

## Óleo alimentar usado mais caro que virgem

**Regulador dos Combustíveis denuncia situação que resulta dos incentivos à produção de biodiesel**

A compra de óleos alimentares usados destinados à produção de biocombustíveis em Portugal disparou no primeiro semestre de 2016, ultrapassando as 39,54 mil toneladas, muito mais que a quantidade adquirida em todo ano anterior, revelou ao Expresso a Entidade Nacional para o Mercado de Combustíveis (ENMC). Em 2015, Portugal tinha comprado um total de 34,48 mil toneladas de óleos usados para produzir o biocombustível FAME

incorporado no gasóleo. A ENMC explica que este aumento das aquisições de óleos usados fez disparar o valor dos óleos usados para “níveis superiores aos praticados para os óleos virgem”.

Mas o problema não se fica por aqui. A produção de biocombustíveis através de óleos usados é incentivada pelo sistema da “dupla contagem”, que consiste na atribuição de dois Títulos de Biocombustíveis por cada tonelada de óleo usado — enquanto uma tonelada de óleo virgem apenas dá acesso a um título.

Neste sistema, quando um produtor de biocombustíveis compra uma tonelada de óleo usado, a ENMC

atribui-lhe dois títulos para produzir o FAME. Se o mesmo produtor incorporar o FAME no gasóleo, entrega os dois títulos à ENMC, mas se vender o FAME a um incorporador (geralmente a incorporação de FAME no gasóleo é feita por uma companhia petrolífera) fica com os títulos, que pode vender no mercado, depois de ter registado esses títulos na bolsa de valores. Estes títulos são vendidos em leilões realizados pela Direção-Geral de Energia, um sistema que, na perspectiva dos produtores, permite reduzir os custos do FAME produzido através de óleos usados.

O segundo problema detetado neste complexo

### O ESTRANHO CASO DOS ÓLEOS USADOS

#### Importações disparam

No primeiro semestre de 2016 Portugal importou 33,66 mil toneladas de óleos alimentares usados para produzir biodiesel, mais do que as importações feitas em todo o ano de 2015, que foram de 32,75 mil toneladas

#### Incentivos para lixo estrangeiro

Incentivos à produção de biodiesel a partir de óleo usado promovem “compra de lixo estrangeiro”, acusa a ENMC

mercado dos Títulos de Biocombustíveis — desconhecido da generalidade dos consumidores portugueses — é que, recentemente, as suas cotações aumentaram bastante, passando dos níveis tradicionais, que oscilaram entre €130 e €160 por título, para €300, “saltando” depois para perto de €480.

De acordo com a ENMC, o terceiro problema — que é provavelmente o maior de

todos — é que o aumento das cotações neste mercado provocou a importação de óleo usado “das mais diversas proveniências, inclusive de países onde é muito difícil de fazer o rastreio dos óleos, ou até de saber se efetivamente são ou não são óleos usados”.

Este fenómeno começou em 2015, ano em que foram importadas 6289,28 toneladas de óleo alimentar usado de países terceiros: 2153,5

toneladas da Arábia Saudita, 3419,9 toneladas da Argentina, 462,3 toneladas de Marrocos, 187,3 toneladas da Venezuela e 66 toneladas do Uruguai.

“As importações de óleos alimentares usados aumentaram em 2016 e temos de tomar medidas que estanquem este problema até janeiro de 2017”, comentou uma fonte da ENMC, admitindo que terão de ser “aumentadas

as exigências de controlo das importações” para “impedir que estejam a ser concedidos incentivos à compra de óleos e lixos que vêm de fora da União Europeia”.

Segundo a ENMC, das 39,54 mil toneladas de óleos usados compradas em Portugal nos primeiros seis meses de 2016, a esmagadora maioria — um total de 33,66 mil toneladas — foi importada.

JOÃO PALMA-FERREIRA

# Biocombustíveis agravam preço do gasóleo até dois cêntimos em Janeiro

PUBLICO

21/09/2016 - 07:09

**Taxa de incorporação de biocombustível no gasóleo e na gasolina vai subir de 7,5%, para 9% em Janeiro e aumentar o preço que os portugueses vão pagar pelo combustível.**

Ainda sem certezas absolutas sobre se o Imposto sobre Produtos Petrolíferos (ISP) está no grupo dos impostos indirectos que o ministro das Finanças admitiu aumentar no próximo ano, já é possível, no entanto, antecipar um agravamento nos preços que os portugueses vão pagar nas bombas em 2017. O Governo aprovou no mês passado um diploma que introduz uma fiscalização trimestral à incorporação de biocombustíveis no gasóleo e na gasolina, mas o PÚBLICO sabe que o diploma enviado para promulgação do Presidente da República também mantém o calendário de metas intercalares para as quantidades de biocombustíveis que devem ser adicionados aos combustíveis rodoviários.

