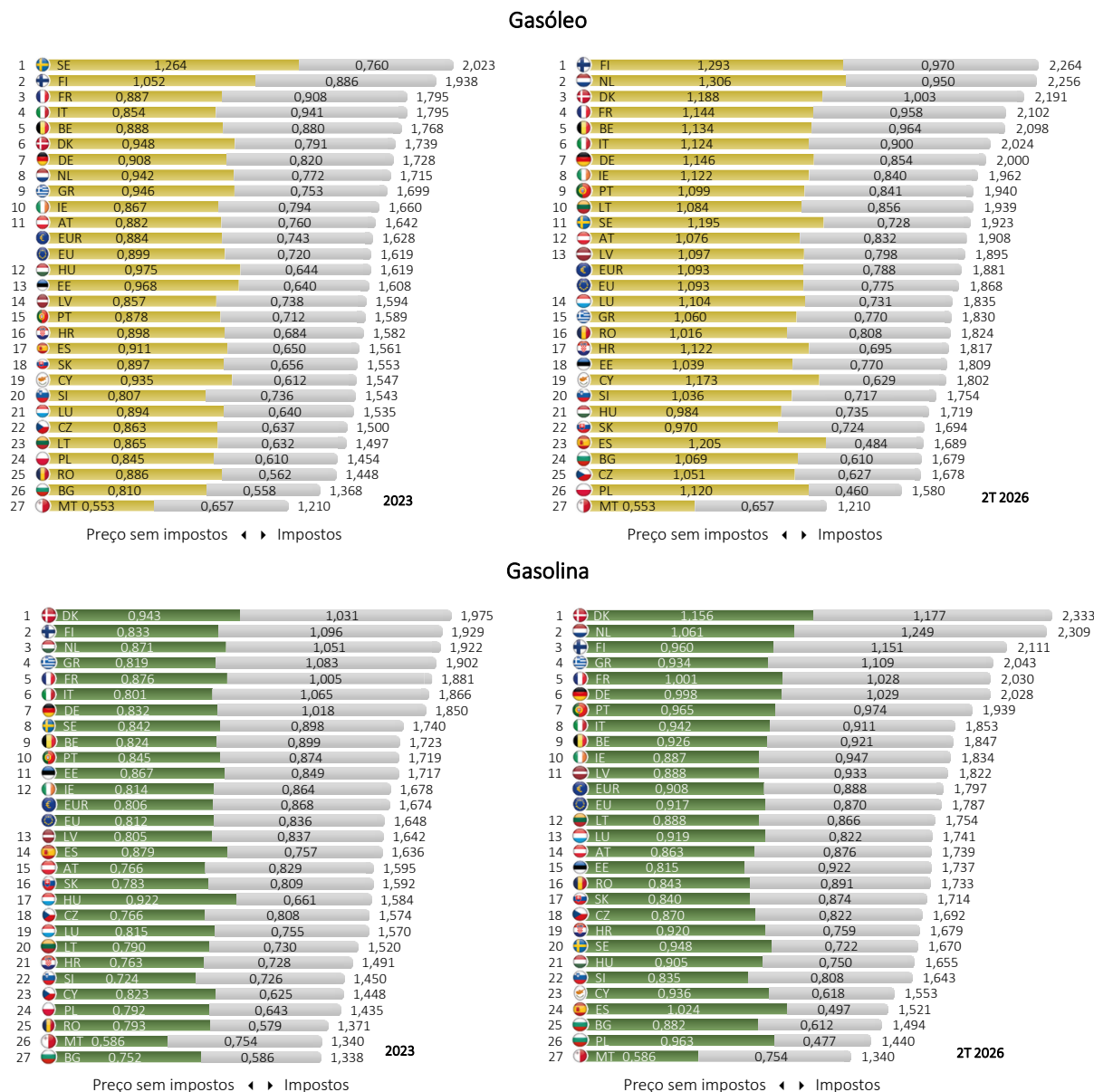
5.6.2 POSICIONAMENTO DE PORTUGAL NO CONTEXTO EUROPEU

Para comparar o posicionamento de Portugal com o dos restantes Estados-Membros, importa considerar separadamente os preços com e sem impostos. Os preços com impostos correspondem ao montante efetivamente pago pelos consumidores, mas refletem também as diferenças de fiscalidade entre países.

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

Os preços sem impostos permitem uma comparação mais direta das componentes associadas ao aprovisionamento e à comercialização.

Figura 5-25 – Posicionamento de Portugal na UE-27, com e sem impostos (período: 2023 e 2.º trimestre de 2026)



Nota: A posição 1 corresponde ao preço mais elevado da UE-27. Os diferenciais são expressos face à média da UE-27.

Fonte: Comissão Europeia, *Weekly Oil Bulletin*. Tratamento: ERSE.

Entre 2023 e o 2.º trimestre de 2026, Portugal aproximou-se das posições de preço mais elevado da UE-27. Na gasolina 95 simples, passou do 10.º para o 7.º preço mais elevado; no gasóleo simples, passou da 15.ª para a 9.ª posição. Esta evolução foi acompanhada pelo aumento do diferencial face à média da UE-

27: na gasolina, de +7,1 cênt./l, em 2023, para +15,2 cênt./l, no 2.º trimestre de 2026; no gasóleo, de -3,0 cênt./l para +7,2 cênt./l.

A evolução da posição relativa não foi, contudo, idêntica nas componentes com e sem impostos. Na gasolina, Portugal passou do 7.º preço sem impostos mais elevado, em 2023, para o 6.º no 2.º trimestre de 2026. No gasóleo, passou da 18.ª para a 15.ª posição, permanecendo muito próximo da média europeia. A alteração foi, assim, mais acentuada no preço final do que na componente antes de impostos, evidenciando a relevância da fiscalidade para a evolução do posicionamento nacional.

A comparação com Espanha torna esta distinção particularmente evidente e deve ser apreciada à luz das medidas fiscais temporárias em vigor durante o 2.º trimestre de 2026. Apesar de os preços sem impostos espanhóis terem sido superiores aos nacionais em 5,9 cênt./l na gasolina e 10,6 cênt./l no gasóleo, os preços finais praticados em Portugal excederam os de Espanha em 41,8 cênt./l e 25,1 cênt./l, respetivamente. Esta diferença decorreu essencialmente da componente fiscal, que era superior em Portugal em cerca de 47,6 cênt./l na gasolina e 35,7 cênt./l no gasóleo, refletindo, designadamente, a redução temporária dos impostos. Estes diferenciais não devem, por isso, ser interpretados como representativos de uma diferença estrutural entre os dois países.

Em síntese, a comparação europeia confirma que a posição relativa de Portugal depende simultaneamente das componentes de mercado e da fiscalidade. Na gasolina, ambas contribuíram para um preço final superior à média da União Europeia. No gasóleo, a componente antes de impostos permaneceu próxima da média europeia, sendo a diferença do preço final explicada sobretudo pela fiscalidade. Estes resultados evidenciam a importância de distinguir os preços antes e após impostos na comparação internacional dos combustíveis, evitando retirar conclusões sobre o funcionamento dos mercados apenas com base nos preços finais.

6 AVALIAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DO MERCADO

Embora a comparação entre os preços observados e o Preço Eficiente constitua um importante referencial para aferir a evolução dos custos de aprovisionamento e identificar eventuais desvios de preço, a avaliação do funcionamento concorrencial do mercado não pode assentar única e exclusivamente nesta análise.

Em primeiro lugar, porque os desvios são calculados com base em valores médios nacionais e, por isso, não refletem a heterogeneidade dos diferentes segmentos de mercado, que apresentam níveis distintos de serviço, posicionamento comercial e estratégias de *pricing*. Em segundo lugar, porque esses desvios podem resultar de fatores circunstanciais que afetam, de forma temporária, uma determinada fase da cadeia de valor ou uma componente específica do preço, exigindo uma análise casuística das respetivas causas. Por esse motivo, não constituem, por si só, evidência de um funcionamento menos concorrencial do mercado.

A avaliação da concorrência exige, por isso, uma análise mais abrangente, que considere simultaneamente a estrutura e o grau de concentração dos mercados, a diversidade das ofertas comerciais e a capacidade dos preços nacionais refletirem as variações das cotações internacionais.

É neste enquadramento que o presente capítulo aplica a metodologia de supervisão prevista no Regulamento de Supervisão do SPN (ver secção 2.2), avaliando o funcionamento concorrencial do mercado através de um conjunto de indicadores estruturais e comportamentais.

Metodologia de supervisão e critérios de avaliação

A supervisão dos preços no retalho assenta numa abordagem *ex post*, baseada na monitorização de um conjunto de indicadores destinados a avaliar o grau de funcionamento concorrencial do mercado dos combustíveis.

Para esse efeito, foram definidas quatro métricas complementares, que permitem avaliar trimestralmente, de forma integrada, as principais dimensões do funcionamento do mercado, designadamente:

1. **O nível de concentração do mercado grossista** – medido com base nas quotas de mercado dos operadores que efetuam Introduções a Consumo no mercado nacional de combustíveis.

Concretamente, são avaliados: i) o Índice Relação de Concentração das quatro maiores empresas a operar no mercado grossista dos combustíveis líquidos (CR4)⁴⁴, isto é, que efetuam introduções a consumo; e ii) o Índice Herfindahl-Hirschman (IHH)⁴⁵, um indicador robusto que apresenta uma boa correlação com o Índice CR e, por conseguinte, é uma medida complementar de avaliação do grau de concentração de mercado.

2. **O nível de concentração do mercado retalhista** – medido pelas quotas de mercado dos postos de abastecimento detidos pelos operadores dos combustíveis líquidos⁴⁶.

Para este indicador é igualmente considerado o índice CR4, por refletir a posição dos quatro principais operadores que introduzem gasóleos e gasolinas no mercado nacional, caracterizados por modelos de negócio semelhantes e por uma presença consolidada no mercado ibérico. Como medida complementar de concentração, recorre-se ao Índice IHH.

3. **A diversidade de ofertas comerciais/preços no mercado** – medido pela variabilidade das ofertas comerciais dos combustíveis no mercado, especificamente no que respeita à componente de retalho, onde os operadores espelham a sua estratégia e posicionamento comercial.

Esta avaliação tem como métricas o desvio padrão e o coeficiente de variação da componente de retalho nos últimos 3 meses.

4. **A correlação dos preços de venda ao público com o comportamento das cotações nos mercados internacionais** – medida pela correlação entre os PVP antes de impostos⁴⁷ e a média das cotações internacionais dos respetivos derivados da semana anterior.

⁴⁴ O Índice de relação de concentração (CR) é um indicador frequentemente usado para medir a quota de participação de um determinado número de empresas no contexto geral de um mercado/setor específico. Dito de outra forma, o CR dá indicações se um mercado é composto por poucas empresas grandes ou por muitas empresas pequenas.

⁴⁵ O Índice Herfindahl-Hirschman (IHH) é um indicador frequentemente utilizado pelas autoridades de concorrência a nível europeu e mundial para aferição dos níveis de concentração de mercado. O IHH é calculado pela soma dos quadrados das quotas de mercado individuais de cada operador, conferindo, proporcionalmente, um maior peso às quotas de mercado das empresas de maiores dimensões. O valor do IHH pode variar entre 1 e 10 000, sendo que 1 indica um mercado altamente competitivo, que se aproxima da concorrência perfeita, enquanto 10 000 representa um mercado monopolista.

⁴⁶ Esta avaliação é realizada, no caso dos combustíveis líquidos, não se distinguindo os postos operados pela companhia detentora da marca ou pelos seus revendedores.

⁴⁷ Preços de pórtico, retirados do Balcão Único da Energia.

Para cada uma das métricas que integram estes 4 critérios foram definidos parâmetros de valores, de acordo com os quais é razoável aferir se o mercado dos combustíveis se encontra a funcionar de uma forma regular.

Quadro 6-1 – Critérios e parâmetros de avaliação do funcionamento do mercado dos combustíveis rodoviários⁴⁸

Critério	Indicador	Parâmetro⁴⁹
Concentração grossista	CR4 e IHH das Introduções a Consumo	$CR4^{IC} < 0,80$; $IHH^{IC} < 2\,000$
Concentração retalhista	CR4 e IHH dos Postos de abastecimento por marca	$CR4^{PAC} < 0,80$; $IHH^{PAC} < 2\,000$
Diferenciação das ofertas	Coefficiente de variação da componente de retalho	$CA^{PVP} \geq 20\%$
Resposta aos mercados internacionais	Coefficiente de correlação dos PVP às cotações dos derivados	$Corr^{(PVP, Cotação)} \geq 0,90$

De acordo com o Regulamento de Supervisão do SPN em vigor, apenas nas situações em que se verifique o incumprimento cumulativo dos 4 critérios se considera que o mercado poderá apresentar irregularidades no seu funcionamento.

Este racional assenta na premissa de que um elevado nível de concentração no mercado grossista, associado às características estruturais do setor, não implica necessariamente uma menor intensidade concorrencial ao longo da cadeia de valor. Com efeito, os seus potenciais efeitos podem ser mitigados se o mercado retalhista apresentar uma dinâmica concorrencial efetiva, traduzida em menores níveis de concentração, numa maior diversidade de ofertas comerciais ou numa transmissão eficiente das variações das cotações internacionais da gasolina e do gasóleo para os preços de venda ao público.

Em face do exposto, nos casos em que se considera que o mercado dos combustíveis líquidos rodoviários apresenta irregularidades no seu funcionamento de acordo com os 4 critérios propostos, a abordagem a adotar deverá ser a seguinte:

- i. Numa primeira fase, avaliar isoladamente cada elo da cadeia de valor. A supervisão do mercado e a eventual adoção de medidas sobre os preços de venda ao público pressupõem a análise prévia das atividades a montante do retalho. Esta abordagem evita que eventuais distorções originadas em fases anteriores da cadeia de valor sejam indevidamente imputadas à atividade retalhista.

⁴⁸ Diretiva n.º 11/2023, de 18 de julho e [“Parâmetros relativos à metodologia de supervisão do sistema petrolífero nacional”](#).

⁴⁹ Limiar a partir do qual se considera um mercado concorrencial e funcional.

- ii. Caso não se verifiquem irregularidades nas atividades da cadeia de valor a montante do retalho, poderá afigurar-se razoável propor um Preço Máximo de Venda ao Público⁵⁰ para os combustíveis relativamente aos quais se verifiquem irregularidades persistentes no funcionamento do respetivo mercado.

A presente abordagem permite não só definir uma metodologia clara e transparente para o exercício de supervisão dos preços antes de impostos para os combustíveis líquidos e para o GPL engarrafado, como em caso de eventuais distorções e irregularidades no funcionamento destes mercados, identificar a(s) atividade(s) da cadeia de valor que estejam na sua origem e atuar em conformidade.

Refira-se ainda que a Lei n.º 69-A/2021 prevê a possibilidade de intervenção, proporcional e temporária, nas diversas «componentes comerciais» que constituem o preço de venda ao público, pelo que uma distorção no funcionamento do mercado pode suscitar uma atuação numa atividade a montante do retalho, sem que tal resulte num Preço Máximo de Venda ao Público.

Importa também sublinhar que, em qualquer uma das situações, a Lei n.º 69-A/2021 estipula que a fixação de preços ou «margens máximas» ocorre por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da economia e da energia, sob proposta da ERSE e após ouvida a AdC.

6.1 NÍVEL DE CONCENTRAÇÃO DO MERCADO GROSSISTA

À luz dos limiares de referência definidos em sede de parâmetros para os índices IHH⁵¹ e CR4⁵², avaliam-se no presente capítulo os níveis de concentração do mercado grossista nacional dos combustíveis líquidos rodoviários para o período compreendido entre 2023 e 2026, com base nas quotas de mercado dos operadores que efetuam introduções a consumo no mercado nacional.

⁵⁰ Que resulta da soma das margens máximas atribuídas a cada fase da cadeia de valor.

⁵¹ O limiar a partir do qual se considera que um mercado é muito concentrado pode variar entre os 2 000 e os 2 500 pontos, sendo que as práticas nacionais e europeias apontam para o valor inferior, e a prática nos Estados Unidos da América aponta para o limite superior. Considerando a geografia dos mercados em análise aplica-se o limiar de 2000 para o IHH, a partir do qual se considera um mercado muito concentrado, de acordo com as “Linhas de Orientação para a Análise Económica de Operações de Concentração” da Autoridade da Concorrência e da Comissão Europeia.

⁵² Para um índice CR4 é comum considerar-se que até 0,50 se considera um mercado pouco concentrado; até 0,80 um mercado moderadamente concentrado, e acima deste valor um mercado altamente concentrado (Comissão Europeia, 2017).

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

As introduções a consumo correspondem às quantidades de produtos petrolíferos colocadas mensalmente no mercado nacional para efeitos de liquidação do ISP e de constituição das reservas estratégicas do SPN. Na prática, refletem as quantidades de produto expedidas das infraestruturas de armazenamento e logística para a rede de distribuição e comercialização, constituindo, por isso, um indicador representativo da atividade grossista.⁵³

Deste modo, as introduções a consumo permitem caracterizar de forma fiável as quotas de mercado dos principais operadores no referencial grossista da cadeia de valor, refletindo os volumes de gasóleo e gasolina colocados no mercado antes da sua comercialização a retalho, conforme ilustrado na figura seguinte.

Quadro 6-2 – Quotas do mercado grossista –2020; 2022; 2026

Quota de mercado (%)	Gasóleos			Gasolinas		
	2020	2022	2026*	2020	2022	2026*
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%[
Moeve	[10%; 20%[	[10%; 20%[	[0%; 10%[	[10%; 20%[	[10%; 20%[	[0%; 10%[
Prio	[0%; 10%[	[0%; 10%[	[10%; 20%[	[0%; 10%[	[0%; 10%[	[10%; 20%[
Outros	[0%; 10%[	[0%; 10%[	[10%; 20%[	[0%; 10%[	[0%; 10%[	[0%; 10%[

*Valores semestrais. Por razões de confidencialidade, as quotas de mercado são apresentadas em intervalos de 10 p.p.

A tabela infra apresenta os valores dos índices CR4 e IHH, para 2026, para as gasolinas e para os gasóleos, com base nas respetivas introduções a consumo registadas no mercado nacional.

Quadro 6-3 – Evolução do IHH e índice CR4 nos mercados grossistas de gasolinas e gasóleos – 2026

Índices	Gasóleo			Gasolina		
	1.º T	2.º T	2026*	1.º T	2.º T	2026*
CR4	> 80%	< 80%	< 80%	> 80%	> 80%	> 80%
IHH	> 2 000	> 2 000	> 2 000	> 2 000	> 2 000	> 2 000

*Valores semestrais

⁵³ Contudo, não são necessariamente representativas do mercado retalhista, uma vez que na venda a clientes finais surgem outros segmentos de mercado, como os hipermercados, que não fazem introduções a consumo.

O índice CR4 revela que, em média, a concentração dos quatro principais operadores ficou abaixo do parâmetro de 80% no mercado grossista do gasóleo e acima desse parâmetro no mercado grossista da gasolina. No 1.º trimestre de 2026, contudo, o CR4 do gasóleo também se situou acima do parâmetro de 80%).

O índice IHH, que apresentou, em ambos os mercados e durante todo o período analisado, valores sistematicamente superiores a 2 000, confirma a existência de um mercado grossista estruturalmente concentrado.

6.2 NÍVEL DE CONCENTRAÇÃO DO MERCADO RETALHISTA

O grau de concentração do mercado retalhista é avaliado com base nas quotas de mercado das diferentes marcas presentes no mercado nacional, determinadas a partir do número de postos de abastecimento de combustíveis explorados por cada operador. Para este efeito, são considerados quer os postos diretamente operados pela companhia detentora da marca, quer os explorados por revendedores associados⁵⁴.

Atualmente, a rede nacional de postos de abastecimento de combustíveis rodoviários abertos ao público é composta por 3 457⁵⁵ instalações, distribuídas pelos três segmentos de mercado anteriormente identificados. Subsiste, contudo, um conjunto de postos cuja classificação nestes segmentos não é inequívoca, designadamente por corresponderem a: (i) marcas com reduzida implantação e notoriedade no mercado; (ii) revendedores que comercializam combustíveis sob marca própria; ou (iii) postos sem marca comercial distintiva (genéricos), cujos níveis de preços não diferem, em termos gerais, dos praticados pelas companhias petrolíferas de bandeira.

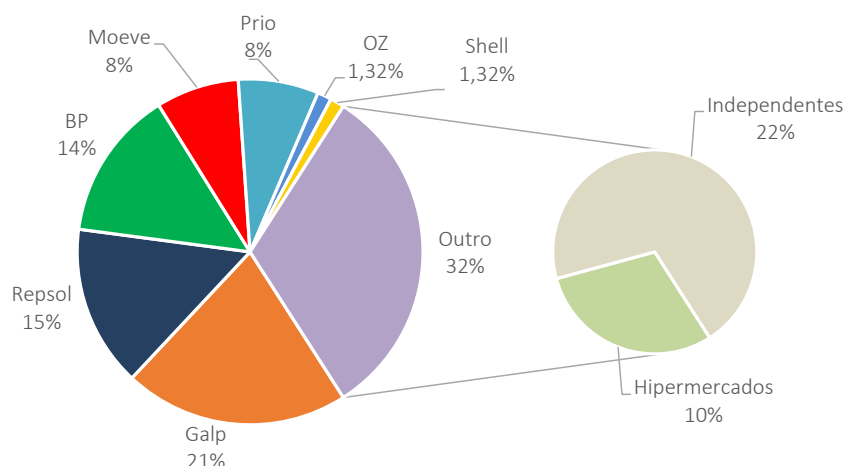
A figura seguinte apresenta a percentagem detida por cada operador no primeiro semestre de 2026, no que respeita ao número de postos de abastecimento de combustíveis líquidos em atividade.⁵⁶

⁵⁴ O modelo de negócio da rede de revenda de combustíveis rodoviários consiste na segmentação entre i) os postos CoCo (*Company Owned Company Operated*) – que ostentam a marca da companhia e são operados também pela companhia; ii) os postos CoDo (*Company Owned Distributor Operated*) – que ostentam a marca da companhia, mas são operados por distribuidores (ou revendedores); e iii) os postos DoDo (*Distributor Owned Distributor Operated*), operados por distribuidores/revendedores que atuam com marca própria. Atento o contexto da presente análise, os postos CoCo e CoDo serão tratados conjuntamente, conforme referido.

⁵⁵ De acordo com informação retirada do Balcão Único da Energia em julho de 2026.

⁵⁶ A desagregados por operador, para o período de 2010 a 2026 é apresentada na secção 3.4.

Figura 6-1– Percentagem detida por operador do total de postos de abastecimento de combustíveis líquidos
1.º semestre de 2026



Fonte: Balcão Único da Energia. Tratamento: ERSE.

Conforme se observa, os principais operadores do mercado grossista são também aqueles que detêm maior presença no mercado retalhista, refletida na dimensão das respetivas redes de postos de abastecimento de combustíveis. Com base na distribuição dos postos de abastecimento em atividade, foram calculados os índices de concentração IHH e CR4, de acordo com a metodologia anteriormente descrita. Os resultados obtidos para os anos de 2010, 2018 e 2026 encontram-se apresentados na tabela seguinte.

Quadro 6-4 – Evolução do IHH e do índice CR4 no mercado retalhista de combustíveis líquidos rodoviários

Índices	Postos de Abastecimento de Combustível		
	2010	2018	2026*
CR4	< 80%	< 80%	< 80%
IHH	> 2 000	< 2 000	< 2 000

*Valores semestrais

Verifica-se que os operadores com maior representatividade no mercado retalhista coincidem, genericamente, com aqueles que assumem uma posição dominante no mercado grossista, observando-se, porém, uma crescente implementação dos PAC da marca PRIO. Todavia, o grau de concentração é inferior a jusante da cadeia de valor. Em 2026, o índice CR4 situou-se, no mercado grossista, acima do parâmetro de 80% na gasolina e abaixo desse parâmetro no gasóleo, enquanto no mercado retalhista permaneceu

abaixo do mesmo parâmetro. Observa-se, igualmente, que o CR4 retalhista registou um decréscimo gradual ao longo do período analisado.

A mesma conclusão decorre da análise do índice IHH. Embora o mercado grossista apresente um elevado grau de concentração, em larga medida associado às características estruturais desta fase da cadeia de abastecimento, essa concentração é substancialmente atenuada no mercado retalhista.

Este resultado é consistente com a existência de uma maior dinâmica concorrencial no retalho, impulsionada pela presença de operadores independentes e pela expansão dos segmentos *low cost* e dos hipermercados. O reforço da presença destes operadores ao longo dos últimos anos contribuiu para a redução gradual dos índices de concentração entre 2010 e 2026, traduzindo uma estrutura de mercado relativamente mais concorrencial do que a observada na atividade grossista.

6.3 DIVERSIDADE DE OFERTAS COMERCIAIS/PREÇOS NO MERCADO

A variabilidade das ofertas comerciais dos combustíveis líquidos no mercado retalhista tem como métricas de avaliação o desvio padrão (σ) e o respetivo coeficiente de variação⁵⁷ (**CVPA**), comumente usados para análises de dispersão.

A análise da diferenciação das ofertas comerciais incide sobre a componente de retalho⁵⁸ dos preços de pósito, considerando: i) que é nesta parcela que, em tese, as marcas/operadores refletem o seu posicionamento comercial e respetivas estratégias de *pricing* junto do consumidor final; (ii) que o peso dos impostos e das atividades a montante do retalho representam aproximadamente 90% do preço de venda ao público, pelo que sem os expurgar a variabilidade das ofertas comerciais nos combustíveis líquidos é quase impercetível; e que iii) tomando como referência os preços de venda ao público com descontos, a variabilidade é igualmente muito baixa⁵⁹.

⁵⁷ Verificar final do Anexo C.

⁵⁸ A análise às ofertas comerciais considera um valor médio por marca, com base nos preços de pósito médios diários reportados pelos operadores no Balcão Único da Energia, aos quais são deduzidas as componentes de impostos, de aprovisionamento/refinação, de incorporação de biocombustíveis e de logística primária.

⁵⁹ Para efeitos da presente análise, as ofertas comerciais não são ponderadas pelas quotas de mercado dos operadores, uma vez que essa dimensão já foi considerada no critério 2 (grau de concentração do mercado retalhista), sendo o presente critério complementar na avaliação do funcionamento do mercado.

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

Conforme definido em sede de parâmetros, considera-se que uma variabilidade de 20% circunscrita à componente de retalho dos combustíveis líquidos simples representa uma diversidade relevante de estratégias de *pricing* e posicionamento comercial junto do consumidor final (**CVPA** $\geq 20\%$)⁶⁰.

No contexto dos combustíveis líquidos rodoviários foram selecionadas para análise as marcas com maior representatividade na rede de retalho nacional, e cuja localização dos PAC se encontre dispersa pelo território nacional⁶¹.

As tabelas seguintes evidenciam os indicadores estatísticos de dispersão referentes à componente de retalho, calculados para o gasóleo simples e para a gasolina 95 simples, em 2026.

Quadro 6-5 – Indicadores estatísticos de dispersão referentes à componente de retalho, no gasóleo simples, 2026

Gasóleo Simples	1.º T	2.º T	2026*
$\bar{x}$ [€/l]	[0,10; 0,15[	[0,10; 0,15[	[0,10; 0,15[
σ [cênt./l]	[0,00; 0,05[	[0,05; 0,10[	[0,00; 0,05[
CVPA [%]	[20%; 40%[	[40%; 60%[	[20%; 40%[
Mínimo [€/l]	[0,05; 0,10[	[0,00; 0,05[	[0,00; 0,05[
Máximo [€/l]	[0,20; 0,25[	[0,20; 0,25[	[0,20; 0,25[

*Valores semestrais. Para salvaguarda da confidencialidade da informação, os valores são apresentados por intervalos.

Quadro 6-6 – Indicadores estatísticos de dispersão referentes à componente de retalho, na gasolina 95 simples, 2026

Gasolina 95 Simples	1.º T	2.º T	2026*
$\bar{x}$ [€/l]	[0,15; 0,20[	[0,15; 0,20[	[0,15; 0,20[
σ [cênt./l]	[0,00; 0,05[	[0,05; 0,10[	[0,00; 0,05[
CVPA [%]	[20%; 40%[	[20%; 40%[	[20%; 40%[
Mínimo [€/l]	[0,05; 0,10[	[0,05; 0,10[	[0,05; 0,10[
Máximo [€/l]	[0,20; 0,25[	[0,20; 0,25[	[0,20; 0,25[

*Valores semestrais. Para salvaguarda da confidencialidade da informação, os valores são apresentados por intervalos.

⁶⁰ Para o coeficiente de variação (ou desvio padrão relativo), é comum considerar-se que um valor acima dos 20% a 25% traduz um nível significativo de dispersão, ainda que dependendo do contexto de aplicação

⁶¹ Foram selecionadas as marcas com mais de dez postos de abastecimento de combustível abertos ao público e cuja atuação não seja predominantemente regional: Galp; Repsol; Bp; Moeve; Prio; Intermarché; Alves Bandeira; Freitas; Oz Energia; Shell; Pingo Doce; Gaspe; Auchan; Leclerc; Rede Energia; Auto Julio; Plenergy; Gestroil; Tfuel; Petroprix;

Da análise das tabelas supra observa-se o seguinte:

- Em 2026, o valor médio da componente retalhista situou-se no intervalo [10; 15[cênt./l no gasóleo simples e no intervalo [15; 20[cênt./l na gasolina 95 simples. Entre o 1.º e o 2.º trimestre verificou-se uma redução desta componente, parcialmente explicada pela entrada de novos operadores *low-cost*, como a Petroprix e a Plenenergy.
- Comparativamente a 2022⁶², a componente de retalho registou uma diminuição compreendida no intervalo [0%; 10%[no gasóleo simples e um aumento situado igualmente no intervalo [0%; 10%[na gasolina 95 simples. Este aumento mantém-se inferior à evolução acumulada do índice de preços no consumidor observada no mesmo período, de cerca de 12,6%⁶³.
- Em 2026, a oferta comercial mais reduzida no gasóleo simples situou-se no intervalo [0; 5[cênt./l, enquanto a mais elevada se situou no intervalo [20; 25[cênt./l. Na gasolina 95 simples, os valores mínimo e máximo situaram-se, respetivamente, nos intervalos [5; 10[cênt./l e [20; 25[cênt./l. A maior amplitude entre as ofertas verificou-se no 2.º trimestre, situando-se no intervalo [15; 20[cênt./l em ambos os combustíveis, coincidindo com o período de maior instabilidade nos mercados internacionais.
- Face a 2022, observou-se um aumento da amplitude entre as ofertas comerciais mínima e máxima, resultado compatível com uma maior diversidade de estratégias comerciais e de posicionamento competitivo entre operadores.

Atendendo ao exposto e aos valores apurados para o coeficiente de variação ($CVPA \geq 20\%$), conclui-se que, ao longo de 2026, existiu uma diversidade significativa nas ofertas comerciais praticadas para o gasóleo simples e para a gasolina simples 95, em linha com as conclusões apresentadas na secção 5.3.1.

⁶² Por comparação aos resultados publicamente apresentados, no documento [“Parâmetros relativos à Metodologia de Supervisão do Sistema Petrolífero Nacional”](#).

⁶³ Variação média anual do IPC: 4,3% em 2023, 2,4% em 2024 e 2,3% em 2025. Para 2026, considera-se, a título estimativo, a projeção de inflação de 3,1% do Banco de Portugal, medida pelo IHPC. Fontes: [INE](#); [Banco de Portugal](#).

6.4 CORRELAÇÃO DOS PREÇOS DE VENDA AO PÚBLICO COM O COMPORTAMENTO DAS COTAÇÕES NOS MERCADOS INTERNACIONAIS

Com o objetivo de avaliar o grau de aderência dos preços de pósito⁶⁴ às cotações internacionais dos respetivos produtos refinados, recorre-se à análise da correlação entre estas duas variáveis. Para o efeito, considera-se que um coeficiente de correlação igual ou superior a +0,90⁶⁵ traduz uma relação muito forte e no mesmo sentido entre os preços de pósito antes de impostos praticados no mercado nacional e as cotações internacionais de referência.

Não se adota como referência uma correlação positiva perfeita (+1), uma vez que os preços de pósito antes de impostos incorporam outras componentes suscetíveis de introduzir variação relativamente às cotações internacionais, designadamente os custos associados à incorporação obrigatória de biocombustíveis nos combustíveis rodoviários ou a componente de retalho.

As tabelas seguintes apresentam os resultados desta análise para o gasóleo simples e para a gasolina 95 simples, considerando o período compreendido entre 2023 e julho de 2026, com resultados trimestrais e anuais. Para cada combustível, foi determinado o coeficiente de correlação entre:

- i) O preço de pósito antes de impostos do gasóleo simples, em base diária (dia de referência), e a média das cotações internacionais da semana anterior do índice *Gasoil Diesel Ultra Low Sulphur*, expresso em USD/tonelada e posteriormente convertido para EUR/litro (Cfr. 5.1.1);
- ii) O preço de pósito antes de impostos da gasolina 95 simples, em base diária (dia de referência), e a média das cotações internacionais da semana anterior do índice *Gasoline 95 RON 10 ppm NWE*, expresso em USD/tonelada e posteriormente convertido para EUR/litro (Cfr. 5.1.1).

⁶⁴ A análise é efetuada com base no preço de pósito, por corresponder ao preço base anunciado pelos operadores. Os preços com descontos resultam da aplicação de campanhas comerciais sobre este preço, cuja natureza e intensidade variam entre operadores e ao longo do tempo.

⁶⁵ De acordo com critérios correntes de interpretação, a intensidade da correlação, avaliada pelo valor absoluto do coeficiente, é considerada muito forte quando este é igual ou superior a 0,9; forte entre 0,7 e menos de 0,9; moderada entre 0,5 e menos de 0,7; fraca entre 0,3 e menos de 0,5; e muito fraca quando é inferior a 0,3.

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

Quadro 6-7 – Correlação entre as cotações internacionais e os PVP médios antes de impostos – Gasóleo Simples

2023	1T	2T	3T	4T	Anual
Correlação Gasóleo simples	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]
Média das cotações	[0,70; 0,75[	[0,55; 0,60[	[0,65; 0,70[	[0,70; 0,75[	[0,65; 0,70[
Média Preço Pórtico s/ imp.	[0,95; 1,00[	[0,85; 0,90[	[0,90; 0,95[	[0,95; 1,00[	[0,90; 0,95[
2024	1T	2T	3T	4T	Anual
Correlação Gasóleo simples	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]
Média das cotações	[0,65; 0,70[	[0,60; 0,65[	[0,55; 0,60[	[0,50; 0,55[	[0,60; 0,65[
Média Preço Pórtico s/ imp.	[0,90; 0,95[	[0,90; 0,95[	[0,85; 0,90[	[0,80; 0,85[	[0,85; 0,90[
2025	1T	2T	3T	4T	Anual
Correlação Gasóleo simples	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]
Média das cotações	[0,55; 0,60[	[0,45; 0,50[	[0,50; 0,55[	[0,50; 0,55[	[0,50; 0,55[
Média Preço Pórtico s/ imp.	[0,85; 0,90[	[0,75; 0,80[	[0,80; 0,85[	[0,80; 0,85[	[0,80; 0,85[
2026	1T	2T	Mar-Jul	Anual	
Correlação Gasóleo simples	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	
Média das cotações	[0,55; 0,60[	[0,85; 0,90[	[0,85; 0,90[	[0,75; 0,80[	
Média Preço Pórtico s/ imp.	[0,85; 0,90[	[1,15; 1,20[	[1,10; 1,15[	[1,00; 1,05[	

Fonte: Balcão Único da Energia (preço de pórtico) e *Argus Media* (cotações). Tratamento: ERSE. Para salvaguarda da confidencialidade da informação, os resultados são apresentados por intervalos.

Quadro 6-8 – Correlação entre as cotações internacionais os PVP médios antes de impostos – Gasolina 95 Simples

2023	1T	2T	3T	4T	Anual
Correlação Gasolina 95 simples	[0,80; 0,85[	[0,90; 0,95[	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,90; 0,95[
Média das cotações	[0,60; 0,65[	[0,60; 0,65[	[0,65; 0,70[	[0,55; 0,60[	[0,60; 0,65[
Média PVP s/ imp.	[0,85; 0,90[	[0,85; 0,90[	[0,90; 0,95[	[0,85; 0,90[	[0,85; 0,90[
2024	1T	2T	3T	4T	Anual
Correlação Gasolina 95 simples	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,80; 0,85[	[0,95; 1,00]
Média das cotações	[0,55; 0,60[	[0,65; 0,70[	[0,55; 0,60[	[0,50; 0,55[	[0,55; 0,60[
Média PVP s/ imp.	[0,80; 0,85[	[0,85; 0,90[	[0,80; 0,85[	[0,75; 0,80[	[0,80; 0,85[
2025	1T	2T	3T	4T	Anual
Correlação Gasolina 95 simples	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,90; 0,95[	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]
Média das cotações	[0,50; 0,55[	[0,45; 0,50[	[0,45; 0,50[	[0,45; 0,50[	[0,45; 0,50[
Média PVP s/ imp.	[0,80; 0,85[	[0,75; 0,80[	[0,75; 0,80[	[0,75; 0,80[	[0,75; 0,80[
2026	1T	2T	Mar-Jul	Anual	
Correlação Gasolina 95 simples	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	[0,95; 1,00]	
Média das cotações	[0,45; 0,50[	[0,70; 0,75[	[0,65; 0,70[	[0,60; 0,65[	
Média PVP s/ imp.	[0,75; 0,80[	[1,00; 1,05[	[0,95; 1,00[	[0,90; 0,95[	

Fonte: Balcão Único da Energia (preço de pórtico) e *Argus Media* (cotações). Tratamento: ERSE. Para salvaguarda da confidencialidade da informação, os resultados são apresentados por intervalos.

Conforme se observa, em todos os períodos analisados, os preços de pórtico antes de impostos do gasóleo simples e da gasolina 95 simples apresentaram uma forte correlação com as cotações internacionais dos respetivos produtos petrolíferos, registando coeficientes sempre iguais ou superiores a +0,90, à exceção do 1.º T de 2023 na gasolina 95 simples.

Mesmo no período compreendido entre março e julho de 2026, marcado por elevada volatilidade nos mercados internacionais do petróleo e dos produtos refinados – com particular intensidade durante os meses de março e abril –, os preços de pórtico praticados no mercado nacional mantiveram uma correlação positiva muito elevada, sistematicamente superior a +0,95.

Estes resultados evidenciam que a evolução dos preços de pórtico do gasóleo simples e da gasolina 95 simples acompanhou de forma muito próxima a evolução das cotações internacionais dos respetivos produtos refinados, não se observando qualquer alteração conjuntural dessa relação ao longo de 2026. A atualização semanal dos preços praticada pelos operadores refletiu, de forma consistente, quer o sentido quer a magnitude das variações registadas nas cotações internacionais médias da semana anterior.

6.5 AVALIAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DO MERCADO

A análise efetuada aos diferentes critérios previstos no Regulamento de Supervisão do SPN não identificou elementos que permitam concluir pela existência de irregularidades no funcionamento do mercado durante o período analisado. Embora se observe uma estrutura relativamente concentrada ao nível do aprovisionamento grossista, o mercado retalhista caracteriza-se por uma diversidade significativa de operadores e de modelos comerciais, traduzida na existência de ofertas diferenciadas e de níveis de preços distintos entre segmentos.

A elevada correlação identificada entre as cotações internacionais dos produtos refinados e os preços médios praticados em Portugal, antes de impostos, reforça igualmente a conclusão de que a evolução observada no mercado nacional refletiu, em larga medida, as alterações verificadas nos mercados internacionais de aprovisionamento. Tal conclusão não elimina a necessidade de acompanhamento permanente do mercado, mas confirma a importância de uma supervisão assente numa avaliação multidimensional, que considere simultaneamente a evolução dos custos, a dinâmica concorrencial e o comportamento efetivamente observado dos operadores, evitando retirar conclusões a partir de indicadores analisados de forma isolada.

Quadro 6-9 – Avaliação dos critérios de supervisão do mercado dos combustíveis rodoviários simples

CRITÉRIO	PARÂMETRO	GASÓLEO	GASOLINA 95	LEITURA
 Concentração grossista	CR4 < 80% IHH < 2 000	< 80% · > 2 000 CR4 IHH	> 80% · > 2 000 CR4 IHH	NÃO CUMPRE concentração elevada
 Concentração retalhista	CR4 < 80% IHH < 2 000	< 80% · < 2 000 CR4 IHH rede total de postos		CUMPRE menor concentração
 Diferenciação das ofertas	CV ≥ 20%	[20%; 40%] coeficiente de variação	[20%; 40%] coeficiente de variação	CUMPRE ofertas diferenciadas
 Resposta aos mercados internacionais	Corr ≥ 0,90	[0,90; 1,00] correlação	[0,90; 1,00] correlação	CUMPRE alinhamento muito forte
 Não existe incumprimento cumulativo dos quatro critérios À data do estudo, não se identifica fundamento para propor preços ou margens máximas.				3 / 4 critérios cumpridos



7 TRANSPARÊNCIA, INFORMAÇÃO AOS CONSUMIDORES E IDENTIFICAÇÃO DE MEDIDAS

No âmbito das suas atribuições de promoção da transparência dos mercados, proteção dos consumidores e disponibilização de informação adequada aos utilizadores, e em linha com o seu Plano Estratégico e Financeiro Plurianual 2023-2027, a ERSE tem vindo a desenvolver um conjunto de iniciativas destinadas a melhorar o conhecimento público sobre a formação dos preços dos combustíveis, reforçar a divulgação de informação de mercado através de vários canais e disponibilizar ferramentas de comparação que permitam aos consumidores tomar decisões mais informadas. A ERSE disponibiliza ainda no seu site institucional e no seu portal dedicado aos consumidores informação permanente sobre o funcionamento do setor e sobre os preços de combustíveis. Estas iniciativas respondem aos objetivos identificados na solicitação dirigida à ERSE, designadamente no que respeita a:

- a) Maior esclarecimento da população sobre a evolução e formação dos preços dos combustíveis, através de comunicação regular e pedagógica;
- b) Maior transparência sobre a formação de preços, incluindo o reforço da divulgação do Preço Eficiente e da respetiva metodologia;
- c) Maior informação sobre onde se localizam em Portugal continental as melhores ofertas de mercado, através da disponibilização de ferramentas de comparação de preços;
- d) Comparação de custos entre diferentes vetores energéticos para a mobilidade, promovendo escolhas informadas e a transição energética no setor dos transportes.

Adicionalmente, serão apresentadas propostas de reforço da cooperação institucional com a ENSE e a DGEG, com vista a promover a transparência e a melhoria contínua da supervisão do mercado.

7.1 AÇÕES DESENVOLVIDAS PELA ERSE

7.1.1 CONTEÚDOS PEDAGÓGICOS SOBRE COMBUSTÍVEIS

Com o objetivo de promover uma melhor compreensão sobre o funcionamento do mercado dos combustíveis, sobre os fatores que determinam o preço final do gasóleo e da gasolina, e dicas de poupança, a ERSE desenvolveu, ao longo dos últimos anos, diversos materiais pedagógicos dirigidos ao público em geral. Destacam-se os folhetos informativos e conteúdos multimédia de curta duração, designadamente os vídeos **“Combustíveis: Como funcionam?”** e **“Como se calculam os preços dos combustíveis”**.

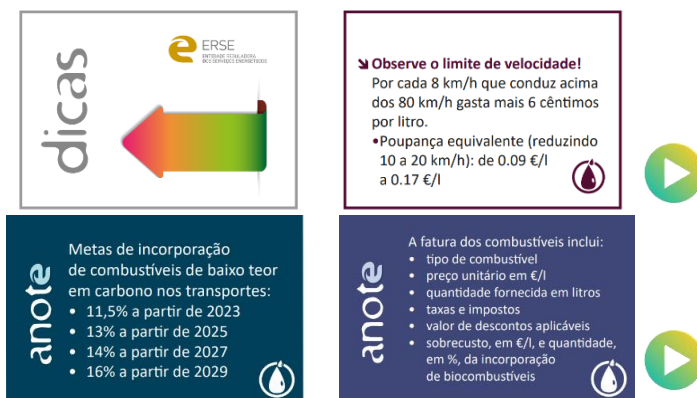
Figura 7-1 – Vídeos pedagógicos da ERSE sobre o funcionamento do mercado e a formação dos preços dos combustíveis



Estes conteúdos, disponibilizados através do site institucional da ERSE e do respetivo canal de [YouTube](#), bem como no [LinkedIn](#) e no [Instagram](#), explicam, de forma acessível, os principais elementos que influenciam os preços dos combustíveis, contribuindo para reduzir assimetrias de informação e aumentar a literacia energética dos consumidores.

A ERSE possui ainda um conjunto de folhetos pedagógicos sobre combustíveis, intitulados [DICAS](#) e [ANOTES](#), que se encontram igualmente publicados no seu site, nas suas redes sociais, sendo também distribuídos nas ações externas, realizadas periodicamente em diversos pontos do território nacional para promover a literacia energética dos consumidores, das quais se destacam os eventos realizados em parceria com a Guarda Nacional Republicana (Operações Escola Segura, Censos Sénior e Comércio Seguro), a par das iniciativas Vamos Simular Consigo a sua fatura de eletricidade, junto dos trabalhadores de diversas empresas.

Figura 7-5 – Folhetos pedagógicos da ERSE sobre combustíveis



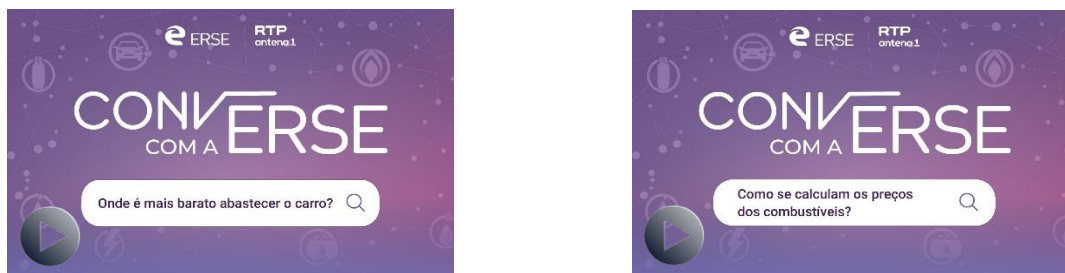
O formato ERSExplica, um folheto que contém um conjunto de perguntas e respostas em linguagem simples e clara, tem também sido utilizado para a divulgação de temas relevantes sobre os combustíveis, como é o caso da informação sobre os [Parâmetros de Supervisão do Sistema Petrolífero](#) Nacional, encontrando-se presente nas diversas plataformas digitais da ERSE.

7.1.2 CAMPANHA INFORMATIVA “CONVERSE COM A ERSE” – ANTENA 1

No âmbito da promoção da literacia energética, a ERSE desenvolveu, em parceria com a RTP/Antena 1, a campanha “*Converse com a ERSE*”, destinada a esclarecer dúvidas frequentes dos consumidores através de conteúdos curtos, objetivos e apresentados em linguagem acessível.

A iniciativa consiste na emissão regular de um ciclo de episódios de curta duração na rádio pública Antena 1, de segunda a sexta-feira, no período da tarde, após o noticiário das 13h, sendo igualmente disponibilizados através da plataforma RTP Play, das redes sociais da RTP ([Facebook](#) e [Instagram](#)) e dos canais digitais da ERSE ([Instagram](#) e [LinkedIn](#)). Alguns destes episódios foram direcionados exclusivamente para os combustíveis, designadamente: “Como se calculam os preços dos combustíveis?” e “Onde é mais barato abastecer o carro?”

Figura 7-2 – Episódios sobre combustíveis da campanha «Converse com a ERSE»



Esta iniciativa permite aproximar a informação regulatória dos consumidores, promovendo um maior conhecimento sobre o funcionamento do mercado e os fatores que influenciam os preços.

7.1.3 DIVULGAÇÃO DO PREÇO EFICIENTE DOS COMBUSTÍVEIS

Desde 2022 que a ERSE implementou um Relatório semanal de Supervisão dos Preços dos Combustíveis, com o objetivo de reforçar a transparência do mercado e promover uma maior literacia dos consumidores, disponibilizando informação que permite compreender e comparar os preços praticados nos postos de abastecimento.

O relatório disponibiliza o preço eficiente para o gasóleo e para a gasolina, e a respetiva desagregação pelas diferentes componentes da cadeia de valor, incluindo os preços dos combustíveis nos mercados internacionais de referência e respetivos fretes marítimos, a logística primária, os sobrecustos associados à incorporação de biocombustíveis, a componente de retalho e a componente fiscal.

O relatório disponibiliza ainda a comparação entre os preços de venda ao público – de pósito e com descontos – dos combustíveis e os preços eficientes calculados pela ERSE, permitindo acompanhar a evolução dos preços pagos pelos consumidores e a diferença face ao preço eficiente.

O preço eficiente calculado pela ERSE é divulgado semanalmente junto da comunicação social, bem como através de *newsletter* da entidade e dos seus canais digitais nomeadamente as redes sociais LinkedIn e Instagram, estando também permanentemente atualizado no site da ERSE e no Comparador de Preços dos Combustíveis.

Para reforçar a literacia dos consumidores e simplificar a mensagem sobre os conceitos de preço eficiente, preço de pósito e preços com descontos, a ERSE procedeu recentemente à clarificação do seu Relatório Semanal, assim como dos conteúdos publicados nas redes sociais.

A disponibilização desta informação através de diferentes canais assegura um acesso mais simples e abrangente, reforçando a transparência na formação dos preços dos combustíveis.

Adicionalmente, ERSE publica trimestralmente o [Boletim UE-27 Combustíveis](#), com informação sobre os preços médios da gasolina 95 simples, gasóleo simples e GPL Auto praticados na UE-27, tendo divulgado também, entre janeiro de 2020 e outubro de 2025, um boletim mensal sobre o mercado de combustíveis e GPL, amplamente divulgado pela comunicação social e cuja informação passou a estar inserida, a partir de dezembro de 2025, no Comparador de Preços.

7.1.4 COMPARADOR DE PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS

Em dezembro de 2025, a/ ERSE lançou um [Comparador de Preços de Combustíveis e Gás Engarrafado](#), uma ferramenta digital que permite aos consumidores, agentes do setor e público em geral consultar informação atualizada sobre preços, mercados e ofertas comerciais de combustíveis rodoviários e GPL engarrafado em Portugal.

A implementação da medida foi precedida de uma ação de formação dirigida à comunicação social especializada, com o objetivo de promover o conhecimento e a utilização desta ferramenta pelos consumidores, iniciativa que deu origem a múltiplas notícias. Encontra-se igualmente prevista, no Plano de Comunicação da ERSE, a realização de ações semelhantes, visando reforçar a divulgação desta ferramenta e potenciar a sua utilização.

Através da criação de uma API (*Application Programming Interface*) com o Balcão Único da Energia, o Comparador disponibiliza informação em tempo real sobre os preços de venda ao público, permitindo aos utilizadores consultar e comparar os valores praticados para diferentes tipos de combustíveis e tipologias de garrafas de gás. A ferramenta permite analisar os preços por produto, período temporal, localização geográfica, segmento de mercado e marca, facilitando a escolha do consumidor de acordo com as suas necessidades.

Através dos filtros disponíveis, é possível identificar postos de abastecimento de combustível e pontos de venda de garrafas de gás mais próximos, consultar ofertas comerciais de GPL engarrafado e verificar as garrafas de gás comercializadas com redutores compatíveis. O Comparador permite ainda comparar preços de combustíveis por tipo de aditivação (produto simples e aditivado) e por segmento de mercado, incluindo petrolíferas, operadores *low-cost* e hipermercados.

A ferramenta integra também a funcionalidade “TOP 10 – Preços mais baixos”, que permite identificar os dez preços mais competitivos a nível nacional e respetivos locais, através de pesquisas personalizadas por segmento, marca, concelho ou freguesia. Inclui ainda informação sobre a variação regional dos preços, permitindo acompanhar de forma dinâmica as diferenças praticadas no território nacional.

Para além do apoio à decisão dos consumidores, o [Comparador](#) disponibiliza uma área dedicada à supervisão dos mercados e reforço da transparência, com informação sobre os mercados internacionais de petróleo e derivados, preços eficientes dos combustíveis líquidos e do GPL engarrafado, comparação dos preços dos combustíveis na União Europeia e dados relativos às introduções a consumo em Portugal. Esta informação permite uma consulta abrangente e dinâmica da evolução dos mercados e contribui para um acompanhamento mais rigoroso do setor energético.

Por fim, é disponibilizado um separador de informações úteis, remetendo para os vídeos pedagógicos acima identificados, regulamentos em vigor, relatórios e boletins periodicamente disponibilizados, entre outros.

Figura 7-3 – Comparador de Preços de Combustíveis e Gás Engarrafado da ERSE



7.1.5 COMPARADOR DA MOBILIDADE

Conforme inscrito no Plano de Atividades e Orçamento de 2027, a ERSE encontra-se em fase avançada de desenvolvimento de um Comparador de Mobilidade, com o objetivo de apoiar os consumidores na escolha de soluções de mobilidade individual. A ferramenta permitirá comparar veículos ligeiros de passageiros novos com tecnologia de combustão interna (gasóleo, gasolina, GPL Auto e biocombustíveis/HVO), elétrica e híbrida plug-in, considerando os custos totais de utilização ao longo da sua vida útil.

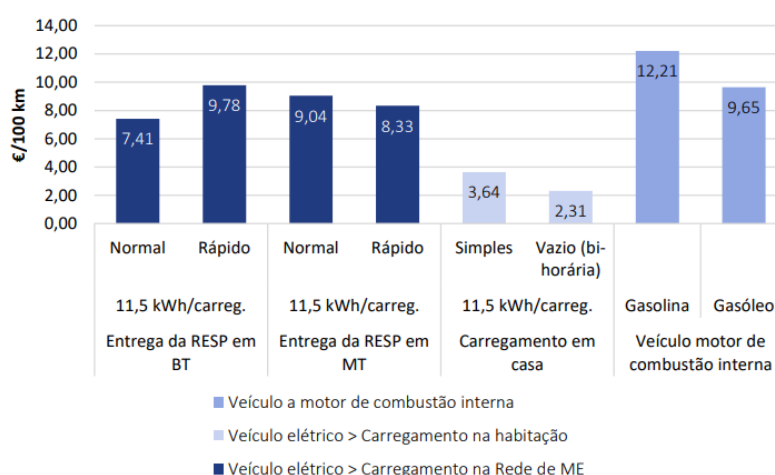
Para assegurar uma comparação consistente entre as diferentes tecnologias, este Comparador disponibilizará uma base de dados permanentemente atualizada de todos os veículos ligeiros de passageiros comercializados em Portugal. Para cada veículo serão disponibilizados o respetivo preço de aquisição e um conjunto de características técnicas relevantes para o cálculo dos custos totais de utilização.

O comparador permitirá avaliar, de forma integrada, os custos de aquisição, manutenção, consumo energético e encargos fiscais (nomeadamente ISV e IUC), bem como comparar os custos associados às diferentes fontes de energia. Serão disponibilizados alguns valores pré-definidos para os custos de aquisição, custos de energia, mantendo-se a possibilidade de o utilizador introduzir os valores que considere mais representativos da sua realidade. Os resultados incluem o custo de aquisição do veículo, os custos totais de combustível ou eletricidade, os custos de manutenção, o ISV, o IVA, o IUC anual e acumulado ao longo da vida útil, bem como indicadores normalizados de comparação, designadamente o custo por quilómetro, o custo por 100 km e o custo anual de utilização. Estes indicadores permitem aos consumidores comparar, de forma homogénea e transparente, o custo total de propriedade das diferentes

soluções de mobilidade (e não apenas os custos com a utilização), apoiando decisões de compra mais informadas.