Actualmente, as empresas têm de incorporar nos produtos que colocam em mercado 7,5% de biocombustíveis (medidos em conteúdo energético e não quantidade). A partir de Janeiro, esta percentagem irá subir para 9%, voltando a subir em 2019 para 10%, em antecipação da meta europeia de 10% em 2020. O PÚBLICO contactou o Ministério da Economia, mas não foi possível obter comentários.

Apesar de o diploma ainda não estar publicado, é já num cenário de aumento das metas de incorporação (e de subida dos custos de produção) que a indústria está a trabalhar há meses, reconheceu o presidente da Apetro - Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas, António Comprido. Pelas contas das empresas, a subida dos objectivos de incorporação de biocombustíveis deverá traduzir-se num “agravamento de entre 1,5 a 2 cêntimos no preço do litro de gasóleo”, adiantou o responsável.

“São opções de natureza política, fiscal e ambiental, mas consideramos que teria havido oportunidade para [o Governo] repensar as metas dentro do quadro económico e de custos para o consumidor que atravessamos”, disse o representante da indústria petrolífera. Notando que o sector “já teria ficado satisfeito se as metas se mantivessem nos 7,5%”, António Comprido sublinhou que, mais uma vez, Portugal está a aumentar o fosso face aos preços espanhóis, que além da menor carga fiscal reflectem menores custos de incorporação (as metas espanholas estão nos 4,5% e deverão subir para 5% em 2017).

Actualmente, os biocombustíveis pesam cerca de 5 cêntimos (com IVA) no litro de gasóleo, enquanto em Espanha o peso ronda os três cêntimos. O impacto desta medida no preço final será sempre “mais relevante no gasóleo”, explicou o presidente da Apetro. No preço da gasolina, o peso da incorporação, é menor, de um cêntimo por litro, porque, ou por questões técnicas ou por opções de estratégia comercial, as empresas imputam a maioria do custo da adição de biocombustíveis ao gasóleo (a meta de 7,5% é para o conjunto dos produtos e só a gasolina tem um limite mínimo fixado, que é de 2,5%).

Sustentando que “há actualmente um debate sobre a verdadeira eficácia dos biocombustíveis” actuais, António Comprido também desvalorizou o impacto da subida de metas no desenvolvimento da indústria nacional de biocombustíveis e nas contas externas nacionais: “Não temos a matéria-prima e vamos ter de importar sempre, tal como importamos crude”.

Mas também há na indústria petrolífera quem reconheça “a coragem” da medida: “Era mais fácil anunciar uma descida de um ou dois cêntimos por litro, mas preferimos a estabilidade nas metas, sejam agressivas ou não, porque é disso que as empresas precisam para investir”, adiantou ao PÚBLICO o presidente da BP Portugal, Pedro Oliveira. Recordando que a empresa investiu em estruturas de incorporação de etanol (para a gasolina), o gestor lembrou que pior seria que a BP Portugal tivesse “assumido esse risco e agora as metas deixassem de estar lá”.

Mas o gestor nem por isso deixou de lamentar o que considera “a falta de transparência” do sector dos biocombustíveis em Portugal, “ainda mais quando o Estado exige, e bem, a transparência total da cadeia de valor e os biocombustíveis são, cada vez mais, uma parte importante dessa cadeia”.

A legislação portuguesa “obriga as empresas a comprarem a produção nacional de biocombustíveis que é mais cara” e não chega para as necessidades do mercado nacional, tornando a importação uma

inevitabilidade, explicou António Comprido. Mas, para cumprir a lei, as empresas também são obrigadas a encontrar caminhos alternativos. No caso específico do gasóleo, uma vez que os motores apenas comportam uma incorporação de Fame (um biocombustível para gasóleo) na ordem dos 7% em volume, e uma vez que esta quantidade corresponde a cerca de 5% em teor energético, as petrolíferas compõem o restante com a adição de outro biocombustível mais avançado, que tem menores restrições técnicas, mas também é mais caro e tem de ser importado, o HVO. A solução foi obter “uma situação de excepção” junto da Entidade Nacional do Mercado dos Combustíveis (ENMC) para poder importar, explicou Pedro Oliveira.

Apesar de se ter mostrado sempre crítica de medidas que fazem aumentar o diferencial de preços com Espanha, a Galp, que tem prevista a abertura de uma unidade de produção de HVO em Sines no início do próximo ano, recusou comentar “políticas e leis aprovadas pelo Estado Português”, afirmando, no entanto, ter a expectativa de que o seu investimento possa “suprir parte das necessidades nacionais adicionais de biocombustível”. Além disso, a companhia também espera que a fábrica traga “ganhos importantes” para o país em termos ambientais, de segurança energética e de balança comercial, “por limitar a necessidade de recurso às importações”, sublinhou fonte da empresa.

Já o presidente da BP Portugal faz questão de frisar que o preço é o factor chave. A Galp, enquanto única fabricante de HVO em Portugal, terá de ter “preços competitivos”, vaticina Pedro Oliveira. “Não quero acreditar que [por haver produção nacional] não nos deixarão continuar a importar a preço concorrencial”, afirmou.