Sem prejuízo do comparador em desenvolvimento, a ERSE publica já anualmente uma análise comparativa entre mobilidade elétrica e combustíveis fósseis, através da comparação dos custos associados ao carregamento de veículo elétrico na rede de mobilidade elétrica, ao carregamento de veículo elétrico em casa e ao abastecimento de veículos com motor de combustão interna (gasolina e gasóleo).⁶⁶

Figura 7-4 – Comparação do custo por 100 km de diferentes opções de carregamento e motorizações, 2026⁶⁷



7.1.6 APP MÓVEL COMBUSTÍVEIS

Conforme consta do Plano de Atividade e Orçamento da ERSE para 2027, encontra-se previsto o desenvolvimento e lançamento de uma aplicação móvel que disponibilize, de forma simples, rápida e intuitiva, informação atualizada sobre os preços dos combustíveis praticados nos diferentes postos de abastecimento, bem como sobre os preços do GPL engarrafado nos diversos pontos de venda.

A aplicação terá como principal objetivo facilitar o acesso dos consumidores a informação transparente e comparável, permitindo-lhes tomar decisões de compra mais informadas e identificar os locais com melhores condições de preço e proximidade. Através de uma interface *user-friendly*, os utilizadores

⁶⁶ De notar que esta análise não contempla custos de investimento na aquisição dos veículos ou com eventuais carregadores nas habitações, nem custos de manutenção dos veículos.

⁶⁷ [“Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2026 e parâmetros de regulação para 2026”.](#)

poderão consultar os preços disponíveis na sua área geográfica, comparar diferentes operadores e produtos e localizar os pontos de venda mais convenientes.

7.2 PROPOSTA DE MEDIDAS EM ARTICULAÇÃO COM OUTRAS ENTIDADES

7.2.1 REFERENCIAIS PÚBLICOS UTILIZADOS NA ANÁLISE DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS

Atualmente coexistem dois indicadores públicos relativos aos preços dos combustíveis: o Preço Eficiente, calculado e divulgado pela ERSE no âmbito das suas competências de supervisão do mercado, e o Preço de Referência, divulgado pela ENSE.

O Preço de Referência divulgado pela ENSE encontra-se previsto na Lei n.º 6/2015, de 16 de janeiro, e a respetiva metodologia encontra-se estabelecida no *Regulamento do mecanismo de cálculo e publicação de preços de referência*, de 28 de abril de 2017. Este indicador surgiu num contexto de liberalização do mercado dos combustíveis, associado à introdução da obrigatoriedade de comercialização de combustíveis simples nos postos de abastecimento, visando disponibilizar aos consumidores mais informação e um referencial de preço.⁶⁸

Nos termos do Regulamento do mecanismo de cálculo e publicação de preços de referência, o Preço de Referência⁶⁹ da gasolina 95 e do gasóleo rodoviário constitui um referencial calculado a partir da cotação internacional do produto, do sobrecusto associado à incorporação de biocombustíveis, do frete, dos custos de descarga e armazenagem, das reservas estratégicas e das componentes fiscais aplicáveis. De forma agregada, o cálculo pode ser representado pela seguinte expressão:

$$Preço_{gas\acute{o}leo/gasolina}^{refer\acute{e}ncia} = (Cota\c{c}\tilde{a}o, frete e biocomb. + Descarga e Armazenagem + Reservas Estrat\acute{e}gicas + ISP) \times (1 + IVA)$$

O Preço de Referência, ao refletir as atividades até à saída das instalações de logística, não inclui os custos da atividade retalhista, designadamente: i) os custos afetos à fileira de distribuição – transporte por camião cisterna da logística primária até aos postos de abastecimento de combustível –, ii) os custos da atividade

⁶⁸ Artigo 4.º Preços de Referência: A ENMC, E.P.E., publica no seu sítio na Internet preços de referência estabelecidos por uma metodologia aprovada por deliberação do conselho de administração, após consulta ao Conselho Nacional para os Combustíveis (CNC).

⁶⁹ Preço à saída da refinaria = preço do produto refinado à saída da refinaria, sem custos logísticos posteriores, sem impostos e sem margens de distribuição e retalho.

de retalho – funcionamento dos postos de abastecimento e margem de comercialização –, e iii) a componente do IVA afeta a essas atividades.

Desta forma, o Preço de referência não constitui um referencial representativo do preço de venda ao público, pelo que a sua comparação direta com os preços praticados nos postos de abastecimento pode conduzir a interpretações incorretas acerca da formação dos preços e da remuneração dos operadores. Por este mesmo motivo, não representa um referencial que possa ser facilmente usado pelos consumidores para efeitos de comparação com os preços praticados nos postos de abastecimento.

Por outro lado, a metodologia subjacente ao cálculo de diversas componentes do Preço de Referência permanece inalterada desde 2017. Durante este período, verificaram-se alterações relevantes na organização do setor, na estrutura logística, na incorporação de biocombustíveis, na disponibilidade de informação e, sobretudo, no enquadramento institucional da regulação e supervisão do mercado, que passou essas competências para a esfera da ERSE e passou a permitir a fixação de margens máximas nas várias componentes da cadeia de valor do preço dos combustíveis, sob proposta da ERSE, ouvida a AdC.

Com efeito, o contexto institucional que justificou a criação deste indicador sofreu uma alteração significativa. Na sequência da reorganização institucional ocorrida em 2018⁷⁰, as competências de supervisão económica dos mercados de combustíveis, outrora na esfera de competências da ENMC, foram atribuídas à ERSE, que passou a desenvolver metodologias próprias de acompanhamento dos preços, assentes em processos regulatórios transparentes, sujeitos a consulta pública, consulta ao Conselho para os Combustíveis e articulação com outras entidades relevantes, designadamente a Autoridade da Concorrência.

Acresce que a diferença entre o Preço de Venda ao Público e o Preço de Referência tem sido frequentemente apresentada como correspondendo a uma “margem de comercialização”. Todavia, tal interpretação não encontra suporte metodológico, uma vez que: i) essa diferença incorpora diversas componentes de custo que não são consideradas no cálculo do Preço de Referência, designadamente os custos da distribuição secundária, os custos de exploração dos postos de abastecimento, a remuneração da atividade retalhista e a correspondente incidência de IVA; ii) as componentes afetadas às restantes fases

⁷⁰ Vide Decreto-Lei n.º 69/2018, de 27 de agosto, que procede à reestruturação da Entidade Nacional para o Mercado de Combustíveis, E. P. E., da Direção-Geral de Energia e Geologia e do Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I. P.

da cadeia de valor assentam em metodologias e pressupostos cristalizados desde 2017⁷¹, verificando-se que os mesmos se encontram desalinhados com os do Regulamento de Supervisão do SPN da ERSE; e iii) a comparação desconsidera o efeito dos descontos – por ser tipicamente feita entre os preços de pósito e o preço de referência – os quais assumem uma importância não negligenciável, conforme já demonstrado.

Relativamente ao ponto ii), importa assinalar algumas diferenças metodológicas relevantes no apuramento dos custos de refinação, da incorporação de biocombustíveis e da logística primária. No caso da refinação, o cálculo baseia-se nas cotações internacionais do dia anterior, metodologia que, em períodos de elevada volatilidade, pode originar preços de referência sem aderência à realidade. Quanto aos biocombustíveis, a metodologia adotada não reflete o facto de o cumprimento das metas de incorporação na gasolina simples assentar quer na incorporação física de bioetanol, quer na utilização de TdB provenientes da produção de FAME elegíveis para dupla contagem, pelo que os sobrecustos de incorporação da gasolina e do gasóleo tendem a convergir para valores semelhantes⁷². Por último, os custos de logística primária são igualmente apurados de forma distinta, embora sem impacto material relevante no preço final, dada a sua reduzida materialidade.

Neste novo enquadramento institucional, a coexistência de dois indicadores públicos distintos, com metodologias, objetivos e âmbitos de aplicação diferentes, tem gerado dificuldades de interpretação junto dos consumidores e dos restantes agentes do mercado. É frequente a utilização indistinta dos conceitos de Preço de Referência e de Preço Eficiente, contribuindo para alguma ambiguidade na comunicação pública sobre a evolução dos preços dos combustíveis.

Neste contexto, poderá equacionar-se a concentração da informação pública num único referencial metodológico, transparente, regularmente atualizado e plenamente alinhado com as atuais necessidades de supervisão do mercado, como é o Preço Eficiente publicado semanalmente pela ERSE. Tal referencial permite representar, de forma clara, a formação do preço de venda ao público ao longo da cadeia de valor

⁷¹ Ainda que se admitisse, por hipótese, uma reavaliação da metodologia tal implicaria uma consulta ao Conselho Nacional para os Combustíveis, que foi extinto ao abrigo da reorganização do setor em 2018, tendo sido criado o Conselho para os Combustíveis, no âmbito das novas competências e Estatutos da ERSE.

⁷² A título de exemplo, em 27 de julho de 2026, a ERSE publicou valores de 1,762 €/l para a gasolina 95 simples e de 1,833 €/l para o gasóleo simples, enquanto os valores apurados pela ERSE foram, respetivamente, de 2,008 €/l e 2,093 €/l, correspondendo a diferenças de 24,6 cênt./l na gasolina e de 26,0 cênt./l no gasóleo entre as duas metodologias.

e constitui uma base adequada para a análise do funcionamento concorrencial do mercado, evitando simultaneamente duplicações de funções entre entidades públicas.

Importa notar que esta opção não implicaria a perda da informação atualmente disponibilizada. Atendendo ao carácter aditivo da metodologia do Preço Eficiente da ERSE, é possível construir, a partir das respetivas componentes, um referencial parcial com um perímetro próximo do indicador divulgado pela ENSE, mediante a exclusão da componente de retalho – na qual se inclui, para efeitos da metodologia da ERSE, a logística secundária – e do IVA incidente sobre essa componente. Este exercício permite responder a diferentes necessidades de informação, sem que o valor obtido deva ser interpretado como um preço efetivamente observado à saída de uma instalação concreta.

Por último, refira-se que a necessidade de racionalização da informação pública sobre preços tem sido reiteradamente assinalada no Conselho Consultivo da Unidade de Reservas Petrolíferas, onde diversos conselheiros têm defendido a eliminação de sobreposições entre entidades e a adoção de referenciais únicos e coerentes para apoio aos consumidores e suporte à supervisão do mercado⁷³.

7.2.2 PREÇOS COM DESCONTOS DIVULGADOS PELA DGEG

A metodologia atualmente utilizada pela DGEG para o reporte dos preços dos combustíveis ao Eurostat tem como objetivo refletir, de forma representativa, os preços efetivamente suportados pelos consumidores, em conformidade com as orientações metodológicas do Sistema Estatístico Europeu. Trata-se de um instrumento essencial para assegurar a comparabilidade estatística entre os Estados-Membros e apoiar a análise da evolução dos preços dos combustíveis no contexto europeu.

Contudo, a evolução recente do mercado nacional evidencia uma crescente complexidade das estratégias comerciais adotadas pelos operadores. Para além dos descontos diretos sobre o combustível, assumem

⁷³ “Neste ponto, o Senhor (...) referiu que tem vindo a insistir na existência de uma duplicação de tarefas no que toca à divulgação das atividades, a qual está claramente a ser realizada por várias entidades do setor, tais como a ADENE, a DGEG ou a ERSE, pelo que entende que não deverão estar refletidas no valor das prestações unitárias” [Ata n.º 38 do Conselho Consultivo da URP].

“A ERSE reforça a mensagem já veiculada anteriormente, no sentido de se acautelar o tema da duplicação de informação – com todas as consequências no que respeita a duplicação de custos e desinformação ao mercado – e a necessidade de se acautelarem algumas das publicações previstas.

Concretamente no que respeita à publicação de preços de referência, seria importante que, em 2025, a ENSE adotasse e publicasse os valores calculados pela ERSE e que resultam da aplicação do Regulamento de Supervisão do SPN em vigor, amplamente discutido pelos stakeholders do setor, e cujas competências para a sua elaboração se encontram atualmente na esfera desta entidade reguladora.” [Parecer da ERSE ao Plano de Atividades e Orçamento 2025 ENSE].

atualmente particular relevância programas de fidelização, descontos associados a cartões, campanhas promocionais, aplicações digitais e benefícios cruzados com a aquisição de outros bens e serviços. Esta evolução justifica que a metodologia seja objeto de reavaliações periódicas, por forma a assegurar que continua a refletir adequadamente os preços efetivamente suportados pelos consumidores.

Acresce que, para efeitos da presente análise, não foi possível confirmar quais os ponderadores de quantidades efetivamente utilizados na construção da série histórica reportada ao Eurostat, nem o respetivo período de referência. Esta circunstância não permitiu avaliar em que medida os preços divulgados refletem a estrutura de consumo observada em cada período, particularmente num contexto em que se registaram alterações recentes na estrutura do consumo – nomeadamente a evolução diferenciada das vendas de gasolina e de gasóleo. Embora a utilização de ponderadores históricos constitua uma prática estatística comum, a sua representatividade depende da estabilidade dos padrões de consumo, podendo justificar-se a respetiva atualização sempre que ocorram alterações significativas na estrutura do mercado.

Neste contexto, considera-se oportuno promover, em articulação com a DGEG, uma reavaliação periódica da metodologia de recolha e tratamento da informação reportada ao Eurostat. Esse exercício poderá incidir, designadamente, sobre a explicitação dos pressupostos metodológicos adotados, os critérios de ponderação das diferentes tipologias de descontos, os ponderadores de quantidades utilizados e a respetiva periodicidade de atualização, bem como sobre a adequação da metodologia à evolução das práticas comerciais entretanto verificadas.

Uma revisão periódica da metodologia constitui uma boa prática estatística e regulatória. Para além de reforçar a robustez, a transparência e a comparabilidade da informação produzida, permitirá assegurar que os indicadores divulgados permanecem alinhados com a evolução do mercado nacional e continuam a representar, de forma rigorosa e atualizada, os preços efetivamente suportados pelos consumidores, apoiando simultaneamente uma análise mais consistente do funcionamento do mercado e uma melhor informação aos decisores públicos e aos consumidores.

7.2.3 REGIME SANCIONATÓRIO APLICÁVEL AO SPN

O Decreto-Lei n.º 31/2006, de 15 de fevereiro, prevê um conjunto de contraordenações aplicáveis ao incumprimento de diversas obrigações legais do setor. Contudo, este regime foi concebido num contexto

institucional distinto do atual e não acompanhou a evolução do modelo regulatório introduzido em 2018, que atribuiu à ERSE competências de regulação e supervisão económica sobre o SPN⁷⁴.

Como referido anteriormente, na sequência da reforma introduzida em 2018, a ERSE passou a exercer competências de regulação e supervisão económica sobre o SPN, incluindo a aprovação de regulamentação, a monitorização do mercado, a recolha e análise de informação, a realização de auditorias e a fiscalização do cumprimento das obrigações regulatórias. Esta evolução do modelo regulatório não foi, porém, acompanhada da correspondente adaptação do regime sancionatório, permanecendo uma dissociação entre as competências de supervisão atribuídas à ERSE e os instrumentos necessários para assegurar a efetividade dessas obrigações.

Esta solução contrasta com o enquadramento aplicável aos setores da eletricidade e do gás natural, nos quais a legislação prevê um regime sancionatório⁷⁵ associado ao incumprimento das obrigações regulatórias, conferindo maior efetividade aos poderes de regulação e supervisão atribuídos à ERSE.

Importa, contudo, sublinhar que o reforço do regime sancionatório não deve ser confundido com a introdução de mecanismos de controlo administrativo dos preços. Num mercado assente na liberdade de formação dos preços, divergências face ao Preço Eficiente ou diferenças na velocidade de repercussão das cotações internacionais não constituem, por si só, infrações. A intervenção sancionatória deve incidir exclusivamente sobre o incumprimento de obrigações jurídicas previstas na lei – designadamente deveres de informação, colaboração, transparência e cumprimento das determinações do regulador – e não sobre opções comerciais legítimas dos operadores. Do mesmo modo, o Preço Eficiente divulgado pela ERSE constitui um instrumento de transparência e monitorização do mercado, não correspondendo a um preço obrigatório nem a um limite administrativo aos preços praticados.

Propõe-se, por isso, a adaptação do regime sancionatório aplicável ao Sistema Petrolífero Nacional, mediante o alargamento do âmbito de aplicação do Regime Sancionatório do Setor Energético às matérias cuja regulação e supervisão económica compete à ERSE, com a correspondente tipificação das infrações

⁷⁴ Artigos 40.º-B a 40.º-F do Decreto-Lei n.º [31/2006](#), de 15 de fevereiro, na sua redação atual.

⁷⁵ Vide Lei n.º 9/2013, de 28 de janeiro, que aprova o regime sancionatório do setor energético, transpondo, em complemento com a alteração aos Estatutos da Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, as Diretivas n.os 2009/72/CE e 2009/73/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, que estabelecem regras comuns para o mercado interno da eletricidade e do gás natural e revogam, as Diretivas n.os 2003/54/CE e 2003/55/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de junho de 2003.

relacionadas com o incumprimento das obrigações regulatórias previstas na Lei⁷⁶. Tal opção permitirá assegurar uma adequada proteção dos consumidores independentemente do vetor energético utilizado.

Esta evolução contribuirá para reforçar a eficácia da supervisão, promover a uniformidade do quadro regulatório aplicável aos diferentes vetores energéticos e aumentar a confiança dos consumidores e dos agentes económicos no funcionamento transparente, eficiente e concorrencial do mercado.

A convergência progressiva dos modelos regulatórios dos diferentes setores energéticos justifica que as competências de regulação e supervisão atribuídas à ERSE sejam acompanhadas de instrumentos jurídicos equivalentes, assegurando a efetividade das obrigações regulatórias e uma tutela sancionatória coerente com o modelo regulatório vigente.

⁷⁶ Na realidade, a proposta de reformulação do regime sancionatório do setor energético não se esgota no alargamento do âmbito de aplicação ao Sistema Petrolífero Nacional, havendo outras matérias que merecem ser ponderadas, desde logo, determinadas (i) pelas profundas alterações na legislação europeia e nacional ocorridas desde 2013; (ii) pelo alargamento das competências da ERSE no âmbito da mobilidade elétrica; (iii) pela determinação específica de *enforcement* no âmbito do REMIT e do “quinto pacote” europeu; e ainda (iv) pela experiência recolhida na atividade sancionatória, pelas necessidades de aplicação extraterritorial num quadro de integração regional crescente e pela evolução da jurisprudência contraordenacional dos últimos dez anos.

8 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Evolução dos preços

O presente estudo foi solicitado num contexto de forte volatilidade dos mercados internacionais, marcado por aumentos expressivos dos preços dos combustíveis rodoviários e por dúvidas quanto ao funcionamento do mercado nacional, designadamente sobre a intensidade e a velocidade da repercussão das variações internacionais nos preços praticados em Portugal.

A análise desenvolvida evidencia que a evolução observada nos preços do mercado nacional foi determinada, em larga medida, pela evolução dos custos internacionais de aprovisionamento, não tendo sido identificados elementos que permitam concluir pela existência de irregularidades no funcionamento do mercado português dos combustíveis rodoviários.

A formação dos preços dos combustíveis rodoviários no mercado nacional é constituída pelos custos de aprovisionamento, pelos custos de o disponibilizar ao consumidor final e pelos impostos (ver secção 4). Dito de outra forma, o preço final resulta da conjugação i) das cotações internacionais dos produtos refinados – que incluem, por sua vez, os custos de transporte marítimo e os efeitos da taxa de câmbio -, ii) da incorporação de biocombustíveis, iii) dos custos de logística e distribuição, iv) da comercialização nos postos de abastecimento de combustível e v) da fiscalidade aplicável.

A evolução do preço do petróleo bruto, como o Brent, embora constitua uma referência relevante para o mercado petrolífero, não é suficiente para explicar a trajetória dos preços da gasolina e do gasóleo nem dos respetivos custos de aprovisionamento em Portugal (ver secção 5.1). O referencial mais diretamente relacionado com esses custos é a cotação internacional de cada produto refinado, que incorpora, para além do custo da matéria-prima, as condições específicas de oferta e procura, designadamente a disponibilidade das refinarias, os níveis de existências, os fluxos comerciais e as perturbações geopolíticas ou logísticas. Por essa razão, a gasolina e o gasóleo podem apresentar evoluções distintas entre si e afastar-se da trajetória do petróleo bruto, sobretudo em períodos de maior tensão nos mercados, como ocorreu em 2022 e, novamente, em 2026.

Esta diferenciação foi particularmente evidente no primeiro semestre de 2026, quando a valorização do gasóleo — e, em menor medida, da gasolina — excedeu significativamente a do Brent, refletindo,

sobretudo, a menor disponibilidade de destilados médios no mercado europeu e o agravamento dos riscos geopolíticos e logísticos.

Importa referir também que as cotações internacionais dos produtos refinados já internalizam as condições económicas da atividade de refinação, como as margens internacionais de refinação. Estas margens não devem, por isso, ser confundidas com as margens de comercialização observadas no mercado nacional nem consideradas uma parcela autónoma do preço de venda ao público. O aumento das margens internacionais de refinação é um fenómeno observado nos mercados internacionais, refletido nos preços utilizados para o aprovisionamento nacional e comum aos diversos países importadores. Uma vez que a refinação não constitui uma atividade sujeita à regulação económica da ERSE, eventuais medidas dirigidas aos respetivos resultados económicos ou à sua tributação extravasam o âmbito das competências da ERSE e o objeto do presente estudo.

No mercado nacional, a decomposição e a evolução do Preço Eficiente — referencial construído pela ERSE para representar o custo eficiente de disponibilização da gasolina e do gasóleo em Portugal continental, tendo por base a metodologia constante do Regulamento de Supervisão do SPN (RSSPN) e um conjunto de Parâmetros de Supervisão do SPN, ambos aprovados após processos de consulta pública — evidenciam que a trajetória dos preços acompanhou, de forma consistente, a evolução dos mercados internacionais e das restantes componentes de custo consideradas pela ERSE (ver secção 5.2). Durante o período de maior tensão, observou-se um afastamento temporário dos preços de pórtico face ao Preço Eficiente, particularmente no gasóleo simples. Este desvio refletiu, contudo, um ajustamento mais gradual dos preços praticados pelos operadores perante a rápida subida dos custos internacionais, reduzindo-se nas semanas seguintes à medida que estes estabilizaram.

A análise do preço com descontos — indicador reportado pela DGEG que procura aproximar o valor efetivamente pago pelos consumidores — evidencia que este permaneceu abaixo do Preço Eficiente durante todo o período analisado, incluindo na fase de maior tensão dos mercados internacionais (ver secção 5.4). A relativa estabilidade deste diferencial confirma a relevância estrutural dos descontos na formação do preço efetivamente suportado pelos consumidores, mesmo em contextos de forte aumento dos custos de aprovisionamento.

As análises realizadas permitiram também aprofundar uma questão frequentemente percecionada pelos consumidores, relativa à eventual existência de um fenómeno de transmissão assimétrica das cotações

internacionais para os preços nacionais, comumente designado na literatura económica por *“Rockets and Feathers”* (*Foguete-Pluma* traduzido para português). Os resultados obtidos não evidenciam a existência de um fenómeno persistente desta natureza.

Com efeito, no gasóleo simples, perante uma variação de 10 cênt./l da cotação internacional, a diferença estimada na repercussão de uma subida e de uma descida de igual magnitude é de 0,76 cênt./l na primeira semana. Esta assimetria mantém-se estatisticamente significativa nas três primeiras semanas, diminuindo progressivamente até 0,39 cênt./l ao fim de quatro semanas, momento a partir do qual deixa de ser estatisticamente demonstrável. Na gasolina 95 simples, não foi identificada evidência estatística de assimetria em nenhum dos horizontes analisados. Os resultados apontam, assim, para uma assimetria apenas no gasóleo, de reduzida magnitude económica e limitada às primeiras semanas do processo de ajustamento. Acresce que, não se observa que a repercussão de descidas nos preços comece mais tarde que a repercussão de subidas. As subidas e as descidas iniciam a sua repercussão no mesmo período, embora, no gasóleo, a descida estimada seja inicialmente um pouco menos intensa.

Esta conclusão assume particular importância, porquanto demonstra que a percepção frequentemente manifestada pelos consumidores de que os preços "sobem como um foguete e descem como uma pluma" não encontra explicação, em termos gerais, na formação dos preços no mercado nacional. Essa percepção poderá resultar, entre outros fatores, da própria dinâmica dos mercados internacionais dos produtos refinados, cujas subidas e descidas nem sempre apresentam a mesma intensidade, duração ou velocidade dos preços do Brent, bem como da evolução da fiscalidade aplicável.

A avaliação desenvolvida pela ERSE ao funcionamento do mercado assenta numa abordagem multidimensional, considerando, de forma integrada, a sua estrutura, a diversidade da oferta, a evolução dos preços, a persistência dos desvios e a intensidade da relação entre os mercados internacionais e os preços nacionais.

O período de maior volatilidade observado em 2026 não alterou os padrões fundamentais identificados nos anos anteriores. Apesar da intensidade dos choques internacionais, mantiveram-se as principais características do mercado, designadamente a diversidade da oferta, a diferenciação entre segmentos comerciais, a forte relação dos preços nacionais com os referenciais internacionais e os padrões concorrenciais anteriormente observados. Os resultados apontam, assim, para uma adaptação do mercado a um contexto excecional de custos, sem evidência de uma alteração estrutural do seu funcionamento.

Concretamente, a aplicação dos quatro critérios previstos no RSSPN para a avaliação do funcionamento do mercado evidencia que apenas o critério relativo à concentração grossista não é cumprido. No 1.º semestre de 2026, o CR4 situou-se abaixo do parâmetro de 80% no gasóleo e acima desse parâmetro na gasolina, enquanto o IHH permaneceu acima de 2 000 em ambos os produtos. No mercado retalhista, pelo contrário, os dois indicadores permaneceram abaixo dos respetivos parâmetros.

A diferenciação das ofertas refletiu-se igualmente no posicionamento dos diferentes segmentos comerciais (ver secção 5.3). Durante a fase de maior tensão dos mercados internacionais, os operadores *low-cost* e os hipermercados mantiveram, em média, preços inferiores ao Preço Eficiente, o que não aconteceu com as companhias petrolíferas. Este resultado é consistente com a existência de estratégias comerciais diferenciadas e evidencia que os preços médios agregados não representam integralmente a diversidade das ofertas disponíveis.

A análise da fiscalidade evidencia que o mecanismo temporário de ajustamento do ISP alterou parcialmente a transmissão das variações dos custos internacionais aos preços finais (ver secção 5.5). Embora não tenha afetado os custos económicos de aprovisionamento, atuou diretamente sobre a componente fiscal e, consequentemente, sobre o preço final de venda. As reduções do ISP atenuaram o aumento dos preços finais durante o período de maior tensão dos mercados, enquanto a posterior recomposição fiscal moderou a intensidade das descidas. A evolução dos preços suportados pelos consumidores deve, por isso, ser interpretada à luz da conjugação entre a evolução dos custos económicos e as decisões de política fiscal.

Por último, a comparação europeia evidencia a importância de distinguir a componente antes de impostos da componente fiscal na interpretação da posição relativa de Portugal. No gasóleo, o posicionamento nacional foi explicado predominantemente pela fiscalidade, uma vez que o preço antes de impostos permaneceu muito próximo da média europeia. Na gasolina, resultou da conjugação de uma componente antes de impostos e de uma fiscalidade superiores à média, assumindo esta última o contributo mais expressivo. A comparação com Espanha é particularmente ilustrativa: em ambos os combustíveis, Portugal apresentou preços finais superiores aos espanhóis, apesar de os respetivos preços antes de impostos serem inferiores, evidenciando o efeito determinante da fiscalidade na inversão da posição relativa entre os dois países. Esta comparação deve, contudo, ser interpretada à luz das medidas fiscais temporárias adotadas em Espanha neste período mais recente de forte volatilidade dos mercados internacionais, que contribuiu para aumentar o diferencial de preços finais face a Portugal. A posição relativa dos preços finais não pode,

por isso, ser interpretada, por si só, como reflexo das condições de funcionamento dos respetivos mercados.

Principais medidas propostas

Em conformidade com o âmbito definido no pedido dirigido pelo Governo, o presente estudo inclui um conjunto de medidas que decorrem diretamente das conclusões da análise realizada. As propostas apresentadas não resultam da identificação de disfunções estruturais no funcionamento do mercado, mas da oportunidade de reforçar os instrumentos de transparência, supervisão económica e informação aos consumidores, acompanhando a crescente complexidade do setor.

Uma parte significativa destas medidas encontra-se, aliás, já em desenvolvimento pela ERSE (ver secção 7.1). A promoção da transparência, da literacia energética e do empoderamento dos consumidores constitui um dos eixos estratégicos da atuação da ERSE, encontrando-se expressamente consagrada no seu Plano Estratégico e Financeiro Plurianual 2023-2027. Neste contexto, têm vindo a ser desenvolvidos diversos instrumentos destinados a reforçar a informação disponibilizada aos consumidores, aumentar a transparência do mercado e facilitar a comparação entre ofertas, contribuindo para decisões de consumo mais informadas e para um funcionamento mais eficiente do mercado.

Neste âmbito, destacam-se, designadamente, a divulgação semanal do Preço Eficiente e da respetiva decomposição, o Comparador de Preços de Combustíveis e Gás Engarrafado, o desenvolvimento de conteúdos de literacia energética, a futura aplicação móvel dedicada aos combustíveis e o Comparador da Mobilidade que se encontra em desenvolvimento, iniciativas que procuram aproximar a informação regulatória das decisões quotidianas dos consumidores e reforçar a transparência do mercado.

Elencam-se de seguida um conjunto de propostas que visam reforçar os instrumentos de transparência, supervisão económica e informação aos consumidores, algumas das quais se encontram mais detalhadas na secção 7.2.

1. Referenciais públicos utilizados na análise dos preços dos combustíveis

No domínio das medidas que visam reforçar a transparência da informação disponibilizada ao mercado, propõe-se promover uma maior harmonização dos referenciais públicos utilizados na análise dos preços dos combustíveis. Em particular, considera-se oportuno reavaliar a coexistência do Preço Eficiente da ERSE

e do Preço de Referência atualmente divulgado pela ENSE, procurando assegurar maior coerência entre os indicadores públicos utilizados e reduzir o risco de interpretações incorretas sobre a evolução dos preços e das margens de comercialização.

2. Preços com Descontos divulgados pela DGEG

Uma segunda medida visa reforçar a representatividade do Preço com Descontos, indicador que procura quantificar o valor efetivamente pago pelos consumidores. Para esse efeito, propõe-se, em articulação com a DGEG, a revisão periódica da metodologia utilizada na sua construção, incluindo o universo adotado, os descontos abrangidos, os critérios de ponderação e o período de referência das quantidades consideradas.

3. Regime Sancionatório aplicável ao SPN

No domínio das competências da ERSE, considera-se essencial reforçar a efetividade da supervisão económica através do reforço do regime sancionatório aplicável ao SPN. A evolução do modelo regulatório, que atribuiu à ERSE competências alargadas de regulação e supervisão económica, não foi acompanhada por um enquadramento sancionatório equivalente ao existente nos setores da eletricidade e do gás natural. Propõe-se, por isso, o alargamento do Regime Sancionatório do Setor Energético, aprovado pela Lei n.º 9/2013, de 28 de janeiro, às matérias abrangidas pela supervisão económica do SPN, assegurando uma maior coerência entre as competências de supervisão que lhe foram atribuídas e os mecanismos jurídicos disponíveis para garantir o cumprimento das obrigações regulatórias.

4. Incorporação de biocombustíveis

No que respeita ao funcionamento do mercado, importa igualmente ponderar o enquadramento aplicável à incorporação de biocombustíveis. A inexistência, à data, de uma meta de incorporação com carácter vinculativo pode gerar assimetrias entre operadores, na medida em que alguns continuam a assegurar voluntariamente níveis de incorporação compatíveis com os objetivos de descarbonização, enquanto outros poderão optar por níveis inferiores. Esta situação poderá traduzir-se em diferenças de custos entre operadores que não se refletem necessariamente nos preços de venda ao público, potenciando vantagens económicas para aqueles que suportam menores custos de incorporação.

Por outro lado, a inexistência de uma meta de incorporação vinculativa introduz um elevado grau de incerteza para os produtores nacionais de biocombustíveis. Esta circunstância pode dificultar o

planeamento da produção e do aprovisionamento de *feedstocks*, limitar a obtenção de economias de escala e aumentar os custos de produção, com potenciais repercussões no preço final dos combustíveis.

Neste contexto, poderá revelar-se oportuna a reavaliação do enquadramento em vigor, por forma a assegurar condições de concorrência mais equilibradas entre operadores e maior previsibilidade no cumprimento dos objetivos de incorporação de biocombustíveis.

5. Apoios temporários e dirigidos ao transporte rodoviário profissional

Por último, no domínio da salvaguarda da competitividade da economia nacional, caso persistam perturbações excecionais nos mercados internacionais e se considere necessária a adoção de medidas adicionais, poderá ser avaliada a adequação de apoios temporários e especificamente dirigidos ao transporte rodoviário profissional, atendendo ao seu papel no funcionamento das cadeias de abastecimento, na distribuição de bens e no transporte de passageiros. A focalização das medidas na mobilidade associada à atividade económica permitiria mitigar os efeitos de choques excecionais sobre a competitividade, evitando simultaneamente incentivos generalizados ao consumo de combustíveis fósseis na mobilidade individual. Qualquer intervenção deverá, em todo o caso, ser devidamente direcionada, limitada no tempo, proporcional nos seus efeitos face aos impactos iniciais e sujeita a avaliação periódica.

Em conjunto, estas medidas visam reforçar a transparência, a concorrência, a qualidade da informação, a efetividade da supervisão económica e a confiança dos consumidores, assegurando que o mercado continua a responder de forma eficiente aos desafios colocados pela crescente complexidade do setor.

Riscos e perspetivas para o mercado nacional

Os combustíveis rodoviários mantêm uma importância estratégica para a economia portuguesa, não apenas pelo seu impacto direto nos custos de mobilidade das famílias e das empresas, mas também pelo papel que desempenham no funcionamento das cadeias de abastecimento e da atividade económica. Em 2024, a rodovia assegurou 86,3% do transporte terrestre de mercadorias em Portugal e os veículos a gasolina e a gasóleo representaram 91,8% dos veículos-quilómetro percorridos. Apesar do crescimento da mobilidade elétrica, a lenta renovação de um parque automóvel com uma idade média de 14,1 anos permite antecipar que a gasolina e, sobretudo, o gasóleo continuarão a assumir uma expressão relevante na procura de energia para a mobilidade durante os próximos anos. Esta realidade significa que a evolução dos preços destes combustíveis continuará a produzir efeitos relevantes sobre a competitividade da

economia portuguesa e sobre o custo de vida das famílias, justificando uma atenção permanente por parte das entidades públicas.

Os dois principais choques geopolíticos recentes – a guerra entre a Rússia e a Ucrânia e a crise no Médio Oriente – têm afetado o mercado europeu de combustíveis através de canais distintos, pelo que os seus impactos não se distribuem de forma homogénea. Enquanto as perturbações no Médio Oriente se transmitem sobretudo por via marítima, através do Golfo Pérsico, do Mar Vermelho e do Canal de Suez, a guerra na Ucrânia afetou principalmente os fluxos terrestres provenientes da Rússia, complementados pelas restrições ao comércio marítimo de petróleo e produtos refinados.

A exposição de cada região depende, assim, da sua estrutura de abastecimento. Os mercados mediterrânicos são mais vulneráveis às perturbações provenientes do Médio Oriente, enquanto a Europa Central e de Leste permanece mais exposta às disrupções dos fluxos russos. Por seu lado, a região ARA, principal *hub* europeu de refinação e comercialização, funciona como um mercado de arbitragem entre ambas as origens de abastecimento, refletindo simultaneamente os efeitos dos dois choques, sobretudo em contextos de reduzidos níveis de existências e de limitada capacidade de refinação.

Esta questão assume particular relevância num contexto de redução estrutural da capacidade de refinação europeia. A União Europeia passou progressivamente de uma situação de maior autossuficiência em produtos refinados para uma maior dependência de importações. Embora parte das refinarias encerradas tenha sido convertida em terminais de armazenagem e importação, preservando capacidade logística, os reduzidos níveis de existências e as limitações da capacidade de refinação diminuem a margem de resposta a perturbações da oferta. A crescente importância dos custos de transporte marítimo reforça esta vulnerabilidade: episódios de desvio de rotas, menor disponibilidade de navios ou aumento dos prémios de seguro podem elevar significativamente o custo de colocação dos produtos refinados no mercado europeu, mesmo quando as cotações internacionais do petróleo bruto se encontram em trajetória descendente.

A experiência recente demonstra, assim, que os riscos associados aos mercados internacionais não se esgotam na volatilidade dos preços. Portugal beneficiou da diversificação das suas origens de aprovisionamento e não registou situações de rutura de abastecimento; noutros Estados-Membros, porém, uma maior dependência de determinadas fontes ou corredores logísticos pode traduzir as perturbações internacionais não apenas em pressão sobre os preços, mas também em constrangimentos

físicos ao fornecimento. A segurança de abastecimento e a estabilidade dos preços constituem, por isso, dimensões complementares da política energética.

Neste contexto, a diversificação das fontes energéticas constitui também um elemento relevante para reforçar a resiliência do sistema. A bioenergia e os demais combustíveis de baixo teor de carbono poderão desempenhar um papel relevante na estratégia energética nacional, contribuindo simultaneamente para a diversificação das fontes de energia, a redução da dependência externa de combustíveis fósseis, o cumprimento dos objetivos de descarbonização e a valorização de resíduos e subprodutos, promovendo igualmente princípios de economia circular. Para que este contributo seja sustentável, importa, contudo, assegurar um enquadramento regulatório estável e previsível. Nos biocombustíveis, em particular, a definição clara das metas aplicáveis é particularmente relevante para proporcionar condições concorrenciais equitativas entre operadores e evitar que a incerteza regulatória conduza ao adiamento de investimentos ou ao desinvestimento numa atividade que pode assumir importância crescente na transição energética e na segurança de abastecimento.

A experiência recente demonstra que a crescente complexidade da formação dos preços torna cada vez mais difícil interpretar a evolução do mercado apenas através da observação do preço final dos combustíveis. A compreensão dos movimentos observados exige considerar simultaneamente fatores geopolíticos, mercados internacionais de produtos refinados, custos logísticos, fiscalidade, incorporação de biocombustíveis e estratégias comerciais dos operadores. A transição energética, ao introduzir novas componentes de custo, cadeias de abastecimento e agentes no mercado, tende a acentuar esta complexidade, não reduzindo, por isso, a necessidade de supervisão económica, mas antes reforçando-a. Esta realidade exige uma supervisão progressivamente mais robusta, assente em metodologias adequadas, informação transparente e capacidade analítica para acompanhar a transformação do setor.

Em síntese, recomenda-se que a política pública para os combustíveis rodoviários assente numa abordagem integrada, capaz de conciliar três objetivos fundamentais: (i) garantir condições de transparência e concorrência efetiva nos mercados, promovendo a eficiência e a proteção dos consumidores; (ii) assegurar a segurança e a resiliência do abastecimento; e (iii) enquadrar a evolução do setor de forma consistente com a transição energética e com os compromissos de descarbonização. Num contexto de crescente incerteza geopolítica e de profunda transformação do setor energético, a qualidade da supervisão constituirá um fator determinante para reforçar a confiança dos consumidores, promover a

eficiência dos mercados e contribuir para a competitividade, a segurança energética e a resiliência da economia portuguesa.

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, em 12 de agosto de 2026

Emitido no exercício das competências consultivas dos artigos 15º a 18º dos Estatutos da ERSE, o documento é suscetível de ser disponibilizado publicamente, após tomada de decisão ou um ano após a elaboração, sem prejuízo do acesso ou divulgação anterior, nos termos legais. A disponibilização não abarca a informação que, por natureza, seja comercialmente sensível, segredo legalmente protegido ou dados pessoais.

ANEXO A DIVERSIDADE GEOGRÁFICA DAS IMPORTAÇÕES NACIONAIS DE PRODUTOS PETROLÍFEROS ENERGÉTICOS E BIOCOMBUSTÍVEIS

O presente anexo complementa a análise do aprovisionamento nacional através da identificação das principais origens das importações de produtos petrolíferos energéticos e biocombustíveis. Os dados, expressos em milhares de toneladas, abrangem um conjunto mais amplo do que a gasolina e o gasóleo rodoviários, incluindo igualmente GPL, combustível para aviação, fuelóleo, coque de petróleo, gasolina de aviação e biodiesel. Não incluem petróleo bruto, analisado separadamente no corpo do estudo.

Quadro A.1 - Importações nacionais de produtos petrolíferos energéticos e biocombustíveis, por país de origem

País de origem	2023	2024*	Quota em 2024	Principais produtos importados em 2024
Espanha	1 900,00	1 817,20	56,70%	Gasóleo, gasolina, fuelóleo e coque
Estados Unidos	446	339,3	10,60%	GPL e coque de petróleo
Países Baixos	348,3	296,8	9,30%	Gasóleo, gasolina e biodiesel
Kuwait	40	240,9	7,50%	Jet
Coreia do Sul	114,9	112	3,50%	Jet
México		78,2	2,40%	Coque de petróleo
Argélia		66	2,10%	Fuelóleo
China	239,4	62	1,90%	Jet
Arábia Saudita		47	1,50%	Jet
Reino Unido	57,8	42	1,30%	GPL e biodiesel
Noruega	53,1	39,7	1,20%	GPL
Bélgica	69,1	25,7	0,80%	Gasóleo e biodiesel
Guiné Equatorial		22	0,70%	GPL
Nigéria		12,2	0,40%	GPL
Alemanha	2,9	3	0,10%	GPL
França	1,3	1,8	0,10%	Gasolina
Polónia	9,6	0,7	<0,1%	Gasolina de aviação
Itália	33	0,5	<0,1%	Gasóleo
Irlanda		<0,1	<0,1%	Gasolina de aviação
Origens residuais	2		---	---
<i>Total</i>	<i>3 317,4</i>	<i>3 207,0</i>	<i>100%</i>	

Fonte: [DGEG](#). Nota: valores em milhares de toneladas. Os valores relativos a 2024* são provisórios. Tratamento: ERSE.

Entre 2023 e 2024, o volume total importado diminuiu de 3 317,4 para 3 207,0 milhares de toneladas, correspondendo a uma redução de 110,4 milhares de toneladas, ou 3,3%. Esta relativa estabilidade do volume global foi acompanhada por alterações mais significativas na composição geográfica das importações.

Espanha manteve-se como a principal origem, com 1 817,2 milhares de toneladas e 56,7% do total importado em 2024. Apesar de o volume proveniente de Espanha ter diminuído 4,4% relativamente a 2023, a respetiva quota recuou apenas de cerca de 57,3% para 56,7%. A predominância espanhola apresenta,

assim, um carácter estrutural e reflete a proximidade geográfica, a integração dos mercados ibéricos e a dimensão e diversidade do sistema refinador e logístico espanhol. Espanha constitui ainda a única origem associada simultaneamente a gasóleo, gasolina, fuelóleo e coque de petróleo.

Os Estados Unidos e os Países Baixos mantiveram-se como a segunda e a terceira principais origens, com quotas de 10,6% e 9,3%, respetivamente. Contudo, os volumes importados diminuíram 23,9% no caso dos Estados Unidos e 14,8% no caso dos Países Baixos. No seu conjunto, os países europeus representaram cerca de 69,5% das importações em 2024, abaixo dos 74,6% observados em 2023. Verificou-se, portanto, algum reforço das origens extraeuropeias, embora sem alterar a posição dominante de Espanha.

O número de países individualmente identificados no Quadro A.1 aumentou de 13 em 2023 para 19 em 2024. Surgiram importações provenientes do México, da Argélia, da Arábia Saudita, da Guiné Equatorial, da Nigéria e, de forma residual, da Irlanda. Excluindo esta última, estas novas origens totalizaram 225,4 milhares de toneladas, equivalentes a cerca de 7,0% das importações de 2024. Este aumento do número de origens revela capacidade de adaptação da carteira de aprovisionamento, mas não corresponde necessariamente a uma diversificação equivalente da gasolina e do gasóleo.

Com efeito, uma parte importante da alteração geográfica encontra-se associada a produtos específicos. O caso mais expressivo ocorreu no combustível para aviação: as importações provenientes do Kuwait aumentaram de 40,0 para 240,9 milhares de toneladas, enquanto as provenientes da China diminuíram de 239,4 para 62,0 milhares de toneladas. A Coreia do Sul manteve um volume próximo do registado em 2023 e a Arábia Saudita surgiu com 47,0 milhares de toneladas. Estes movimentos são consistentes com uma recomposição das origens do aprovisionamento de jet, e não com uma alteração equivalente nas importações de combustíveis rodoviários.

Observa-se uma especialização semelhante noutros produtos. O México surge associado ao coque de petróleo e a Argélia ao fuelóleo. No GPL, aos fornecimentos provenientes dos Estados Unidos, do Reino Unido, da Noruega e da Alemanha juntaram-se, em 2024, a Guiné Equatorial e a Nigéria. O biodiesel manteve uma origem predominantemente europeia, designadamente nos Países Baixos, no Reino Unido e na Bélgica.

A diversidade das importações deve, por conseguinte, ser avaliada em duas dimensões. Em termos agregados, Portugal dispõe de um conjunto alargado de origens e demonstrou capacidade para substituir ou complementar fornecedores entre 2023 e 2024. Ao nível de cada produto, porém, os fluxos encontram-

se mais concentrados e especializados: Espanha assume particular relevância na gasolina e no gasóleo; o Médio Oriente e a Ásia no combustível para aviação; os Estados Unidos e o México no coque de petróleo; e um conjunto de origens atlânticas e africanas no GPL.

Conclui-se, assim, que o aprovisionamento nacional combina uma base ibérica estrutural com fornecimentos complementares do Noroeste europeu e fluxos extraeuropeus especializados. Esta configuração proporciona flexibilidade na composição global das importações, mas a existência de um maior número de países de origem não garante, por si só, a substituíbilidade imediata dos fornecimentos. Esta depende das especificações de cada produto, da disponibilidade de navios, das rotas marítimas, das infraestruturas de receção e armazenagem e das condições comerciais.

ANEXO B PRINCIPAIS INFRAESTRUTURAS DE LOGÍSTICA PRIMÁRIA DE PRODUTOS PETROLÍFEROS EM PORTUGAL

O presente anexo complementa a análise da logística primária, apresentando as principais infraestruturas nacionais de receção, armazenagem, transporte e expedição de produtos petrolíferos. A caracterização encontra-se organizada por região e inclui as condições de acesso às instalações e a sua relevância para os custos de aprovisionamento e distribuição.

Na região norte, o Terminal Petrolheiro de Leixões encontra-se ligado ao atual Parque Logístico de Matosinhos e a outros parques de combustíveis localizados no concelho. Apesar do encerramento da atividade de refinação em Matosinhos, em 2021, o parque logístico mantém funções de armazenagem e expedição de produtos finais, estando ligado ao terminal por vários oleodutos e ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro por um oleoduto de combustível para aviação. No Porto de Aveiro, o Terminal de Granéis Líquidos serve o parque da Prio, na Gafanha da Nazaré, que recebe e armazena gasóleo, gasolina, biocombustíveis, óleos vegetais e outros produtos. Em 2020, a capacidade de armazenagem de gasolina desta instalação aumentou de 10 mil para 26 mil m³.

Na região de Lisboa, destacam-se os terminais do Porto dos Buchos, operado pela OZ Energia, da Banática, operado pela Repsol, e do Barreiro, atualmente operado pela Chane. Este último dispõe de 25 tanques, com uma capacidade total de armazenagem de 178 mil m³, e está vocacionado para a prestação de serviços logísticos a diferentes utilizadores. A margem sul do Tejo integra ainda a instalação da POL NATO, utilizada para reservas estratégicas, e instalações orientadas predominantemente para o abastecimento de combustíveis a navios. Estas infraestruturas não desempenham, por isso, exatamente a mesma função no abastecimento do mercado rodoviário.

Na região sul, o Porto de Setúbal dispõe do terminal Tanquisado/Eco-Oil, associado ao parque de armazenagem da Mitrena. Em Sines localizam-se as instalações de armazenagem da refinaria e o parque da Repsol destinado a gasóleo. Estas instalações estão ligadas ao Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Sines, o maior do país, que dispõe de seis postos de acostagem, pode receber navios até 350 mil toneladas de porte e permite movimentar simultaneamente petróleo bruto, produtos refinados, gases liquefeitos e outros granéis líquidos.

No centro do sistema encontra-se o parque da Companhia Logística de Combustíveis (CLC), em Aveiras de Cima. Esta instalação dispõe de cerca de 315 mil m³ de capacidade para gasolina, gasóleo e combustível

para aviação e de 30,8 mil m³ para GPL. Recebe seis produtos – gasóleo, gasolinas IO95 e IO98, combustível para aviação, propano e butano – através do oleoduto multiprodutos com origem em Sines. O oleoduto tem 147 km de extensão e uma capacidade de transporte de quatro milhões de toneladas por ano. A partir de Aveiras, os produtos são armazenados, controlados e expedidos, sobretudo por camião-cisterna, para a zona centro, a Área Metropolitana de Lisboa e o Aeroporto Humberto Delgado. Tanto o parque como o oleoduto foram declarados infraestruturas de interesse público, encontrando-se sujeitos a condições de acesso por terceiros.

A relevância económica da localização e do acesso efetivo foi já evidenciada pela ERSE no [estudo](#) custo-benefício da ligação de 8 km entre o Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Sines e o oleoduto Sines-Aveiras. O estudo estimou que 100 km adicionais de transporte por camião-cisterna representavam um acréscimo de aproximadamente 0,89 cênt./l, superior em cerca de 60% ao custo médio de referência então apurado para a descarga e armazenagem. Concluiu, por isso, que o acesso efetivo a instalações de armazenagem e expedição localizadas no norte, centro e sul pode reduzir os custos de distribuição e favorecer a concorrência.

O mesmo estudo mostrou, contudo, que a construção de capacidade adicional não gera necessariamente benefícios líquidos. Estes dependem da utilização efetiva da infraestrutura e de os ganhos obtidos através da importação, face aos preços à saída da refinaria nacional, serem suficientes para cobrir os respetivos custos. Neste contexto, a ERSE salientou a importância de otimizar as infraestruturas existentes e de promover modelos de acesso negociado ou de subscrição de capacidade que repartam adequadamente os riscos e favoreçam a abertura das importações.

ANEXO C ANÁLISE POR SEGMENTO DE OFERTA

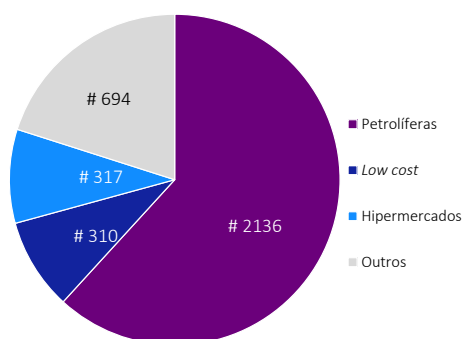
Caracterização dos segmentos de oferta

No quadro infra estão identificadas as marcas que constituem os vários segmentos de mercado, e na a dimensão dos mesmos no mercado nacional.

Quadro C-1 – Marcas de postos de abastecimento consideradas na análise, por segmento de oferta

Companhias Petrolíferas	Low-Cost	Hipermercados
BP	BXpress	Auchan
Esso	Ecobrent	Ecomarché
Cepsa/Moeve	Petroprix	Intermarché
Galp	Plenergy	Leclerc
OZ Energia	Prio	Pingo Doce
Repsol	Rede Energia	Recheio
Shell		

Figura C-1 – Distribuição da rede nacional de postos de abastecimento por segmento de oferta, 2026



Fonte: Balcão Único da Energia. Tratamento: ERSE.

A distribuição da rede evidencia o peso da categoria «Outros», que reúne a maioria dos postos de abastecimento identificados. Esta repartição traduz a presença dos diferentes segmentos em número de postos, não o respetivo peso nas quantidades vendidas. Dada a heterogeneidade daquela categoria, a comparação de preços apresentada seguidamente incide apenas nas companhias petrolíferas, nos operadores *low cost* e nos hipermercados.

Distribuição estatística dos diferenciais entre os preços anunciados e o Preço Eficiente por segmento de oferta

Quadro C-2 – Indicadores estatísticos dos diferenciais entre os preços médios anunciados e o preço eficiente do gasóleo simples, por segmento de oferta

Preço^{Petrolíferas} - Preço^{Eficiente}	Jan 23 - Fev 26	Mar 26 - Jul 26
Mínimo	-4,841	-23,485
Percentil 25	2,730	-4,581
Mediana	4,197	-2,046
Percentil 75	5,848	4,492
Máximo	12,118	13,710
Preço^{low cost} - Preço^{Eficiente}		
Mínimo	-16,521	-35,213
Percentil 25	-8,330	-17,599
Mediana	-6,348	-15,470
Percentil 75	-4,429	-8,828
Máximo	3,052	-0,319
Preço^{hipermercados} - Preço^{Eficiente}		
Mínimo	-17,595	-36,898
Percentil 25	-9,904	-18,598
Mediana	-8,400	-15,572
Percentil 75	-6,437	-8,853
Máximo	0,623	1,164

Nota: Valores em cêntimos por litro, com impostos.

Fonte: ERSE (preço eficiente) e Balcão Único da Energia (preço petrolíferas, preço *low cost*, preço hipermercados). Tratamento: ERSE.

Entre janeiro de 2023 e fevereiro de 2026, a mediana do diferencial das companhias petrolíferas foi de +4,197 cênt./l, situando-se os 50% centrais das observações entre +2,730 e +5,848 cênt./l. No mesmo período, as medianas dos diferenciais dos operadores *low cost* e dos hipermercados foram de -6,348 e -8,400 cênt./l, respetivamente. Os correspondentes intervalos interquartis situaram-se entre -8,330 e -4,429 cênt./l, no segmento *low cost*, e entre -9,904 e -6,437 cênt./l, nos hipermercados.

Entre março e julho de 2026, a mediana do diferencial das companhias petrolíferas inverteu o sinal, diminuindo para -2,046 cênt./l, e o intervalo interquartil passou a abranger valores negativos e positivos, entre -4,581 e +4,492 cênt./l. Nos segmentos *low cost* e hipermercados, as medianas diminuíram para -15,470 e -15,572 cênt./l, respetivamente. Os intervalos interquartis deslocaram-se igualmente no sentido negativo, passando a situar-se entre -17,599 e -8,828 cênt./l, no primeiro segmento, e entre -18,598 e -8,853 cênt./l, no segundo.

Os mínimos registados neste último período – -23,485 cênt./l nas companhias petrolíferas, -35,213 cênt./l nos operadores *low cost* e -36,898 cênt./l nos hipermercados – evidenciam a intensidade do afastamento

ocorrido nas semanas em que o Preço Eficiente reagiu mais acentuadamente ao aumento dos custos de aprovisionamento. A amplitude entre o mínimo e o máximo também aumentou significativamente nos três segmentos. Entre janeiro de 2023 e fevereiro de 2026, a maior amplitude foi registada no segmento *low cost*, com 19,573 cênt./l. Entre março e julho de 2026, verificou-se nos hipermercados, com 38,062 cênt./l, ligeiramente acima dos 37,195 cênt./l observados nas companhias petrolíferas.

Quadro C-3 – Indicadores estatísticos dos diferenciais entre os preços dos segmentos de oferta e o Preço Eficiente da gasolina 95 simples

Preço^{Petrolíferas} - Preço^{Eficiente}	Jan 23 - Fev 26	Mar 26 - Jul 26
Mínimo	-5,724	-8,447
Percentil 25	3,024	-0,443
Mediana	4,227	0,712
Percentil 75	5,307	5,017
Máximo	15,514	14,145
Preço^{low cost} - Preço^{Eficiente}		
Mínimo	-15,985	-21,482
Percentil 25	-7,535	-13,490
Mediana	-6,092	-11,684
Percentil 75	-4,597	-8,039
Máximo	6,900	0,033
Preço^{hipermercados} - Preço^{Eficiente}		
Mínimo	-18,024	-21,631
Percentil 25	-8,782	-12,963
Mediana	-7,204	-11,699
Percentil 75	-5,645	-7,481
Máximo	5,308	1,979

Nota: Valores em cêntimos por litro, com impostos.

Fonte: ERSE (preço eficiente) e Balcão Único da Energia (preço petrolíferas, preço *low cost*, preço hipermercados). Tratamento: ERSE.

Entre janeiro de 2023 e fevereiro de 2026, os preços das companhias petrolíferas situaram-se predominantemente acima do Preço Eficiente, com um diferencial mediano de +4,227 cênt./l. Em contraste, os preços dos operadores *low cost* e dos hipermercados permaneceram abaixo daquele referencial, apresentando medianas de -6,092 e -7,204 cênt./l, respetivamente.

Entre março e julho de 2026, o diferencial mediano das companhias petrolíferas diminuiu para +0,712 cênt./l, aproximando-se de zero. Nos segmentos *low cost* e hipermercados, os diferenciais acentuaram-se para cerca de -11,7 cênt./l. Esta alteração reflete a reação mais rápida do Preço Eficiente ao aumento dos custos de aprovisionamento, observando-se posteriormente uma aproximação entre os vários referenciais.

Evolução dos diferenciais entre os preços dos segmentos de oferta

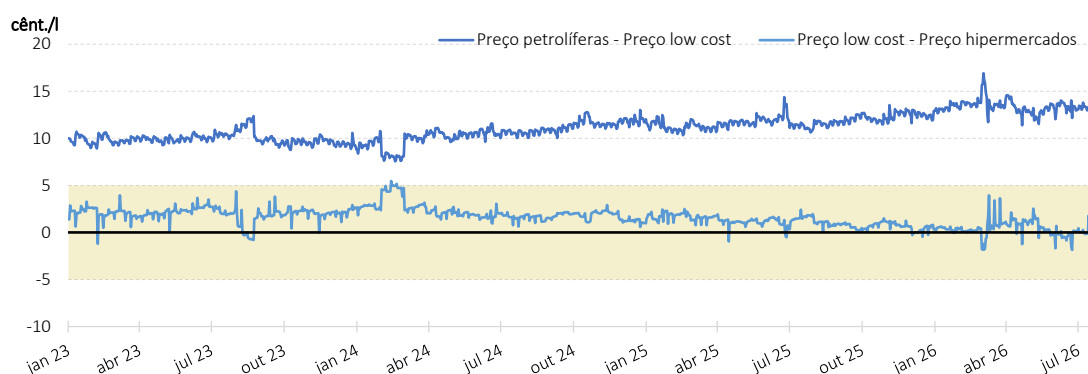
Para avaliar a posição relativa dos preços anunciados pelos diferentes segmentos de oferta, calcularam-se os respetivos diferenciais semanais, com impostos, expressos em cênt./l. As figuras apresentam a sua evolução e os quadros sintetizam a distribuição em dois períodos: janeiro de 2023 a fevereiro de 2026 e março a julho de 2026. A comparação privilegia a mediana e os percentis 25 e 75.

Uma vez que os preços comparados incorporam as mesmas taxas fiscais aplicáveis em cada semana, as alterações do ISP e do adicionamento sobre as emissões de CO₂ afetam os dois referenciais de igual modo e não determinam diretamente a evolução dos desvios. A incidência do IVA à taxa de 23% amplia a diferença subjacente antes de impostos, sem alterar o respetivo sinal.

Gasóleo simples

Os preços das companhias petrolíferas situaram-se, durante todo o período analisado, acima dos preços dos operadores *low cost* e dos hipermercados, que permaneceram próximos entre si. O diferencial entre as companhias petrolíferas e os operadores *low cost* apresentou uma tendência de aumento gradual, enquanto os preços dos segmentos *low cost* e hipermercados convergiram, apesar da maior variabilidade semanal observada a partir de março de 2026. Esta evolução é apresentada na Figura C-2 e sintetizada no Quadro C-4.

Figura C-2 – Evolução dos diferenciais entre os preços médios anunciados do gasóleo simples, por segmento de oferta



Nota: Valores em cênt./l, com impostos. Os diferenciais correspondem ao preço médio do primeiro segmento menos o preço médio do segundo. Um valor positivo significa que o preço do primeiro segmento se situou acima do segundo; um valor negativo significa que ficou abaixo.

Fonte: Balcão Único da Energia (preços anunciados). Tratamento: ERSE.

Quadro C-4 – Diferenciais médios entre os preços do gasóleo simples, por segmento de oferta e período de análise

Indicador	Média 2023-2025	Média Jan-Fev 2026	Média Mar-Abr 2026	Média Mai-Jul 2026
Dif. petrolíferas –Low cost	+ 10,8 cênt./l	+ 13,5 cênt./l	+ 13,6 cênt./l	+ 13,0 cênt./l
Dif. petrolíferas –hipermercados	+ 12,5 cênt./l	+ 13,8 cênt./l	+ 14,4 cênt./l	+ 13,3 cênt./l
Dif. low cost –hipermercados	+ 1,7 cênt./l	+ 0,3 cênt./l	+ 0,8 cênt./l	+ 0,2 cênt./l

Nota: Médias simples dos diferenciais semanais, expressos em cênt./l, com impostos.

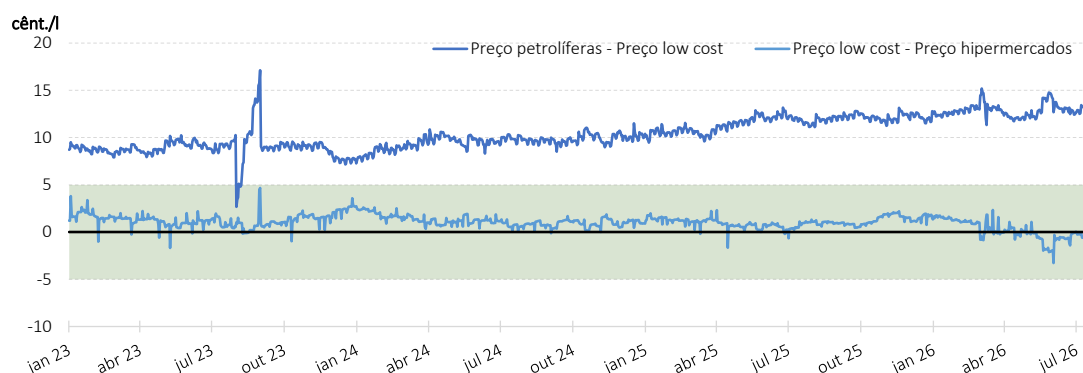
Fonte: Balcão Único da Energia (preços anunciados). Tratamento: ERSE.

Em 2026, o diferencial entre as companhias petrolíferas e os operadores *low cost* manteve-se próximo de 13 cênt./l, acima da média de 10,8 cênt./l observada entre 2023 e 2025. O diferencial face aos hipermercados atingiu 14,4 cênt./l entre março e abril, diminuindo para 13,3 cênt./l entre maio e julho. Entre os operadores *low cost* e os hipermercados, o diferencial médio diminuiu de 1,7 cênt./l, em 2023-2025, para 0,3 cênt./l entre janeiro e fevereiro de 2026. Após um aumento temporário para 0,8 cênt./l no período de maior tensão, reduziu-se para 0,2 cênt./l entre maio e julho.

Gasolina 95 simples

Na gasolina 95 simples observou-se um padrão semelhante. O diferencial entre os preços das companhias petrolíferas e dos operadores *low cost* apresentou uma tendência crescente, enquanto os preços dos segmentos *low cost* e hipermercados se aproximaram progressivamente, chegando a inverter a sua posição relativa no final do período. Esta evolução é apresentada na Figura C-3 e sintetizada no Quadro C-5.

Figura C-3 – Evolução dos diferenciais entre os preços médios anunciados da gasolina 95 simples, por segmento de oferta



Nota: Nota: Valores em cênt./l, com impostos. Os diferenciais correspondem ao preço médio do primeiro segmento menos o preço médio do segundo. Um valor positivo significa que o preço do primeiro segmento se situou acima do segundo; um valor negativo significa que ficou abaixo.

Fonte: Balcão Único da Energia (preços anunciados). Tratamento: ERSE.

Quadro C-5 – Diferenciais médios entre os preços da gasolina 95 simples, por segmento de oferta e período de análise

Indicador	Média 2023-2025	Média Jan-Fev 2026	Média Mar-Abr 2026	Média Mai-Jul 2026
Dif. petrolíferas – <i>Low cost</i>	+ 10,0 cênt./l	+ 12,8 cênt./l	+ 12,7 cênt./l	+ 13,0 cênt./l
Dif. petrolíferas – hipermercados	+ 11,2 cênt./l	+ 14,0 cênt./l	+ 12,9 cênt./l	+ 12,4 cênt./l
Dif. <i>low cost</i> – hipermercados	+ 1,2 cênt./l	+ 1,3 cênt./l	+ 0,1 cênt./l	- 0,6 cênt./l

Nota: Médias simples dos diferenciais semanais, expressos em cênt./l, com impostos.

Fonte: Fonte: Balcão Único da Energia (preços anunciados). Tratamento: ERSE.

Em 2026, o diferencial entre as companhias petrolíferas e os operadores *low cost* manteve-se relativamente estável, entre 12,7 e 13,0 cênt./l, acima da média de 10,0 cênt./l observada entre 2023 e 2025. O diferencial face aos hipermercados diminuiu de 14,0 cênt./l, entre janeiro e fevereiro, para 12,4 cênt./l entre maio e julho.

Entre os operadores *low cost* e os hipermercados, o diferencial diminuiu de +1,3 cênt./l, entre janeiro e fevereiro, para +0,1 cênt./l entre março e abril, passando para -0,6 cênt./l entre maio e julho. Neste último período, o preço médio dos operadores *low cost* ficou, assim, ligeiramente abaixo do preço médio dos hipermercados.

Em ambos os combustíveis, as companhias petrolíferas mantiveram preços superiores aos dos segmentos mais económicos. A principal alteração ocorreu na posição relativa dos operadores *low cost* e dos hipermercados, cujos preços convergiram no gasóleo simples e inverteram a sua posição média na gasolina 95 simples.

Metodologia de avaliação da diferenciação das ofertas comerciais

O critério relativo à diferenciação das ofertas comerciais avalia se as marcas presentes no mercado adotam estratégias de preço efetivamente distintas. A análise incide sobre a componente de retalho, por ser nesta parcela que se refletem principalmente o posicionamento comercial e a estratégia de preço de cada marca.

Na operacionalização dos parâmetros da metodologia de supervisão, a análise incide sobre a componente de retalho dos preços anunciados em pórtico. Esta componente é obtida retirando ao preço antes de impostos os custos de referência das atividades a montante:

$$R_{i,p,t} = PVP_{i,p,t}^{AI} - C_{p,t}^{montante}$$

em que $R_{i,p,t}$ representa a componente de retalho da marca i , para o produto p , no dia t ; $PVP_{i,p,t}^{AI}$ corresponde ao preço de pórtico antes de impostos; e $C_{p,t}^{montante}$ agrega as componentes de aprovisionamento e refinação, incorporação de biocombustíveis, logística primária e os restantes custos de referência anteriores ao retalho.

O preço antes de impostos é obtido retirando o IVA, o ISP e o adicionamento sobre as emissões de CO₂:

$$PVP_{i,p,t}^{AI} = \frac{PVP_{i,p,t}}{1 + IVA} - ISP_{p,t} - AdCO_{2,p,t}$$

A dispersão das ofertas é avaliada através do desvio-padrão e do coeficiente de variação:

$$CVPA = \frac{\sigma_{R_p}}{\bar{R}_p} \times 100$$

A utilização do coeficiente de variação permite comparar a diferenciação das ofertas entre produtos e períodos com níveis médios distintos. A metodologia considera um valor médio por marca, sem ponderação pela respetiva quota de mercado, uma vez que a representatividade dos operadores já é analisada autonomamente através do critério de concentração retalhista.

A análise deve abranger uma janela de três meses e ser realizada separadamente para a gasolina IO95 simples e para o gasóleo simples. Pode ser complementada com o preço mínimo, o preço máximo, a amplitude das ofertas e a diferença entre a média e as ofertas mais baixas.

ANEXO D METODOLOGIA E RESULTADOS COMPLEMENTARES DA ANÁLISE ESTATÍSTICA DA TRANSMISSÃO DAS COTAÇÕES INTERNACIONAIS AOS PREÇOS NACIONAIS

O presente anexo descreve a metodologia utilizada para avaliar a relação entre as cotações internacionais dos produtos refinados e o preço médio nacional de pórtico sem impostos. A metodologia é aplicada separadamente à gasolina IO95 simples e ao gasóleo simples, utilizando, em cada caso, a cotação internacional correspondente.

A análise procura responder a quatro questões:

- i. em que medida as duas séries evoluem conjuntamente;
- ii. qual a intensidade da transmissão das variações da cotação ao preço de pórtico;
- iii. com que velocidade ocorre o ajustamento;
- iv. se a intensidade ou a velocidade da transmissão diferem entre períodos de subida e de descida.

Os modelos quantificam relações estatísticas observadas no período analisado. Não constituem, isoladamente, uma demonstração de causalidade, nem permitem identificar uma margem comercial. Em particular, a diferença entre o preço de pórtico sem impostos e a cotação internacional inclui componentes de custo distintas da cotação, designadamente a incorporação de biocombustíveis, a logística primária, a constituição de reservas, a atividade grossista e o retalho.

Para simplificar a notação, as expressões seguintes são apresentadas para um produto genérico.

DADOS, FREQUÊNCIA E CORRESPONDÊNCIA TEMPORAL

SÉRIES DE BASE

Para cada produto são utilizadas as seguintes séries:

- preço médio diário nacional de pórtico, em €/l;
- taxas de IVA, ISP e adicionamento sobre as emissões de CO₂ aplicáveis em cada data;
- cotação internacional diária do produto refinado, convertida para €/l;
- média da cotação internacional da semana anterior, associada a cada dia da semana nacional em análise.

Esta transformação deve ser efetuada com as taxas efetivamente aplicáveis em cada dia. A simples subtração do IVA ao preço final não é correta, uma vez que o IVA incide também sobre os impostos específicos.

CONSTRUÇÃO DA OBSERVAÇÃO SEMANAL

A análise econométrica principal utiliza uma observação por semana. Esta opção é necessária porque a média da cotação da semana anterior se repete nos vários dias da semana seguinte. Tratar essas repetições como observações independentes aumentaria artificialmente a dimensão da amostra e reduziria indevidamente os erros-padrão.

TRANSMISSÃO DAS COTAÇÕES INTERNACIONAIS AOS PREÇOS DE PÓRTICO: INTENSIDADE, VELOCIDADE E EVENTUAL ASSIMETRIA

Esta secção procura quantificar a relação entre as variações das cotações internacionais dos produtos refinados e as variações do preço médio nacional de pórtico sem impostos. Em particular, avalia-se a intensidade da transmissão, a respetiva velocidade e a eventual existência de diferenças entre períodos de subida e de descida, através de uma análise estatística, cujas especificações da metodologia constam nas secções anteriores do Anexo C.

A análise é efetuada separadamente para o gasóleo simples e para a gasolina 95 simples. Em cada caso, relaciona-se o preço médio nacional de pórtico sem impostos observado numa determinada semana, calculado a partir dos preços diários de pórtico, com a média da cotação internacional do respetivo produto refinado na semana anterior. Esta correspondência procura refletir o ciclo habitual de atualização dos preços nacionais e evita comparar diretamente movimentos internacionais diários com preços que são, tipicamente, atualizados numa base semanal. O preço nacional de cada semana corresponde à média de segunda-feira a domingo e é relacionado com a cotação média da semana anterior. As variações são expressas em cênt./l, permitindo interpretar diretamente os coeficientes estimados.

Consequentemente, a expressão «primeira semana» ou o horizonte $h = 0$ designa a primeira semana de preços nacionais à qual é associada a nova cotação de referência. Não corresponde ao próprio dia em que se verificou a alteração da cotação internacional. Do mesmo modo, o horizonte de quatro semanas utilizado na análise dinâmica é uma janela de observação do efeito acumulado e não o tempo que o preço necessita para começar a reagir.

Os resultados representam relações médias observadas no período analisado. Não permitem, por si só, estabelecer causalidade, identificar o comportamento de operadores individuais ou calcular margens comerciais. O preço de pósito sem impostos incorpora, além da cotação, outras componentes de custo posicionamentos comerciais que não são isoladas nesta regressão.

GASÓLEO SIMPLES

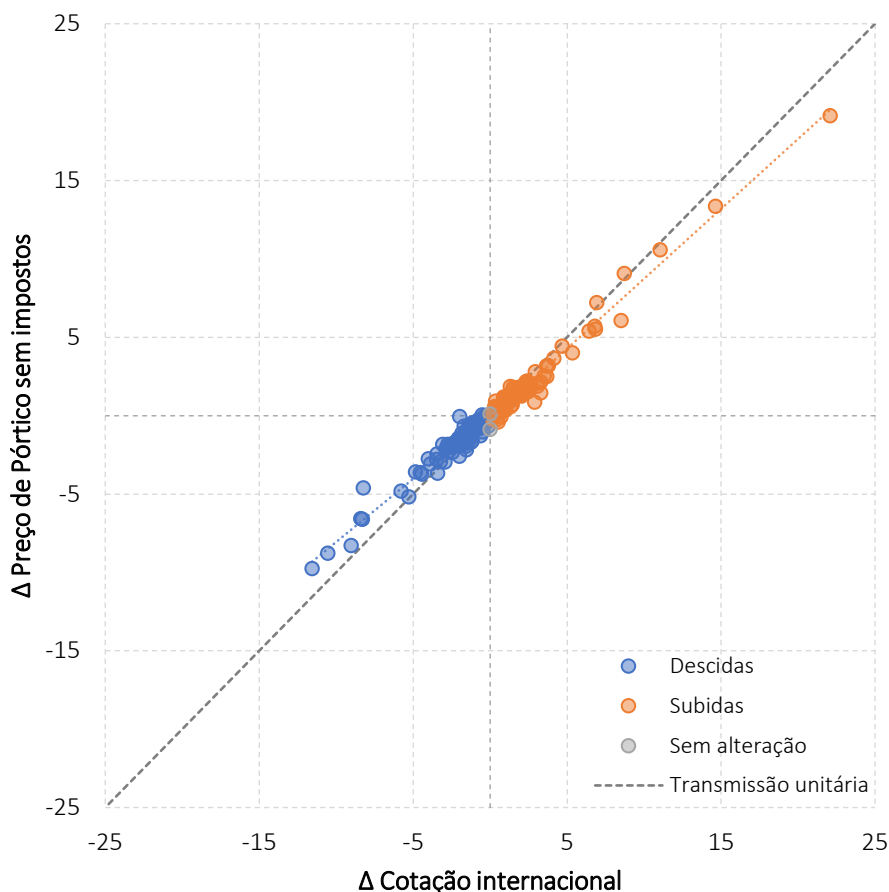
ASSOCIAÇÃO ENTRE AS SÉRIES E INTENSIDADE DA TRANSMISSÃO SEMANAL

A análise abrange 186 semanas completas, entre a semana iniciada em 2 de janeiro de 2023 e a semana de 20 a 26 de julho de 2026. A estimação em variações utiliza 185 observações semanais. Durante este período registaram-se 89 semanas de subida da cotação, 94 semanas de descida e duas semanas sem alteração.

A correlação entre os níveis do preço de pósito sem impostos e da cotação internacional é de 0,994, revelando uma evolução muito próxima das duas séries ao longo do período. Esta medida deve, todavia, ser lida com prudência, uma vez que duas séries com uma tendência comum podem apresentar uma correlação elevada sem que as respetivas alterações tenham necessariamente a mesma dimensão.

Por essa razão, a análise incide prioritariamente sobre as variações semanais. A correlação entre as variações do preço de pósito e da cotação é de 0,987. Este resultado mostra que os movimentos semanais ocorreram, na generalidade do período, no mesmo sentido e com uma relação linear muito forte.

Figura D-1 – Relação entre as variações semanais da cotação internacional do gasóleo e do seu preço médio de pósito sem impostos em cênt./l



Fonte: Preços: Balcão Único da Energia, ERSE. Cotação internacional: ULSD 10 ppmS CIF Northwest Europe (Le Havre), Platts. Tratamento: ERSE.

No modelo de transmissão semanal, sem distinção entre subidas e descidas, o coeficiente estimado é de 0,842. Assim, uma variação de 1 cêntimo por litro na cotação está associada, em média, a uma variação de cerca de 0,84 cênt./l no preço de pósito sem impostos durante a primeira semana à qual essa cotação é aplicada.

O intervalo de confiança de 95% situa-se entre 0,807 e 0,876. O teste da hipótese de transmissão unitária rejeita a igualdade do coeficiente a 1 ($p < 0,001$), pelo que a resposta estimada na primeira semana é estatisticamente inferior a uma correspondência de um para um. Este resultado não significa que a diferença remanescente fique retida ou que nunca venha a refletir-se no preço: uma parte do ajustamento pode ocorrer posteriormente e a cotação não representa a totalidade dos custos incluídos no preço de pósito.

O coeficiente de determinação do modelo é de 0,975. Significa isto que a relação linear estimada com a variação da cotação explica cerca de 97,5% da variabilidade das alterações semanais do preço de pórtico no período observado. Não significa que 97,5% do nível do preço seja constituído pela cotação nem constitui, isoladamente, prova de causalidade.

Quadro D-1 – Associação e intensidade da transmissão semanal – gasóleo simples

Indicador	Resultado	Leitura
Período	02-01-2023 a 26-07-2026	186 semanas completas
Observações em variações	185	185 variações semanais
Correlação em níveis	0,994	Trajectoria muito próxima
Correlação das variações	0,987	Associação semanal muito forte
Coeficiente de transmissão	0,842	Resposta média na primeira semana
Intervalo de confiança de 95%	0,807 a 0,876	Estimativa estatisticamente precisa
R ²	0,975	97,5% da variabilidade das variações
Teste $\beta=1$	<0,001	Rejeita-se transmissão unitária na primeira semana

O preço médio de pórtico sem impostos acompanha muito de perto a cotação internacional e uma parte substancial da relação estimada manifesta-se logo na primeira semana de aplicação da nova referência. A existência de uma relação forte não permite ainda concluir se a resposta é idêntica nas subidas e nas descidas, questão analisada nos pontos seguintes.

VELOCIDADE DO AJUSTAMENTO E TRANSMISSÃO ACUMULADA

A análise dinâmica inclui, além da variação associada à primeira semana, as variações da cotação observadas nos três períodos anteriores. Deste modo, estima-se o efeito acumulado até quatro semanas e avalia-se se existe ajustamento adicional após a resposta inicial.

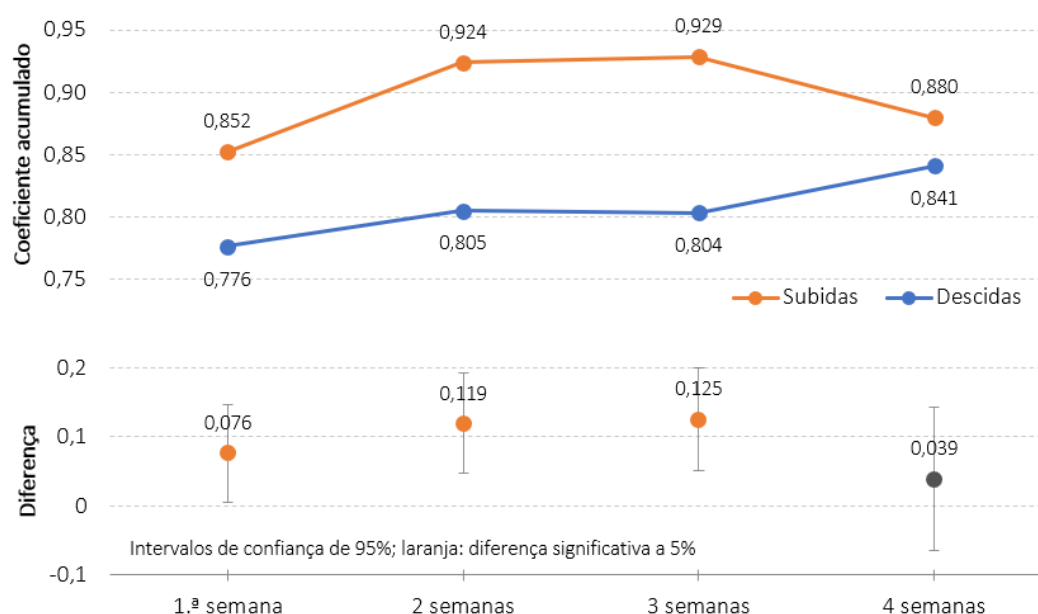
Os resultados mostram que o ajustamento se encontra fortemente concentrado na primeira semana em ambos os sentidos. No modelo dinâmico, os coeficientes estimados para essa semana são de 0,852 nas subidas e de 0,776 nas descidas. Na semana seguinte, os coeficientes acumulados aumentam para 0,924 e 0,805, respetivamente. Ao fim de três semanas situam-se em 0,929 nas subidas e em 0,804 nas descidas.

Na quarta semana observa-se uma correção parcial do coeficiente acumulado das subidas e um ajustamento adicional nas descidas. Os coeficientes aproximam-se, situando-se em 0,880 e 0,841, respetivamente. A trajetória não deve ser interpretada como uma sequência mecânica aplicável a cada

episódio: corresponde ao perfil médio estimado para todo o período e os coeficientes acumulados podem apresentar pequenas correções entre horizontes.

Comparando a primeira semana com a estimativa acumulada ao fim de quatro semanas, cerca de 97% da resposta estimada nas subidas e 92% da resposta estimada nas descidas já se encontra refletida no primeiro horizonte. Estes rácios têm natureza descritiva, mas confirmam que a diferença identificada não resulta de as descidas apenas começarem várias semanas mais tarde.

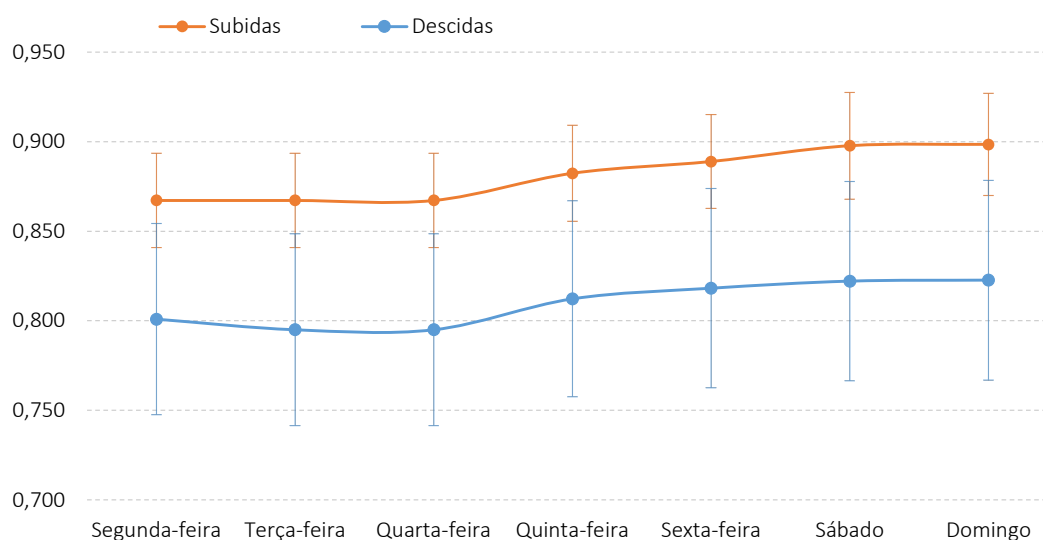
Figura D-2 – Transmissão acumulada das variações da cotação nas subidas e nas descidas – gasóleo simples



Fonte: ERSE.

A análise intrassemanal reforça esta leitura. Considerando, para cada dia, a alteração do preço de pórtico sem impostos face ao domingo anterior, a resposta estimada já se encontra maioritariamente presente à segunda-feira. Nesse dia, os coeficientes são de 0,867 nas subidas e de 0,801 nas descidas; no domingo atingem 0,899 e 0,823. Em ambos os sentidos, portanto, o preço começa a reagir no início da semana, verificando-se apenas ajustamentos adicionais de menor dimensão nos dias seguintes.

**Figura D-3 – Evolução intrasemanal da resposta estimada do preço de pósito – gasóleo simples
(segunda-feira a domingo)**



Fonte: ERSE.

Os coeficientes da primeira semana obtidos no modelo dinâmico não coincidem exatamente com os do modelo imediato apresentado no ponto seguinte. O modelo imediato estima diretamente a diferença média entre subidas e descidas, enquanto o modelo dinâmico controla simultaneamente os movimentos das três semanas anteriores. As duas especificações respondem, por isso, a perguntas ligeiramente diferentes, embora conduzam à mesma leitura quanto à concentração do ajustamento no início do período.

COMPARAÇÃO ENTRE PERÍODOS DE SUBIDA E DE DESCIDA

Para avaliar se o preço responde de igual modo a movimentos de sinal contrário, as variações positivas e negativas da cotação foram consideradas separadamente. No modelo imediato, o coeficiente estimado é de 0,891 nas semanas de subida e de 0,806 nas semanas de descida.

Perante variações de igual dimensão, uma subida de 1 cêntimo por litro na cotação está associada, em média, a um aumento inicial de 0,891 cênt./l no preço de pósito sem impostos, enquanto uma descida de 1 cêntimo por litro está associada a uma redução inicial de 0,806 cênt./l. A medida da assimetria é a diferença entre estas respostas – 0,085 cênt./l por cada variação de 1 cêntimo por litro na cotação – e não qualquer dos dois coeficientes considerado isoladamente.

A diferença é estatisticamente significativa com erros-padrão Newey-West/HAC⁷⁷ ($p = 0,009$), situando-se o respetivo intervalo de confiança de 95% entre 0,021 e 0,149. Em termos ilustrativos, perante uma variação da cotação de 10 cênt./l, o modelo estima uma diferença inicial de cerca de 0,85 cênt./l entre uma subida e uma descida de igual dimensão, antes de impostos.

Esta leitura não equivale a afirmar que apenas 81% de uma descida chega ao mercado, que os restantes 19% são retidos como margem ou que o mesmo resultado se observa no preço pago pelo consumidor. Os coeficientes medem uma relação média entre a cotação internacional e o preço de pórtico sem impostos; não decompõem todas as componentes do preço nem identificam margens.

Quadro D-2 – Transmissão imediata e acumulada nas subidas e nas descidas – gasóleo simples

Horizonte	Subidas	Descidas	Diferença	IC 95% inferior	IC 95% superior	Valor- p HAC
Modelo imediato	0,891	0,806	0,085	0,021	0,149	0,009
Primeira semana ($h = 0$)	0,852	0,776	0,076	0,006	0,147	0,034
Após duas semanas ($h = 1$)	0,924	0,805	0,119	0,047	0,192	0,001
Após três semanas ($h = 2$)	0,929	0,804	0,125	0,051	0,199	0,001
Após quatro semanas ($h = 3$)	0,880	0,841	0,039	-0,065	0,143	0,461

O modelo dinâmico permite verificar se a diferença inicial persiste. Na primeira semana, a diferença estimada é de 0,076 ($p = 0,034$). Após duas e três semanas, as diferenças acumuladas são de 0,119 ($p = 0,001$) e 0,125 ($p = 0,001$), respetivamente. Nestes horizontes, a resposta acumulada permanece estatisticamente mais elevada nas subidas.

Ao fim de quatro semanas, porém, os coeficientes acumulados aproximam-se: 0,880 nas subidas e 0,841 nas descidas. A diferença reduz-se para 0,039, o respetivo intervalo de confiança passa a abranger o valor zero e deixa de ser estatisticamente significativa ($p = 0,461$). Não é, assim, possível rejeitar a igualdade da transmissão acumulada no horizonte de quatro semanas.

⁷⁷ Os erros-padrão Newey–West, robustos à heterocedasticidade e à autocorrelação (HAC, na sigla inglesa), permitem calcular a incerteza dos coeficientes tendo em conta a possível existência de variância não constante e de correlação dos resíduos ao longo do tempo. Não alteram os coeficientes estimados, mas tornam os intervalos de confiança, os valores- p e os testes estatísticos robustos a essas características, frequentes em séries temporais.

A conclusão da especificação principal é, portanto, a de uma assimetria imediata, mas não persistente. A resposta média é um pouco mais intensa nas subidas no início do ajustamento, mas a diferença não se mantém estatisticamente demonstrável quando se considera o efeito acumulado até quatro semanas.

A designação corrente de efeito «foguet-pluma» é utilizada para descrever situações em que os preços reagem mais rapidamente ou com maior intensidade às subidas dos referenciais do que às descidas. Os resultados do gasóleo são compatíveis com este perfil apenas no curto prazo. Não evidenciam uma repercussão acumulada persistentemente inferior das descidas.

Deste modo, não se deve concluir que o preço de pórtico demora quatro semanas a descer ou que demora muito mais tempo a descer do que a subir. A descida inicia-se e ocorre maioritariamente na primeira semana; as quatro semanas correspondem ao horizonte utilizado para verificar se a diferença inicial permanece.

ROBUSTEZ E LIMITAÇÕES DA ANÁLISE

Os testes de robustez, detalhados na última secção deste Anexo, confirmam como conclusão mais sólida a ausência de uma assimetria acumulada persistente: a diferença entre subidas e descidas deixa de ser estatisticamente significativa a partir do horizonte de quatro semanas, resultado que se mantém com diferentes horizontes de análise e larguras de banda HAC. Em contrapartida, a assimetria imediata identificada na amostra completa revela menor estabilidade, não sendo estatisticamente significativa nas estimações anuais ou por subperíodos e deixando igualmente de o ser quando se excluem as semanas de variação mais extrema da cotação, concentradas sobretudo em 2026. Estas semanas integram legitimamente o período observado, mas a sensibilidade à sua exclusão mostra que o resultado inicial depende da composição da amostra e deve ser interpretado como uma relação média de curto prazo, não como uma característica permanente do mercado. A amostra principal contém apenas semanas completas, pelo que este aspeto não influencia os resultados. Por último, a análise tem natureza observacional e identifica associações médias, não relações causais: além da cotação internacional, o preço de pórtico incorpora outras componentes, como frete, biocombustíveis, logística, reservas, custos operacionais e decisões comerciais, razão pela qual o diferencial entre as duas séries não pode ser interpretado como margem.

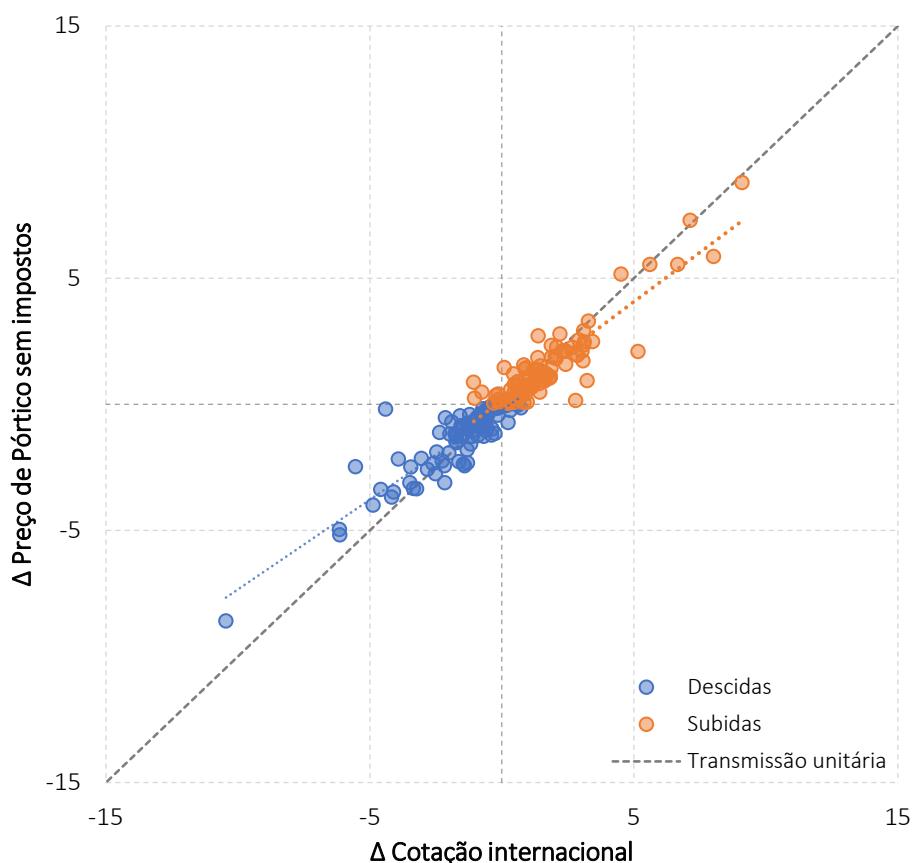
GASOLINA 95 SIMPLES*ASSOCIAÇÃO ENTRE AS SÉRIES E INTENSIDADE DA TRANSMISSÃO SEMANAL*

A análise abrange 186 semanas completas, entre a semana iniciada em 2 de janeiro de 2023 e a semana de 20 a 26 de julho de 2026. A estimação em variações utiliza 185 observações semanais. Durante este período registaram-se 93 semanas de subida da cotação e 92 semanas de descida, não se observando semanas sem alteração.

A correlação entre os níveis do preço de pósito sem impostos e da cotação internacional é de 0,967, revelando uma associação muito forte entre as duas séries ao longo do período. Esta medida deve, todavia, ser lida com prudência, uma vez que duas séries com uma trajetória comum podem apresentar uma correlação elevada sem que as respetivas alterações tenham necessariamente a mesma dimensão.

Por essa razão, a análise incide prioritariamente sobre as variações semanais. A correlação entre as variações do preço de pósito e da cotação é de 0,946. Os movimentos semanais ocorreram, portanto, em geral no mesmo sentido, embora a associação seja menos estreita do que a observada no gasóleo simples.

Figura D-4 – Relação entre as variações semanais da cotação internacional da gasolina IO95 simples e do seu preço médio de pósito sem impostos em cênt./l



Fonte: Preços: Balcão Único da Energia, ERSE. Cotação internacional: Gasoline 10ppmS CIF NWE Cargo, Platts. Tratamento: ERSE.

No modelo de transmissão semanal, sem distinção entre subidas e descidas, o coeficiente estimado é de 0,803. Assim, uma variação de 1 cêntimo por litro na cotação está associada, em média, a uma variação de cerca de 0,80 cênt./l no preço de pósito sem impostos durante a primeira semana nacional à qual essa cotação é aplicada.

O intervalo de confiança de 95% situa-se entre 0,731 e 0,875. O teste da hipótese de transmissão unitária rejeita a igualdade do coeficiente a 1 ($p < 0,001$), pelo que a resposta estimada na primeira semana é estatisticamente inferior a uma correspondência de um para um. Este resultado não significa que a diferença remanescente fique retida ou que nunca venha a refletir-se no preço: uma parte do ajustamento pode ocorrer posteriormente e a cotação não representa a totalidade dos custos incluídos no preço de pósito.

O coeficiente de determinação do modelo é de 0,895. Significa isto que a relação linear estimada com a variação da cotação explica cerca de 89,5% da variabilidade das alterações semanais do preço de pósito no período observado. Não significa que 89,5% do nível do preço seja constituído pela cotação nem constitui, isoladamente, prova de causalidade

Quadro D-3 – Associação e intensidade da transmissão semanal – gasolina simples

Indicador	Resultado	Leitura
Período	02-01-2023 a 26-07-2026	186 semanas completas
Observações em variações	185	93 subidas e 92 descidas
Correlação em níveis	0,967	As séries apresentam uma associação muito forte
Correlação das variações	0,946	As alterações semanais encontram-se fortemente associadas
Coeficiente de transmissão	0,803	Resposta média estimada na primeira semana
Intervalo de confiança de 95%	[0,731; 0,875]	A estimativa é inferior a uma transmissão unitária
R ²	0,895	A relação explica 89,5% da variabilidade das alterações semanais
Teste $\beta=1$	$p<0,001$	Rejeita-se a transmissão de um para um na primeira semana

Assim, o preço médio de pósito sem impostos acompanha de forma estreita a cotação internacional e uma parte substancial da relação estimada manifesta-se logo na primeira semana de aplicação da nova referência. A existência de uma relação forte não permite, só por si, concluir se a resposta é idêntica nas subidas e nas descidas, questão analisada nos pontos seguintes.

VELOCIDADE DO AJUSTAMENTO E TRANSMISSÃO ACUMULADA

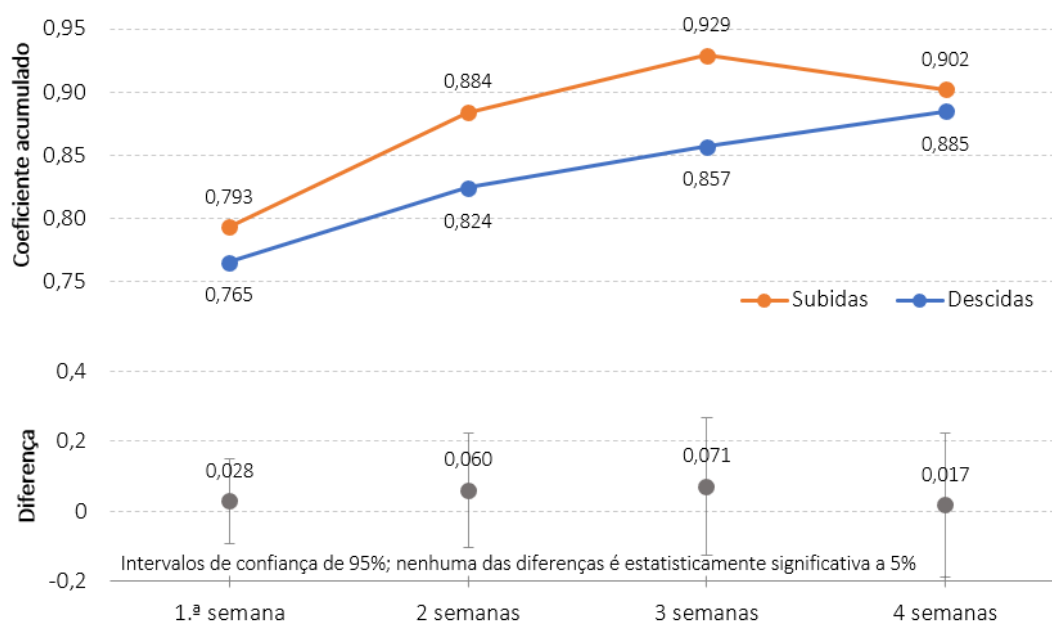
A análise dinâmica inclui, além da variação associada à primeira semana, as variações da cotação observadas nos três períodos anteriores. Deste modo, estima-se o efeito acumulado até quatro semanas e avalia-se se existe ajustamento adicional após a resposta inicial.

No modelo dinâmico, os coeficientes estimados para a primeira semana são de 0,793 nas subidas e de 0,765 nas descidas. Na semana seguinte, os coeficientes acumulados aumentam para 0,884 e 0,824, respetivamente, e, ao fim de três semanas, situam-se em 0,929 nas subidas e em 0,857 nas descidas. No horizonte de quatro semanas, observa-se uma pequena correção do coeficiente das subidas e um ajustamento adicional nas descidas, passando os valores acumulados para 0,902 e 0,885.

Comparando a primeira semana com a estimativa acumulada ao fim de quatro semanas, cerca de 88% da resposta estimada nas subidas e 86% da resposta estimada nas descidas já se encontra refletida no primeiro horizonte. Estes rácios têm natureza descritiva, mas mostram que a maior parte da resposta ocorre desde

o início em ambos os sentidos; as quatro semanas não correspondem a um período de espera para que as descidas comecem a repercutir-se.

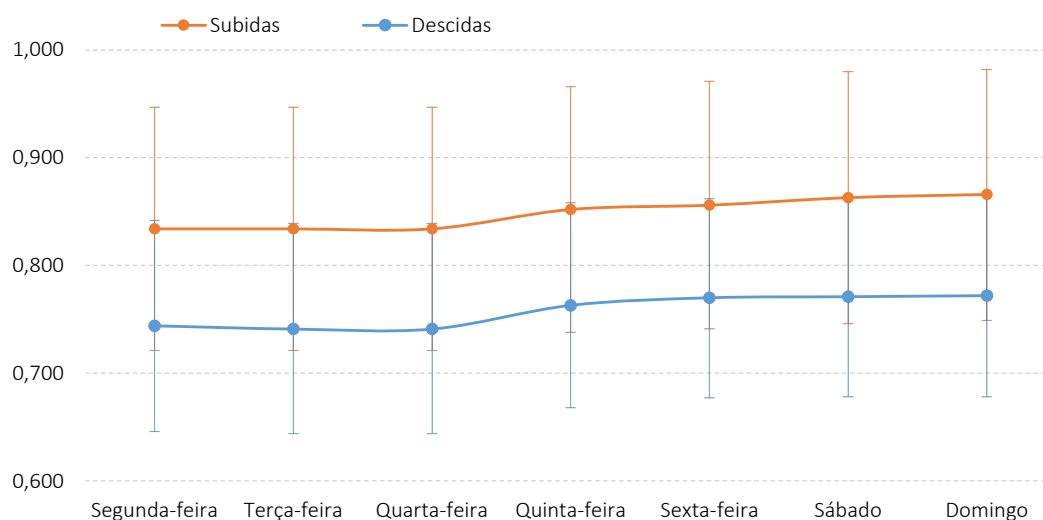
Figura D-5 – Transmissão acumulada das variações da cotação nas subidas e nas descidas – gasolina IO95 simples



Fonte: ERSE.

A análise intrassemanal reforça esta leitura. Considerando, para cada dia, a alteração do preço de pósito sem impostos face ao domingo anterior, a resposta estimada já se encontra maioritariamente presente à segunda-feira. Nesse dia, os coeficientes são de 0,834 nas subidas e de 0,744 nas descidas; no domingo atingem 0,866 e 0,772. Em ambos os sentidos, cerca de 96% da resposta estimada no domingo já se encontra presente à segunda-feira, verificando-se apenas ajustamentos adicionais de menor dimensão nos dias seguintes.

**Figura D-6 – Evolução intrasemanal da resposta estimada do preço de pórtico – gasolina IO95 simples
(segunda-feira a domingo)**



Fonte: ERSE.

Os coeficientes da primeira semana obtidos no modelo dinâmico não coincidem exatamente com os do modelo imediato apresentado no ponto seguinte. O modelo imediato estima diretamente a diferença média entre subidas e descidas, enquanto o modelo dinâmico controla simultaneamente os movimentos das três semanas anteriores. As duas especificações respondem, por isso, a perguntas ligeiramente diferentes.

COMPARAÇÃO ENTRE PERÍODOS DE SUBIDA E DE DESCIDA

Para avaliar se o preço responde de igual modo a movimentos de sinal contrário, as variações positivas e negativas da cotação foram consideradas separadamente. No modelo imediato, o coeficiente estimado é de 0,850 nas semanas de subida e de 0,755 nas semanas de descida. A diferença pontual entre as duas respostas é de 0,095 cênt./l por cada variação de 1 cêntimo por litro na cotação.

A incerteza associada a essa diferença é, contudo, suficientemente ampla para não permitir distingui-la estatisticamente de zero: com erros-padrão Newey–West/HAC, o valor-p é de 0,171 e o intervalo de confiança de 95% situa-se entre -0,041 e 0,231. Assim, embora a estimativa pontual seja superior nas subidas, a amostra completa não fornece evidência estatística de uma assimetria imediata na gasolina 95 simples.

O modelo dinâmico conduz à mesma conclusão. As diferenças acumuladas entre subidas e descidas são de 0,028 na primeira semana, 0,060 após duas semanas, 0,071 após três semanas e 0,017 após quatro semanas. Em todos os horizontes, os intervalos de confiança abrangem o valor zero e os valores-p – respetivamente, 0,646, 0,466, 0,478 e 0,872 – não permitem rejeitar a igualdade entre as duas respostas

Quadro D-4 – Transmissão imediata e acumulada nas subidas e nas descidas – gasolina IO95 simples

Horizonte	Subidas	Descidas	Diferença	IC 95%	Valor- <i>p</i> HAC
Modelo imediato	0,850	0,755	0,095	[-0,041; 0,231]	0,171
Primeira semana ($h = 0$)	0,793	0,765	0,028	[-0,093; 0,149]	0,646
Após duas semanas ($h = 1$)	0,884	0,824	0,060	[-0,102; 0,222]	0,466
Após três semanas ($h = 2$)	0,929	0,857	0,071	[-0,127; 0,269]	0,478
Após quatro semanas ($h = 3$)	0,902	0,885	0,017	[-0,189; 0,222]	0,872

A conclusão da especificação principal é, portanto, a ausência de evidência estatística de assimetria, quer no ajustamento imediato, quer na transmissão acumulada. Os resultados não sustentam a afirmação de que, na gasolina 95 simples, o preço de pórtico sobe mais depressa do que desce ou de que as descidas são persistentemente repercutidas em menor proporção. À luz da designação corrente de efeito «foguetes-pluma», as estimativas pontuais apresentam em alguns horizontes valores superiores nas subidas, mas as diferenças não são estatisticamente demonstráveis.

ROBUSTEZ E LIMITAÇÕES DA ANÁLISE

Os testes de robustez, detalhados no Anexo D, confirmam como conclusão principal a ausência de uma assimetria estável na amostra completa: a diferença imediata permanece não significativa com larguras de banda HAC entre uma e doze semanas (valores-p entre 0,110 e 0,254), a diferença acumulada ao fim de quatro semanas continua não significativa em todas essas alternativas (valores-p entre 0,869 e 0,874) e o mesmo sucede quando se consideram horizontes acumulados entre uma e sete semanas. As estimativas por períodos são, porém, variáveis: não há diferença significativa em 2023–2024, surge uma diferença positiva em 2025–2026, enquanto as estimações anuais apresentam sinais opostos em 2024 e 2026. A exclusão das semanas correspondentes às variações mais extremas mantém a diferença imediata não significativa. Esta instabilidade temporal recomenda que não se transforme um resultado de um subperíodo numa característica permanente do mercado. A amostra contém apenas semanas completas. Por último, a análise tem natureza observacional e identifica associações médias, não relações causais; além da cotação, o preço de pórtico incorpora frete, biocombustíveis, logística, reservas, custos

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

operacionais e decisões comerciais, razão pela qual o diferencial entre as duas séries não pode ser interpretado como margem.

TESTES DE ROBUSTEZ AO GASÓLEO SIMPLES

Verificação	Diferença	Valor-p HAC	Leitura
Largura de banda HAC: diferença imediata	0,085	0,002–0,011	Significativa em todas as alternativas (1–12 semanas)
Largura de banda HAC: diferença após quatro semanas	0,039	0,260–0,531	Não significativa em todas as alternativas
Horizontes acumulados de cinco a sete semanas	0,031–0,061	0,108–0,400	Não significativa
Subperíodo 2023–2024	0,028	0,646	Não significativa
Subperíodo 2025–2026	0,08	0,054	Próxima de 5%, mas não significativa
Exclusão dos 5% de variações mais extremas	0,109	0,243	Não significativa
Exclusão dos 10% de variações mais extremas	-0,008	0,899	Não significativa; estimativa próxima de zero
Compleitude das semanas	- - -	- - -	186 semanas completas; 0 incompletas

TESTES DE ROBUSTEZ À GASOLINA

Verificação	Diferença	Valor-p HAC	Leitura
Largura de banda HAC: 1–12 semanas – efeito imediato	0,095	0,110–0,254	Não significativo em todas as alternativas
Largura de banda HAC: 1–12 semanas – h=3	0,017	0,869–0,874	Não significativo em todas as alternativas
Horizonte acumulado de 5 semanas	0,027	0,789	Não significativo
Horizonte acumulado de 6 semanas	-0,030	0,751	Não significativo
Horizonte acumulado de 7 semanas	-0,069	0,427	Não significativo
Subperíodo 2023–2024	-0,076	0,648	Não significativo
Subperíodo 2025–2026	0,121	0,009	Diferença positiva no subperíodo
Ano de 2024	-0,390	0,001	Sinal inverso: resposta superior nas descidas
Ano de 2026	0,118	0,036	Diferença positiva no ano
Exclusão dos 5% de variações mais extremas	0,052	0,647	Não significativo
Exclusão dos 10% de variações mais extremas	-0,173	0,121	Não significativo

ANEXO E FISCALIDADE DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS: SÉRIES, DIPLOMAS E AVALIAÇÃO DO MECANISMO DE 2026

O presente anexo reúne as taxas unitárias utilizadas na análise da fiscalidade, as datas de entrada em vigor dos atos relevantes, a metodologia e os resultados da avaliação *ex post* do mecanismo de ajustamento do ISP. Os valores do ISP e do adicionamento sobre as emissões de CO₂ são apresentados antes de IVA. A avaliação é efetuada por litro e não incorpora volumes vendidos, pelo que não constitui uma estimativa da receita fiscal agregada do Estado.

TAXA UNITÁRIA DO ISP

Quadro E-1 – Evolução da taxa unitária do ISP

Entrada em vigor	Diploma	Gasolina	Δ gasolina	Gasóleo	Δ gasóleo
02-01-2023	Portaria n.º 312-F/2022	47,164	–	29,598	–
06-02-2023	Portaria n.º 38-C/2023	45,257	-1,907	29,598	0,000
06-03-2023	Portaria n.º 65-B/2023	45,983	+0,726	31,147	+1,549
18-04-2023	Portaria n.º 106-B/2023	45,983	0,000	32,147	+1,000
01-05-2023	Portaria n.º 113-B/2023	46,036	+0,053	32,354	+0,207
26-09-2023	Portaria n.º 288-A/2023	45,036	-1,000	30,354	-2,000
01-01-2025	Portaria n.º 355-B/2024/1	48,126	+3,090	33,721	+3,367
01-12-2025	Portaria n.º 427-A/2025/1	49,752	+1,626	36,160	+2,439
09-03-2026	Portaria n.º 107-G/2026/1	49,752	0,000	32,607	-3,553
16-03-2026	Portaria n.º 112-A/2026/1	47,053	-2,699	31,163	-1,444
23-03-2026	Portaria n.º 123-A/2026/1	45,644	-1,409	28,537	-2,626
06-04-2026	Portaria n.º 141-A/2026/1	45,168	-0,476	27,817	-0,720
20-04-2026	Portaria n.º 179-A/2026/1	45,168	0,000	29,321	+1,504
27-04-2026	Portaria n.º 193-A/2026/1	45,168	0,000	30,159	+0,838
04-05-2026	Portaria n.º 204-B/2026/1	44,555	-0,613	28,612	-1,547
11-05-2026	Portaria n.º 213-A/2026/1	44,772	+0,217	30,082	+1,470
18-05-2026	Portaria n.º 222-B/2026/1	44,027	-0,745	30,109	+0,027
25-05-2026	Portaria n.º 229-B/2026/1	43,712	-0,315	29,804	-0,305
01-06-2026	Portaria n.º 242-B/2026/1	45,534	+1,822	31,718	+1,914
08-06-2026	Portaria n.º 250-A/2026/1	45,555	+0,021	31,015	-0,703
15-06-2026	Portaria n.º 263-A/2026/1	45,624	+0,069	31,819	+0,804
22-06-2026	Portaria n.º 270-A/2026/1	46,631	+1,007	33,674	+1,855
06-07-2026	Portaria n.º 286-A/2026/1	46,239	-0,392	33,126	-0,548

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

Entrada em vigor	Diploma	Gasolina	Δ gasolina	Gasóleo	Δ gasóleo
13-07-2026	Portaria n.º 294-A/2026/1	45,701	-0,538	31,925	-1,201
20-07-2026	Portaria n.º 301-A/2026/1	45,110	-0,591	30,147	-1,778
27-07-2026	Portaria n.º 314-B/2026/1	44,252	-0,858	28,635	-1,512

Nota: Valores em cênt./l, antes de IVA. A taxa unitária inclui a consignação de serviço rodoviário.

Fonte: Diário da República. ERSE.

ADICIONAMENTO SOBRE AS EMISSÕES DE CO₂

Quadro E-2 – Evolução do adicionamento sobre as emissões de CO₂

Entrada em vigor	Ato	€/tCO ₂	Gasolina	Δ gasolina	Gasóleo	Δ gasóleo
01-01-2023	Portaria n.º 312-F/2022	23,9210	5,434	–	5,920	–
01-05-2023	Portaria n.º 113-A/2023	32,0020	7,270	+1,836	7,920	+2,000
06-06-2023	Portaria n.º 150-A/2023	40,0840	9,106	+1,836	9,920	+2,000
04-07-2023	Portaria n.º 187-B/2023	48,1650	10,941	+1,835	11,920	+2,000
29-07-2023	Portaria n.º 244-A/2023	56,2460	12,777	+1,836	13,920	+2,000
26-08-2024	Portaria n.º 189-A/2024/1	68,3680	15,531	+2,754	16,920	+3,000
09-09-2024	Portaria n.º 203-A/2024/1	74,4290	16,908	+1,377	18,420	+1,500
16-09-2024	Portaria n.º 210-A/2024/1	81,0000	18,400	+1,492	20,046	+1,626
01-01-2025	Portaria n.º 355-A/2024/1	67,3950	15,310	-3,090	16,679	-3,367
01-01-2026	Ofício Circulado AT n.º 25086/2025	70,0405	15,911	+0,601	17,334	+0,655

Nota: Valores por litro calculados a partir da taxa em €/tCO₂ e dos fatores previstos no Código dos Impostos Especiais de Consumo. Os valores de 2026 resultam da taxa anual aplicável divulgada pela Autoridade Tributária.

Fonte: Diário da República; Autoridade Tributária; ERSE.

VARIAÇÃO DA COTAÇÃO E DO IMPOSTO TOTAL POR LITRO

Antes de avaliar o mecanismo de ajustamento do ISP face à semana de referência de 2 a 6 de março de 2026, importa enquadrar o comportamento observado no histórico recente. Na ausência de alterações dos impostos específicos, a subida do preço antes de impostos tende a aumentar o IVA cobrado por litro e, consequentemente, o imposto total unitário. A Tabela E-3 identifica, por isso, as semanas em que a cotação internacional aumentou e verifica em quantas dessas semanas o imposto total por litro também aumentou. Esta leitura é meramente descritiva: não estabelece uma relação causal direta entre a cotação e a fiscalidade, nem considera os volumes vendidos.

Quadro E-3 – Semanas de subida da cotação e variação do imposto total por litro

Ano	Gasolina: subidas	Imposto total por litro aumentou	Imposto total não aumentou	Gasóleo: subidas	Imposto total por litro aumentou	Imposto total não aumentou
2023	27	25	2	25	23	2
2024	23	22	1	22	22	0
2025	24	23	1	26	24	2
2026	19	9	10	16	10	6
Total	93	79	14	89	79	10

Nota: A amostra de 2026 termina na semana de 20 a 26 de julho. “Sem aumento” inclui saldos nulos ou negativos.

Fonte: ERSE, cálculos próprios.

Entre 2023 e 2025, o imposto total por litro aumentou em cerca de 95% das semanas em que a cotação subiu: em 70 das 74 semanas no caso da gasolina e em 69 das 73 semanas no caso do gasóleo. Este resultado traduz o funcionamento habitual da estrutura fiscal em cascata: quando a subida da cotação se transmite ao preço antes de impostos, o IVA por litro tende a aumentar, salvo se esse efeito for compensado por uma redução dos impostos específicos.

Em 2026, este padrão alterou-se de forma evidente. O imposto total por litro aumentou apenas em 9 das 19 semanas de subida da cotação da gasolina (47,4%) e em 10 das 16 semanas correspondentes no gasóleo (62,5%). Nas restantes semanas, a redução do ISP e a evolução do preço de pórtico foram suficientes para impedir um aumento do imposto total por litro.

A tabela mostra, assim, que em 2026 a subida das cotações deixou de estar tão frequentemente associada a um aumento da fiscalidade unitária. Este resultado é coerente com a utilização mais ativa do ISP para compensar o acréscimo de IVA. Não permite, contudo, concluir se o mecanismo ficou exatamente calibrado face à semana de referência, avaliação que é apresentada na secção seguinte.

AVALIAÇÃO DO MECANISMO DE AJUSTAMENTO DO ISP EM 2026

A avaliação toma como referência a média diária dos preços de pórtico observados entre 2 e 6 de março de 2026. Em cada semana posterior, compara-se o IVA adicional associado à variação do preço de pórtico antes de impostos com o alívio fiscal resultante da alteração do ISP e dos restantes impostos específicos. A cotação internacional é utilizada para enquadrar o movimento do mercado, mas não entra diretamente no cálculo do IVA: esse efeito apenas se materializa na medida em que a cotação se transmite ao preço nacional antes de impostos.

A fiscalidade do preço de pósito pode ser representada designando por P_t^{si} o preço antes de impostos, por S_t a soma do ISP e do adicionamento sobre as emissões de CO₂, por τ a taxa de IVA, por P_t o preço com impostos e por T_t o imposto total por litro:

$$P_t = (P_t^{si} + S_t) \times (1 + \tau) \quad \text{e} \quad T_t = \tau P_t^{si} + (1 + \tau) S_t$$

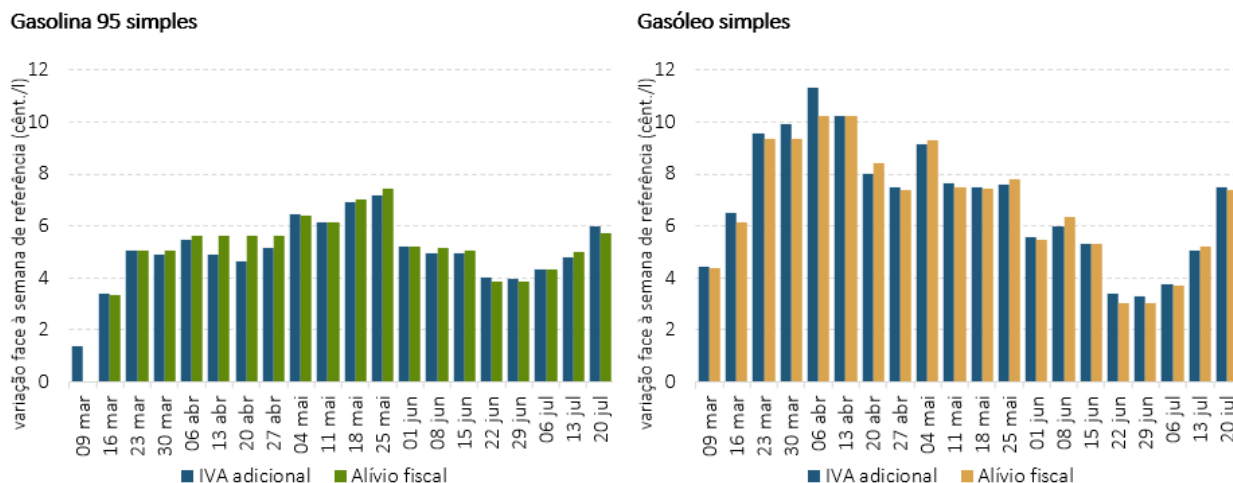
Mantendo os impostos específicos inalterados, uma subida de 1 cêntimo por litro no preço antes de impostos aumenta o IVA em 0,23 cênt./l. Inversamente, uma redução de 1 cêntimo por litro no ISP reduz o preço após impostos e o imposto total unitário em 1,23 cênt./l. Esta estrutura em cascata explica a utilização do ISP para compensar o acréscimo de IVA.

O IVA adicional corresponde à diferença entre o IVA associado ao preço de pósito antes de impostos de cada semana e o da semana-base. O alívio fiscal corresponde à redução dos impostos específicos, incluindo o IVA que sobre eles incide. A diferença entre estas duas parcelas constitui o saldo fiscal unitário:

$$B_t = \tau(P_t^{si} - P_0^{si}) - (1 + \tau)(S_0 - S_t) = T_t - T_0$$

Um saldo nulo significa que o alívio fiscal coincidiu com o IVA adicional observado. Um saldo positivo indica que o imposto total por litro ficou acima do valor da semana-base, isto é, que o alívio foi inferior ao acréscimo de IVA. Um saldo negativo significa que o alívio excedeu esse acréscimo e que o imposto total por litro ficou abaixo da base.

Figura E-1 – IVA adicional e alívio fiscal por litro face à semana de 2 a 6 de março de 2026



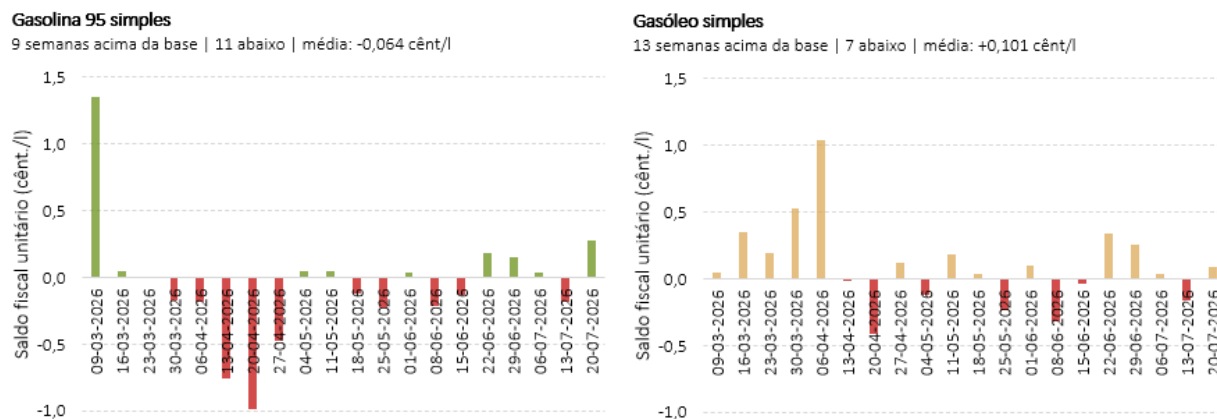
Nota: O IVA adicional resulta da variação observada do preço de pórtico antes de impostos. O alívio fiscal corresponde ao efeito, após IVA, da redução do ISP e das restantes alterações da fiscalidade específica face à base. Valores em cênt./l.

Fonte: ERSE, cálculos a partir dos preços reportados no Balcão Único da Energia e das taxas fiscais aplicáveis.

Os dois valores estiveram, em muitas semanas, próximos, mas não coincidiram de forma permanente. Na primeira semana do mecanismo, o IVA adicional observado no gasóleo foi de 4,413 cênt./l e o alívio fiscal de 4,370 cênt./l, originando um saldo de 0,043 cênt./l. Na gasolina, ainda não abrangida pela primeira redução do ISP, o IVA adicional ascendeu a 1,349 cênt./l, sem alívio fiscal face à base. Nas semanas seguintes, os ajustamentos aproximaram as duas parcelas, embora a diferença tenha alternado de sinal.

A avaliação utiliza preços efetivamente observados, enquanto as decisões semanais foram necessariamente tomadas com base em previsões. Um desvio apurado *ex post* não demonstra, por si só, incumprimento do mecanismo anunciado: pode refletir diferenças entre preços previstos e realizados, o momento de entrada em vigor das portarias ou o modo de cálculo das médias semanais.

Figura E-2 – Saldo fiscal unitário face à semana de 2 a 6 de março de 2026



Nota: O saldo corresponde à diferença entre o IVA adicional associado ao preço antes de impostos e o alívio fiscal após IVA. Não representa receita fiscal total e não utiliza volumes vendidos. As barras verdes e amarelas correspondem ao imposto por litro acima da base. As barras vermelhas correspondem ao imposto por litro abaixo da base.

Fonte: ERSE, cálculos a partir dos preços reportados no Balcão Único da Energia e das taxas fiscais aplicáveis.

Nas 20 semanas compreendidas entre 9 de março e 20 de julho de 2026, o imposto total por litro de gasolina ficou acima da base em 9 semanas e abaixo em 11, com um saldo médio de -0,064 cênt./l. No gasóleo, ficou acima da base em 13 semanas e abaixo em 7, com um saldo médio de +0,101 cênt./l. Os saldos médios são reduzidos face à dimensão do IVA adicional e do alívio fiscal, mas não traduzem uma devolução exata em todas as semanas.

Numa leitura complementar de janeiro de 2023 a julho de 2026, ocorreram 93 semanas de subida da cotação da gasolina e 89 do gasóleo. O imposto total por litro aumentou em 79 dessas semanas em ambos os combustíveis, mas não aumentou nas restantes 14 semanas da gasolina e 10 do gasóleo. Assim, não se verifica que o imposto por litro tenha aumentado sempre que a cotação subiu, nem que o alívio fiscal tenha excedido sempre o IVA adicional. A avaliação é unitária e não permite inferir a evolução da receita fiscal agregada.

Quadro E-4 – Resultados semanais do mecanismo – gasolina 95 simples

Semana	Pórtico s/ impostos	IVA adicional	Alívio fiscal	Saldo unitário	Posição face à base
09-03-2026	0,8222	1,349	0,000	+1,349	Acima
16-03-2026	0,9101	3,370	3,320	+0,051	Acima
23-03-2026	0,9830	5,047	5,053	-0,006	Abaixo
30-03-2026	0,9759	4,885	5,053	-0,168	Abaixo

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

Semana	Pórtico s/ impostos	IVA adicional	Alívio fiscal	Saldo unitário	Posição face à base
06-04-2026	1,0007	5,455	5,638	-0,183	Abaixo
13-04-2026	0,9758	4,882	5,638	-0,757	Abaixo
20-04-2026	0,9656	4,649	5,638	-0,990	Abaixo
27-04-2026	0,9882	5,167	5,638	-0,472	Abaixo
04-05-2026	1,0435	6,440	6,392	+0,048	Acima
11-05-2026	1,0317	6,167	6,125	+0,042	Acima
18-05-2026	1,0646	6,924	7,042	-0,117	Abaixo
25-05-2026	1,0767	7,202	7,429	-0,227	Abaixo
01-06-2026	0,9907	5,225	5,188	+0,037	Acima
08-06-2026	0,9784	4,943	5,162	-0,219	Abaixo
15-06-2026	0,9784	4,942	5,077	-0,135	Abaixo
22-06-2026	0,9384	4,022	3,839	+0,183	Acima
29-06-2026	0,9370	3,989	3,839	+0,150	Acima
06-07-2026	0,9528	4,353	4,321	+0,032	Acima
13-07-2026	0,9724	4,804	4,983	-0,179	Abaixo
20-07-2026	1,0240	5,991	5,710	+0,282	Acima

Nota: Valores monetários em cênt./l, exceto o preço de pórtico antes de impostos, expresso em €/l.

Quadro E-5 – Resultados semanais do mecanismo – gasóleo simples

Semana	Pórtico s/ impostos	IVA adicional	Alívio fiscal	Saldo unitário	Posição face à base
09-03-2026	1,0320	4,413	4,370	+0,043	Acima
16-03-2026	1,1228	6,501	6,146	+0,355	Acima
23-03-2026	1,2564	9,574	9,376	+0,197	Acima
30-03-2026	1,2709	9,908	9,376	+0,532	Acima
06-04-2026	1,3316	11,304	10,262	+1,042	Acima
13-04-2026	1,2855	10,244	10,262	-0,018	Abaixo
20-04-2026	1,1881	8,004	8,412	-0,408	Abaixo
27-04-2026	1,1664	7,503	7,381	+0,122	Acima
04-05-2026	1,2385	9,163	9,284	-0,121	Abaixo
11-05-2026	1,1729	7,654	7,476	+0,178	Acima
18-05-2026	1,1651	7,475	7,443	+0,032	Acima
25-05-2026	1,1698	7,582	7,818	-0,236	Abaixo
01-06-2026	1,0820	5,564	5,464	+0,100	Acima
08-06-2026	1,1014	6,008	6,328	-0,320	Abaixo

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

Semana	Pórtico s/ impostos	IVA adicional	Alívio fiscal	Saldo unitário	Posição face à base
15-06-2026	1,0706	5,300	5,339	-0,039	Abaixo
22-06-2026	0,9879	3,397	3,058	+0,340	Acima
29-06-2026	0,9840	3,310	3,058	+0,252	Acima
06-07-2026	1,0042	3,773	3,732	+0,041	Acima
13-07-2026	1,0595	5,044	5,209	-0,165	Abaixo
20-07-2026	1,1654	7,480	7,396	+0,084	Acima

Nota: Valores monetários em cênt./l, exceto o preço de pórtico antes de impostos, expresso em €/l.

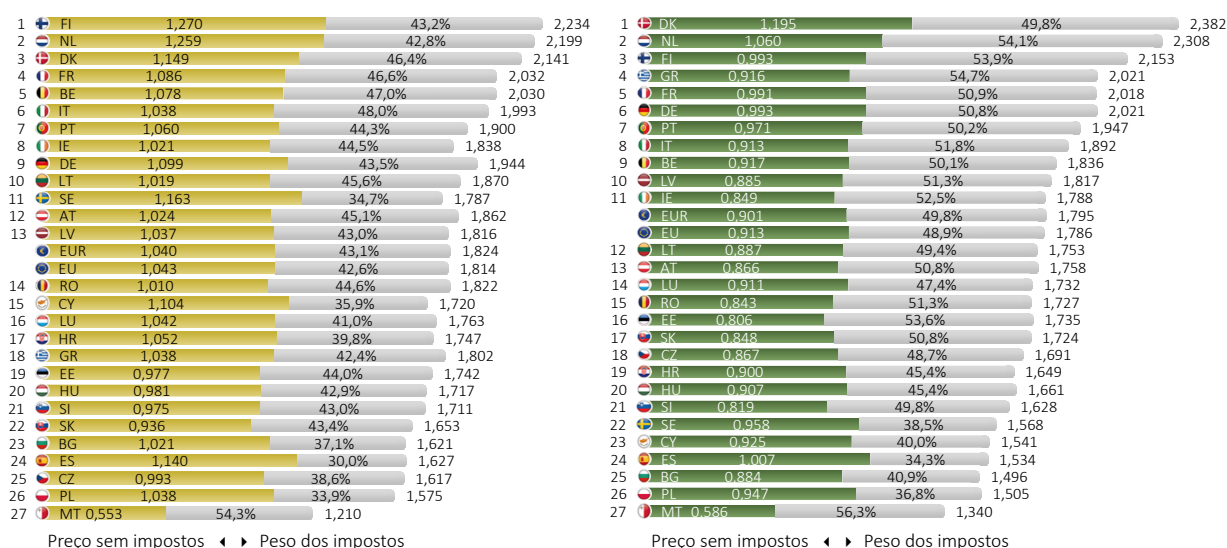
Fonte: ERSE, cálculos a partir dos preços reportados no Balcão Único da Energia e das taxas fiscais aplicáveis.

ANEXO F PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS NA UNIÃO EUROPEIA

Para efeitos da comparação europeia dos preços retalhistas da gasolina 95 simples e do gasóleo simples, com e sem impostos, são utilizados os dados disponibilizados no *Weekly Oil Bulletin* ([WOB](#)) da Comissão Europeia. Esta publicação reúne, com periodicidade semanal, os preços de venda ao consumidor final comunicados pelas autoridades nacionais competentes dos Estados-Membros.

Em Portugal, a Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG) é responsável pelo reporte dos preços praticados em Portugal continental. Os valores correspondem a médias nacionais ponderadas dos preços observados à segunda-feira, incorporando os descontos comerciais de acordo com a metodologia nacional, e são apresentados com e sem impostos. As metodologias de recolha e cálculo não são, contudo, integralmente uniformes entre Estados-Membros, podendo diferir quanto ao período de referência, à cobertura do mercado, às ponderações utilizadas e ao tratamento dos descontos. Por conseguinte, diferenças de pequena dimensão devem ser interpretadas com prudência. A análise abrange o período iniciado em janeiro de 2023. Para os agregados apresentados no presente estudo, os valores da UE-27 e da zona euro correspondem à média aritmética simples dos preços nacionais disponíveis, sem ponderação pelo consumo.

Figura F-1 – Decomposição dos preços médios de venda entre preço sem impostos e fiscalidade (período entre maio e julho 2026)



Nota: O peso dos impostos corresponde à diferença entre o preço com impostos e o preço sem impostos, expressa em percentagem do preço final.

Fonte: Comissão Europeia, *Weekly Oil Bulletin*. Tratamento: ERSE.

Figura F-2 – Decomposição do PMVP do gasóleo simples por Estado-Membro
(janeiro e fevereiro 2026 e março a julho 2026)

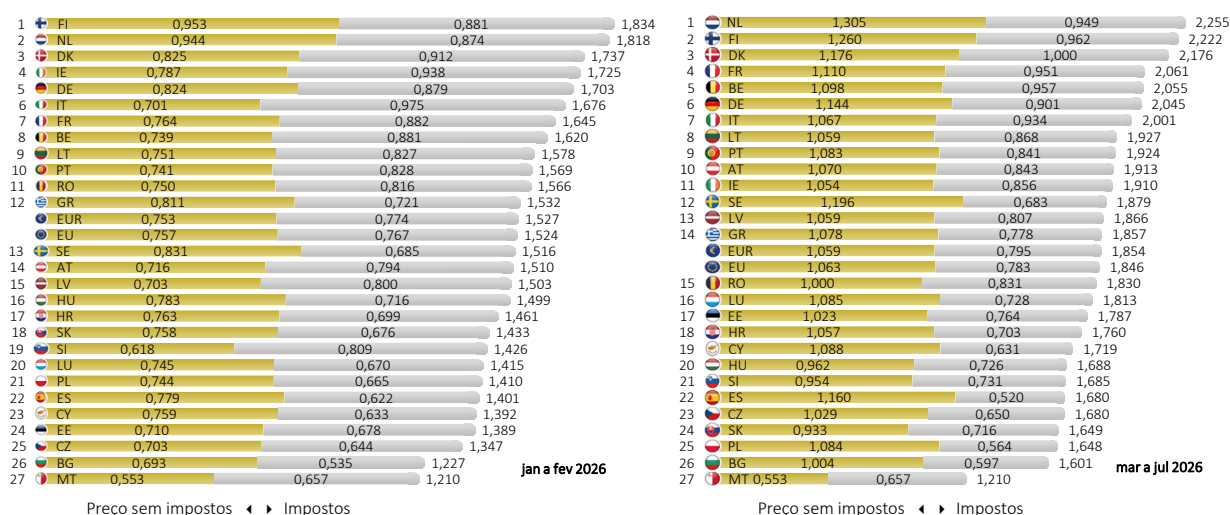
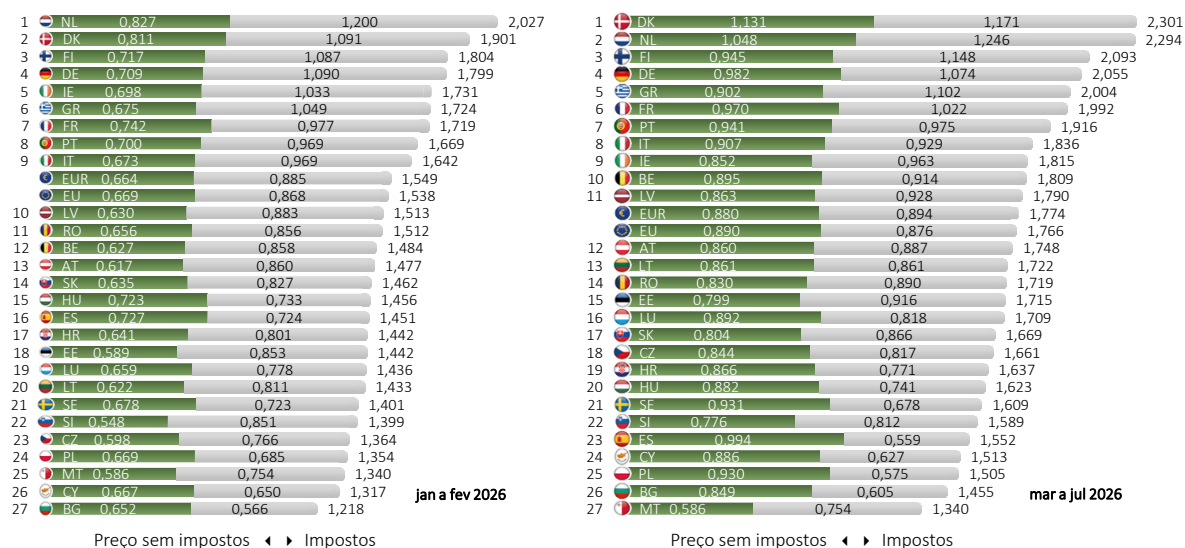


Figura F-3 – Decomposição do PMVP da gasolina 95 simples por Estado-Membro
(janeiro e fevereiro 2026 e março a julho 2026)



Nota: Estados-Membros ordenados por PVP. O preço final é decomposto entre preço sem impostos e fiscalidade. As médias da UE-27 e da zona euro são apresentadas como referências e não integram a ordenação.

Fonte: Comissão Europeia, *Weekly Oil Bulletin*. Tratamento: ERSE.

A diferença entre a evolução do preço final e da componente antes de impostos foi particularmente expressiva em Espanha. Na gasolina, o aumento de 22,1 cênt./l do preço sem impostos foi quase integralmente compensado por uma redução de 21,5 cênt./l da componente fiscal, limitando a subida do

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

preço final a 0,6 cênt./l. No gasóleo, a redução de 13,9 cênt./l da componente fiscal atenuou a subida de 30,6 cênt./l do preço sem impostos, tendo o preço final aumentado 16,7 cênt./l.

Consequentemente, o peso dos impostos diminuiu nos referenciais analisados. Na gasolina, passou de 55% para 49% na UE-27, de 56% para 50% em Portugal e de 47% para 33% em Espanha. No gasóleo, diminuiu de 48% para 42% na UE-27, de 50% para 43% em Portugal e de 41% para 29% em Espanha. Esta redução foi determinada, na UE-27 e em Portugal, sobretudo pelo aumento da componente antes de impostos, uma vez que o montante dos impostos por litro permaneceu relativamente estável. Em Espanha, resultou também da redução efetiva da componente fiscal.

Quadro F-1 – Comparação das taxas fiscais aplicáveis em 2 de março e 31 de julho de 2026

Combustíveis e Região	IVA 02 - mar (%)	IVA 31 - jul (%)	IEC 02 - mar (€/l)	IEC 31 - jul (€/l)	Outra taxa 02 - mar (€/l)	Outra taxa 31 - jul (€/l)
Gasolina 95 simples 	23	23	0,498	0,443	0,159	0,159
 	21	21	0,473	0,323	---	---
Gasóleo simples 	23	23	0,362	0,286	0,173	0,173
 	21	21	0,379	0,229	---	---

Nota: As taxas apresentadas correspondem exclusivamente às duas datas de referência. Em Espanha, o IVA aplicável aos combustíveis rodoviários foi temporariamente reduzido de 21% para 10% entre 22 de março e 30 de junho de 2026. As taxas do imposto sobre os hidrocarbonetos aplicadas durante esse período também diferiram das vigentes em 31 de julho.

Fonte: Comissão Europeia, *Weekly Oil Bulletin – Duties and Taxes*. Tratamento: ERSE.

ANEXO G MEDIDAS FISCAIS E OUTRAS MEDIDAS NACIONAIS COM INCIDÊNCIA NOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS NA UNIÃO EUROPEIA

O presente anexo sistematiza as principais medidas adotadas ou anunciadas pelos Estados-Membros da União Europeia, na sequência do aumento dos preços internacionais da energia observado a partir do final de fevereiro de 2026, com incidência direta ou indireta nos preços da gasolina e do gasóleo rodoviários.

As medidas foram agrupadas em quatro categorias: reduções de impostos incidentes sobre os combustíveis; apoios financeiros dirigidos a consumidores ou setores específicos; mecanismos de limitação de preços ou margens; e medidas de segurança do aprovisionamento suscetíveis de influenciar as condições de oferta. Não são consideradas as medidas exclusivamente relativas à eletricidade, ao gás natural ou ao aquecimento, exceto quando integram pacotes que incluem igualmente os combustíveis rodoviários.

A caracterização corresponde à informação disponível em 31 de julho de 2026. Dada a natureza temporária e frequentemente revista das intervenções nacionais, o quadro deve ser entendido como uma representação das medidas identificadas até essa data, e não como uma descrição permanente dos regimes fiscais aplicáveis.

O preço da União Europeia para a gasolina e gasóleo resulta da aplicação de uma média aritmética simples, sem recurso ao consumo para medida de ponderação, dos preços de todos os países constituintes que reportem preços, e o preço da zona Euro resulta da aplicação da média aritmética simples dos preços apenas dos estados membros que adotam a moeda euro⁷⁸.

ENQUADRAMENTO DAS MEDIDAS NACIONAIS

A Comissão Europeia estimou em 14,5 mil milhões de euros, ou 0,07% do PIB da União Europeia, o custo orçamental das medidas energéticas adotadas ou anunciadas até 4 de maio de 2026. Caso fossem prolongadas até ao final do ano, esse custo poderia atingir 38,6 mil milhões de euros, equivalentes a 0,2%

⁷⁸ Nomenclatura dos países nas representações gráfica nos países da Zona Euro (EUR): AT - Áustria; BE - Bélgica; BG - Bulgária; CY - Chipre; DE - Alemanha; EE - Estónia; ES - Espanha; FI - Finlândia; FR - França; GR - Grécia; HR - Croácia; IE - Irlanda; IT - Itália; LT - Lituânia; LU - Luxemburgo; LV - Letónia; MT - Malta; NL - Países Baixos; PT - Portugal; SI - Eslovénia; SK - Eslováquia e restantes países da União Europeia (EU): CZ - República Checa; DK - Dinamarca; HU - Hungria; PL - Polónia; RO - Roménia; SE - Suécia;

do PIB da União. Estes valores abrangem o conjunto das medidas relativas à energia e não apenas as que incidem sobre os combustíveis rodoviários.

Mais de dois terços do custo estimado correspondiam a medidas destinadas a reduzir diretamente os preços suportados pelos consumidores, designadamente reduções de impostos especiais e de outros impostos indiretos. Cerca de três quartos do apoio não se encontrava dirigido a grupos vulneráveis ou a setores especialmente expostos. A Comissão recomendou que as intervenções fossem dirigidas, atempadas e temporárias, preservando, na medida do possível, o sinal de preço e os incentivos à redução do consumo⁷⁹.

A resposta dos Estados-Membros foi, contudo, heterogénea. Alguns países reduziram de forma generalizada a tributação da gasolina e do gasóleo; outros privilegiaram apoios dirigidos aos transportes, à agricultura, às pescas ou aos consumidores com menores rendimentos. Foram igualmente adotados limites máximos de preços ou margens, restrições à frequência das alterações dos preços e medidas de libertação de reservas estratégicas.

MEDIDAS POR ESTADO-MEMBRO

Quadro G-1 – Principais medidas com incidência nos combustíveis rodoviários adotadas ou anunciadas pelos Estados-Membros em 2026

Estado-Membro	Medidas com incidência nos combustíveis rodoviários	Vigência e estado
Alemanha	Redução do imposto sobre a energia aplicável à gasolina e ao gasóleo em 14,04 cênt./l, correspondendo a cerca de 17 cênt./l após IVA. Limitação dos aumentos de preços nos postos a uma alteração diária e reforço das competências de supervisão das práticas de preços.	Redução fiscal entre 1 de maio e 30 de junho de 2026.
Áustria	Redução em 5 cênt./l do imposto sobre os óleos minerais aplicável à gasolina e ao gasóleo. Aplicação de um mecanismo de redução do preço de referência, com obrigação de repercussão pelos refinadores e grossistas. Limitação dos aumentos de preços a uma alteração diária.	Mecanismo aplicado a partir de 2 de abril; redução diminuída de 5 para 2 cênt./l em 15 de maio e terminada no final desse mês.
Bélgica	Manutenção do regime de preços máximos dos produtos petrolíferos. Introdução de benefícios fiscais associados às deslocações profissionais em viatura própria e apoio ao aumento das compensações pagas pelos empregadores. Não foi adotada uma redução generalizada dos impostos sobre os combustíveis rodoviários.	Apoios entre maio e julho de 2026.
Bulgária	Apoio mensal de 20 euros a automobilistas de menores rendimentos, ativado caso o preço da gasolina 95 ou do gasóleo excedesse 1,60 €/l durante três dias consecutivos. Apoios complementares ao transporte escolar e rodoviário de passageiros.	Até 30 de junho de 2026.
Chéquia	Redução do imposto especial sobre o gasóleo até ao mínimo previsto na legislação europeia. Introdução de um limite à margem dos combustíveis e de um preço máximo atualizado diariamente em função de índices grossistas e das cotações internacionais.	Entre 8 de abril e 31 de maio de 2026.
Chipre	Redução dos impostos especiais sobre a gasolina e os combustíveis utilizados nos transportes até aos mínimos previstos na Diretiva 2003/96/CE.	Entre 1 de abril e 30 de junho de 2026.
Croácia	Redução dos impostos especiais sobre a gasolina e o gasóleo, combinada com preços máximos de venda e limites às margens. Os preços máximos foram revistos com periodicidade quinzenal. Foram ainda concedidos apoios aos transportes públicos, à agricultura, às pescas e à aquicultura.	Medidas revistas quinzenalmente. Foi posteriormente apresentado um pedido de autorização para uma redução temporária abaixo dos mínimos europeus.

⁷⁹ Comissão Europeia, 31 de maio 2026, *Policy measures in EU Member States to address the 2026 energy price shock*. ([link](#))

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

Estado-Membro	Medidas com incidência nos combustíveis rodoviários	Vigência e estado
Dinamarca	Não foram identificadas novas medidas fiscais ou administrativas diretamente incidentes sobre os preços dos combustíveis rodoviários. Participação na libertação coordenada de reservas petrolíferas.	Situação reportada em 3 de junho de 2026.
Eslováquia	Não foi adotada uma redução generalizada dos impostos sobre a gasolina ou o gasóleo rodoviários. Foi previsto o reembolso de 50% do imposto especial suportado por agricultores e produtores florestais, bem como a libertação gradual de reservas petrolíferas.	Medidas dirigidas a utilizações específicas.
Eslovénia	Redução dos impostos especiais sobre a gasolina e o gasóleo, tendo a taxa aplicável ao gasóleo sido posteriormente reduzida ao mínimo europeu. Suspensão temporária da taxa sobre as emissões de CO ₂ incidente na gasolina, no gasóleo e no fuelóleo. Manutenção da regulação dos preços fora da rede de autoestradas e redução do período de atualização dos preços de 14 para sete dias.	Reduções iniciadas em 10 de março; suspensão da taxa de CO ₂ entre o final de março e maio de 2026.
Espanha	Redução do imposto sobre hidrocarbonetos até aos mínimos europeus e redução temporária do IVA de 21% para 10% sobre a gasolina, o gasóleo e os biocombustíveis. Concessão de um apoio de 0,20 €/l ao gasóleo utilizado por transportadores, agricultores e outros profissionais elegíveis. A partir de julho, foi estabelecida uma redução do imposto sobre hidrocarbonetos de 0,15 €/l em julho, 0,10 €/l em agosto e 0,05 €/l em setembro, acompanhada pelo prolongamento de apoios setoriais.	Medidas iniciais a partir de 22 de março. A taxa reduzida de IVA deixou de ser aplicada em junho; as reduções do imposto sobre hidrocarbonetos e os apoios setoriais foram reformulados para julho-setembro.
Estónia	Cancelamento do aumento programado dos impostos especiais sobre os combustíveis rodoviários, mantendo-se as taxas anteriormente aplicáveis. Não corresponde a uma redução da taxa em vigor, mas evitou o aumento que se encontrava previsto.	Alteração aprovada em 15 de abril de 2026.
Finlândia	Reembolso fiscal adicional relativo aos produtos energéticos consumidos na agricultura, incidindo principalmente sobre fuelóleo leve. Não foi identificada uma redução generalizada da tributação dos combustíveis rodoviários.	Aplicável aos consumos de 2025 e 2026.
França	Opção por apoios dirigidos, sem redução generalizada da tributação dos combustíveis. Incluiu um apoio de 50 euros a trabalhadores de menores rendimentos particularmente dependentes do automóvel e subsídios equivalentes a 0,20 €/l de gasóleo para pequenas e médias empresas de transporte em dificuldades. Foram concedidos apoios específicos à agricultura, pescas e construção.	Medidas concentradas em abril e maio de 2026.
Grécia	Não foi adotada uma redução generalizada dos impostos sobre os combustíveis. Foram estabelecidos limites às margens grossistas e retalhistas da gasolina 95 e do gasóleo, um subsídio de 0,16 €/l sobre o gasóleo rodoviário e um apoio à mobilidade dirigido em função do rendimento e da composição do agregado familiar.	Limites às margens entre março e junho; apoios à mobilidade em abril e maio de 2026.
Hungria	Redução dos impostos especiais sobre a gasolina e o gasóleo até aos mínimos europeus. Fixação de preços máximos grossistas e retalhistas, libertação de reservas de gasolina e gasóleo e restrições temporárias à exportação.	Redução fiscal e preços máximos aplicados a partir de 10 de março de 2026.
Irlanda	Reduções acumuladas dos impostos sobre os combustíveis equivalentes, incluindo IVA, a 0,27 €/l na gasolina e 0,32 €/l no gasóleo. Redução temporária da contribuição para a agência nacional de reservas petrolíferas, adiamento do aumento da taxa de carbono e reforço do reembolso aplicável ao gasóleo profissional.	Reduções em vigor até 31 de julho de 2026. Foi posteriormente iniciado um procedimento europeu relativo à aplicação de uma taxa reduzida ao gasóleo comercial.
Itália	Redução temporária do imposto especial em 0,05 €/l na gasolina e 0,20 €/l no gasóleo, acompanhada por mecanismos reforçados de monitorização de preços. Concessão de créditos fiscais às empresas de transporte rodoviário, agricultura e pescas.	Redução inicial entre 19 de março e 1 de maio, posteriormente prolongada e ajustada até 22 de maio de 2026.
Letónia	Redução temporária de cerca de 0,05 €/l do imposto especial sobre o gasóleo, incluindo o utilizado na agricultura. Foi igualmente anunciada uma proposta de contribuição sobre resultados extraordinários dos retalhistas de combustíveis, cuja adoção não se encontrava concluída.	Redução fiscal entre 1 de abril e 30 de junho de 2026.
Lituânia	Suspensão do aumento do imposto especial sobre o gasóleo previsto para 1 de janeiro de 2026, com um efeito estimado de aproximadamente 0,06 €/l no preço. Reforço das obrigações de reporte dos preços nos postos.	Suspensão aplicável desde 1 de janeiro de 2026.
Luxemburgo	Manutenção do regime de preços máximos dos combustíveis, já existente antes do agravamento dos preços internacionais. Não foi identificada uma nova redução generalizada dos impostos sobre a gasolina ou o gasóleo.	Regime preexistente; participação na libertação de reservas.
Malta	Manutenção de preços administrativamente estabilizados, suportados por subsídios públicos. Não foi identificada uma alteração autónoma das taxas fiscais aplicáveis aos combustíveis rodoviários.	Continuação do regime previsto no Orçamento para 2026.
Países Baixos	Prolongamento até 1 de janeiro de 2027 das taxas reduzidas dos impostos especiais sobre a gasolina, o gasóleo e o GPL, evitando a reposição das taxas anteriores. Aumento da compensação fiscal por deslocação e redução temporária do imposto sobre veículos comerciais.	Prolongamento aprovado em 2026; reduções sobre veículos a partir de 1 de julho.
Polónia	Redução temporária do IVA sobre a gasolina e o gasóleo de 23% para 8% e redução dos impostos especiais até aos mínimos europeus. Introdução de um preço máximo de venda, calculado a partir dos preços grossistas, impostos, taxas e uma margem operacional fixa.	Medidas fiscais entre 31 de março e 15 de maio de 2026.
Portugal	Aplicação de um mecanismo de ajustamento do ISP destinado a compensar, através de reduções sucessivas da taxa, o acréscimo de IVA associado ao aumento do preço antes de impostos. As taxas foram atualizadas através de portarias sucessivas. Foi ainda criado um apoio adicional de 0,10 €/l ao gasóleo profissional, até ao limite de 15 mil litros por veículo, e apoios de valor equivalente para a agricultura, pescas, táxis, bombeiros e entidades do setor social.	Ajustamentos do ISP iniciados em 6 de março; apoios dirigidos aos consumos de abril a junho de 2026. Os valores sucessivos das taxas nacionais constam do Anexo E.
Roménia	Redução temporária do imposto especial sobre o gasóleo em 0,30 lei/l e reembolso parcial do imposto suportado pelos transportes e pela agricultura. Fixação de limites às margens ao longo da	Reembolsos entre 15 de março e 30 de setembro; restantes medidas sujeitas a revisão periódica.

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

Estado-Membro	Medidas com incidência nos combustíveis rodoviários	Vigência e estado
	cadeia, limitação dos aumentos de preços a uma alteração diária, controlo das exportações e redução temporária da incorporação obrigatória de biocombustíveis na gasolina.	
Suécia	Redução dos impostos sobre a gasolina e o gasóleo até aos mínimos europeus, seguida de uma redução adicional de 2,4 coroas suecas por litro, aplicada à componente de CO ₂ ao abrigo de autorização concedida nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE.	Redução até aos mínimos entre maio e setembro; redução adicional entre 1 de julho e 30 de novembro de 2026.

Nota: O quadro distingue medidas adotadas de propostas ou pedidos de autorização ainda sujeitos a procedimento legislativo. As reduções apresentadas podem corresponder a valores antes ou depois de IVA, conforme expressamente indicado. Não são incluídas medidas exclusivamente relacionadas com eletricidade, gás natural, aquecimento ou investimentos na transição energética.

Fonte: Comissão Europeia, [quadro das medidas nacionais comunicadas pelos Estados-Membros, atualizado em 3 de junho de 2026](#); Comissão Europeia, [Weekly Oil Bulletin](#); Agência Internacional de Energia, [2026 Energy Crisis Policy Response Tracker](#); legislação e informação oficial dos Estados-Membros. Tratamento: ERSE.

ENQUADRAMENTO EUROPEU DA TRIBUTAÇÃO

A Diretiva 2003/96/CE estabelece níveis mínimos de tributação de 359 euros por mil litros para a gasolina sem chumbo e de 330 euros por mil litros para o gasóleo utilizado como carburante. Os Estados-Membros podem fixar taxas nacionais superiores a estes valores e reduzi-las até aos respetivos mínimos sem necessidade de uma autorização europeia específica, desde que sejam respeitadas as demais condições da diretiva.

A aplicação de taxas inferiores aos mínimos depende de autorização do Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão Europeia, nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE. Em 2026, este procedimento assumiu particular relevância nos casos da Suécia, da Croácia e da Irlanda. No caso sueco, o pedido incidiu sobre uma redução adicional de 2,4 coroas por litro na gasolina e no gasóleo. A Croácia solicitou uma derrogação temporária para ambos os combustíveis, enquanto o procedimento relativo à Irlanda se destinou ao gasóleo comercial utilizado por determinados operadores de transporte rodoviário. Proposta relativa à Suécia, proposta relativa à Croácia e procedimento relativo à Irlanda⁸⁰.

As reduções de IVA encontram-se sujeitas a um enquadramento jurídico distinto, previsto na Diretiva 2006/112/CE. Em 2026, Espanha e Polónia aplicaram temporariamente taxas reduzidas de IVA aos combustíveis rodoviários, em simultâneo com reduções dos respetivos impostos especiais. Estas medidas devem ser distinguidas das reduções ao abrigo da Diretiva 2003/96/CE, tanto quanto à base de incidência como ao respetivo efeito no preço final.

⁸⁰ [Proposta relativa à Suécia](#), [proposta relativa à Croácia](#) e [procedimento relativo à Irlanda](#).

A comparação das taxas fiscais numa determinada data não permite, por si só, identificar todas as medidas adotadas durante o período. Algumas reduções vigoraram apenas durante algumas semanas e já tinham terminado nas datas de referência do WOB, como sucedeu em Itália e na Polónia. Noutros casos, o Estado-Membro cancelou um aumento anteriormente previsto, mantendo a taxa nominal inalterada.

PORTUGAL NO CONTEXTO DAS MEDIDAS NACIONAIS

A resposta portuguesa combinou uma redução generalizada do ISP, sucessivamente ajustada em função da evolução semanal dos preços, com apoios dirigidos a atividades especialmente dependentes do gasóleo. Esta configuração distingue-se das respostas baseadas em reduções temporárias do IVA, como em Espanha e na Polónia, e das intervenções através de preços ou margens máximas adotadas, designadamente, na Áustria, Chéquia, Croácia, Grécia, Hungria, Polónia e Roménia.

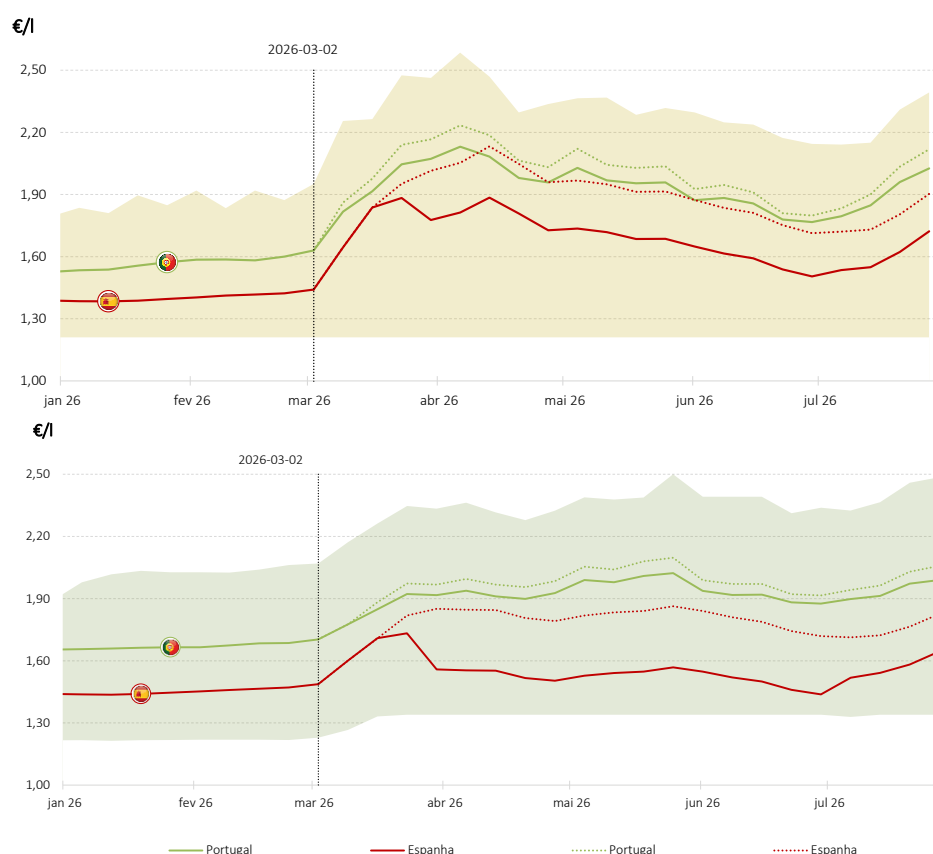
O mecanismo nacional de ajustamento do ISP já dispunha de um enquadramento desenvolvido desde 2022, permitindo que as taxas fossem alteradas por portaria à medida que evoluíam os preços antes de impostos. Em vários outros Estados-Membros, as intervenções exigiram a aprovação de medidas autónomas com datas de início e termo previamente definidas.

A comparação dos respetivos custos orçamentais deve, contudo, ser efetuada com prudência. O custo de uma redução generalizada dos impostos por litro depende dos volumes vendidos e pode não surgir autonomamente quantificado nos observatórios internacionais. Inversamente, os montantes associados a alguns Estados-Membros abrangem pacotes mais amplos, incluindo eletricidade, gás natural, aquecimento e apoios ao rendimento, não podendo ser integralmente imputados aos combustíveis rodoviários.

As diferenças observadas nos preços com impostos refletem não apenas os níveis estruturais de tributação, mas também a natureza, intensidade e duração das medidas temporárias adotadas em cada Estado-Membro. As comparações europeias do preço final devem, por isso, ser apreciadas em conjunto com os preços antes de impostos e com a cronologia das intervenções nacionais, não podendo uma posição mais baixa no preço com impostos ser interpretada, isoladamente, como evidência de menores custos de aprovisionamento ou de comercialização.

EVOLUÇÃO COMPARADA DOS PREÇOS EM PORTUGAL E ESPANHA: PREÇOS SEM IMPOSTOS E EFEITO DAS MEDIDAS FISCAIS

Figura G-1 – Evolução do preço observado e do preço contrafactual com a fiscalidade da semana-base em Portugal e Espanha - gasóleo simples e gasolina 95 simples



Nota: O preço contrafactual mantém, em cada semana, o preço antes de impostos observado em cada país, aplicando-lhe os impostos específicos e a taxa de IVA vigentes na semana de 2 a 6 de março de 2026. O exercício tem natureza contabilística, assume a repercussão integral das alterações fiscais no preço final e não considera eventuais efeitos comportamentais ou comerciais. A área sombreada representa o intervalo entre o preço mínimo e o preço máximo observados na UE-27.

Fonte: Comissão Europeia, *Weekly Oil Bulletin*. Tratamento: ERSE.

Para avaliar o efeito das medidas fiscais adotadas após o início do agravamento dos preços internacionais, compararam-se os preços observados em Portugal e Espanha com os preços que resultariam da manutenção dos parâmetros fiscais vigentes na semana de 2 a 6 de março de 2026.

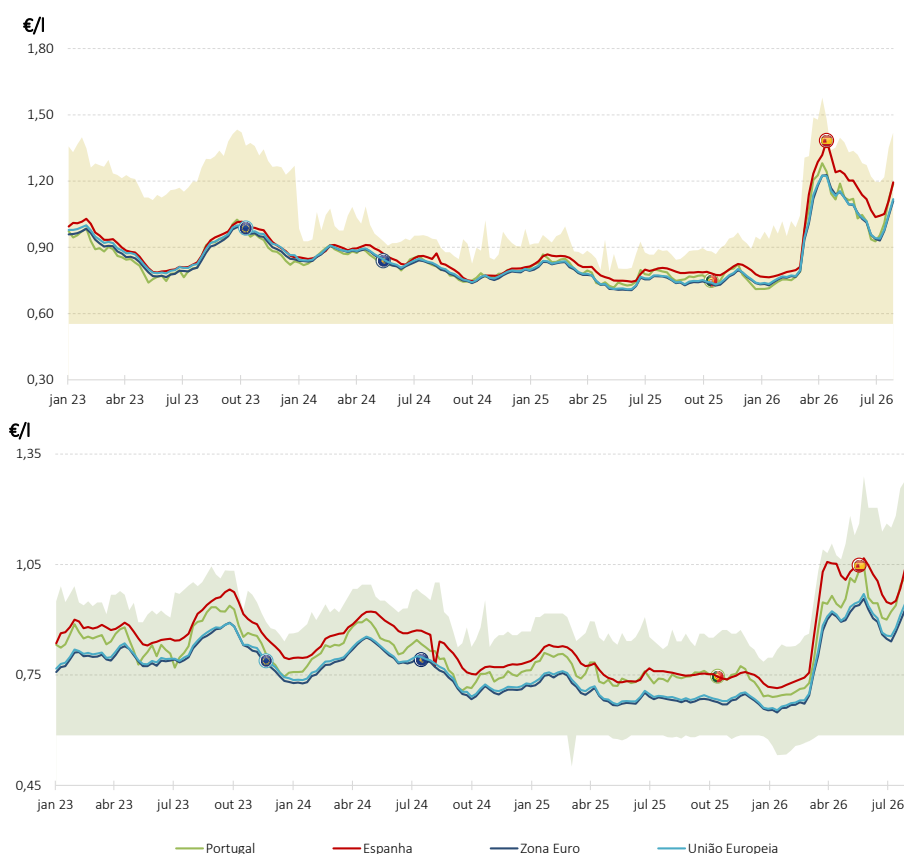
Em ambos os combustíveis, os preços observados passaram a situar-se abaixo dos correspondentes preços contrafactuais, evidenciando que as alterações fiscais atenuaram o aumento suportado pelos consumidores. Este efeito foi, em geral, mais acentuado em Espanha, refletindo a maior intensidade das

FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS RODOVIÁRIOS EM PORTUGAL CONTINENTAL

reduções temporárias do IVA e do imposto sobre os hidrocarbonetos, comparativamente com os ajustamentos sucessivos do ISP realizados em Portugal.

A maior dimensão do alívio fiscal espanhol contribuiu, assim, para ampliar a diferença entre os preços observados nos dois países. Contudo, Portugal permanece acima de Espanha também no cenário contrafactual, pelo que as medidas adotadas após a semana-base explicam apenas parte do diferencial; o restante decorre das diferenças nos preços antes de impostos e da fiscalidade já existente em cada país na semana de referência.

Figura G-2 – Evolução dos preços médios de venda do gasóleo simples e da gasolina 95 simples na UE-27, na zona euro, em Portugal e em Espanha, entre 2023 e julho de 2026



Para distinguir a evolução das componentes de mercado do efeito das medidas fiscais, compararam-se os preços sem impostos de Portugal e Espanha e os respetivos preços finais, observados e contrafactuais. Estes últimos correspondem aos preços que resultariam da manutenção da fiscalidade vigente na semana de 2 a 6 de março de 2026.

Os preços sem impostos apresentaram uma evolução globalmente semelhante nos dois países, embora se tenham situado, em geral, em níveis superiores em Espanha. Esta diferença acentuou-se após março de 2026, sobretudo no gasóleo. Na média do 2.º trimestre, os preços sem impostos espanhóis excederam os nacionais em 5,9 cênt./l na gasolina e 10,6 cênt./l no gasóleo.

A comparação dos preços finais revela, contudo, uma posição inversa. No mesmo período, os preços com impostos praticados em Portugal excederam os de Espanha em 41,8 cênt./l na gasolina e 25,1 cênt./l no gasóleo. Esta inversão resultou de uma fiscalidade superior em Portugal, com diferenciais de 47,6 cênt./l na gasolina e de 35,7 cênt./l no gasóleo.

O cenário contrafactual mostra que Portugal manteria preços finais superiores aos de Espanha mesmo sem as medidas adotadas após a semana-base, refletindo a diferença fiscal já existente nessa data. Contudo, o afastamento entre os preços observados e os contrafactuais foi mais acentuado em Espanha, sobretudo na gasolina, evidenciando que as medidas fiscais espanholas ampliaram posteriormente a diferença entre os preços finais dos dois países.

A comparação permite, assim, concluir que o diferencial observado entre Portugal e Espanha não resulta de preços nacionais mais elevados antes de impostos. Pelo contrário, a componente sem impostos é inferior em Portugal, sendo essa vantagem mais do que anulada pela diferença de fiscalidade. No gasóleo, o maior preço espanhol antes de impostos atenua parcialmente a vantagem fiscal; na gasolina, o diferencial fiscal mais elevado e a menor diferença antes de impostos originam um afastamento mais expressivo dos preços finais.



ERSE - Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos

Rua Dom Cristóvão da Gama, 1 – 3.º
1400 - 113 Lisboa

+351 213 033 200
erse@erse.pt
www.erse.pt