



Mercado de Biocombustíveis em Portugal

António Comprido
Secretário-Geral

- Posição da indústria
- Metas de incorporação
- Implicações da limitação a 7% dos bios de origem agrícola (1G)
- Impacto no PVP dos combustíveis rodoviários
- Metas intercalares para 2017 e anos seguintes

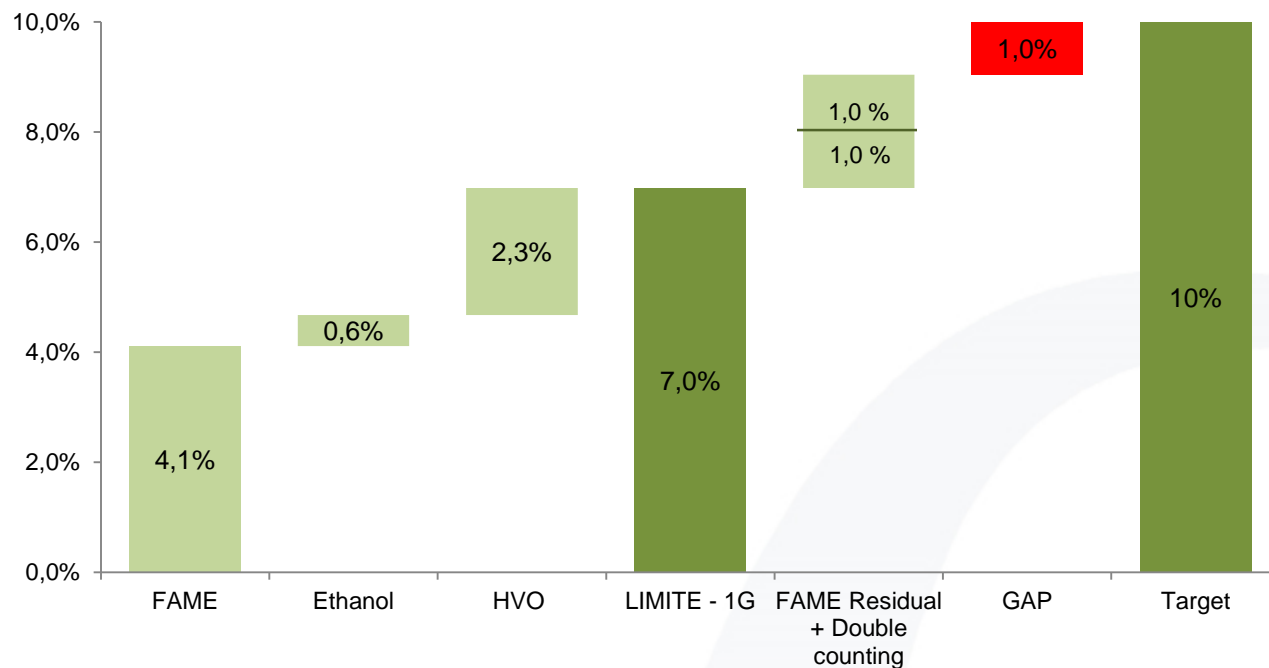
- A utilização de biocombustíveis nos transportes tem vantagens
 - Reduzem a dependência energética
 - Reduzem a emissão de gases com efeito de estufa GEE
 - São compatíveis com a logística disponível
 - São fontes renováveis de energia
- Mas também apresentam alguns inconvenientes
 - Podem levar ao uso indevido de terras/culturas intensivas e à devastação de áreas florestais
 - Algumas matérias-primas implicam um elevado consumo de água
 - A produção dos biocombustíveis tem uma elevada intensidade energética
 - Há limitações impostas pelas normas europeias e nacionais

Metas de incorporação

PAÍS	TEOR ENERGÉTICO %				
	2016	2017	2018	2019	2020
Austria	5,75	5,75	5,75	5,75	5,75
Espanha	4,30	5,00	6,00	7,00	8,50
França	7,70	8,80	9,40	10,00	10,40
Inglaterra	4,75	4,75	4,75	4,75	4,75
Alemanha	6,80	7,20	7,20	7,20	10,80
Holanda	7,00	7,75	8,50	9,25	10,00
Portugal	7,50	9,00	9,00	10,00	10,00

Implicações do limite dos 7%

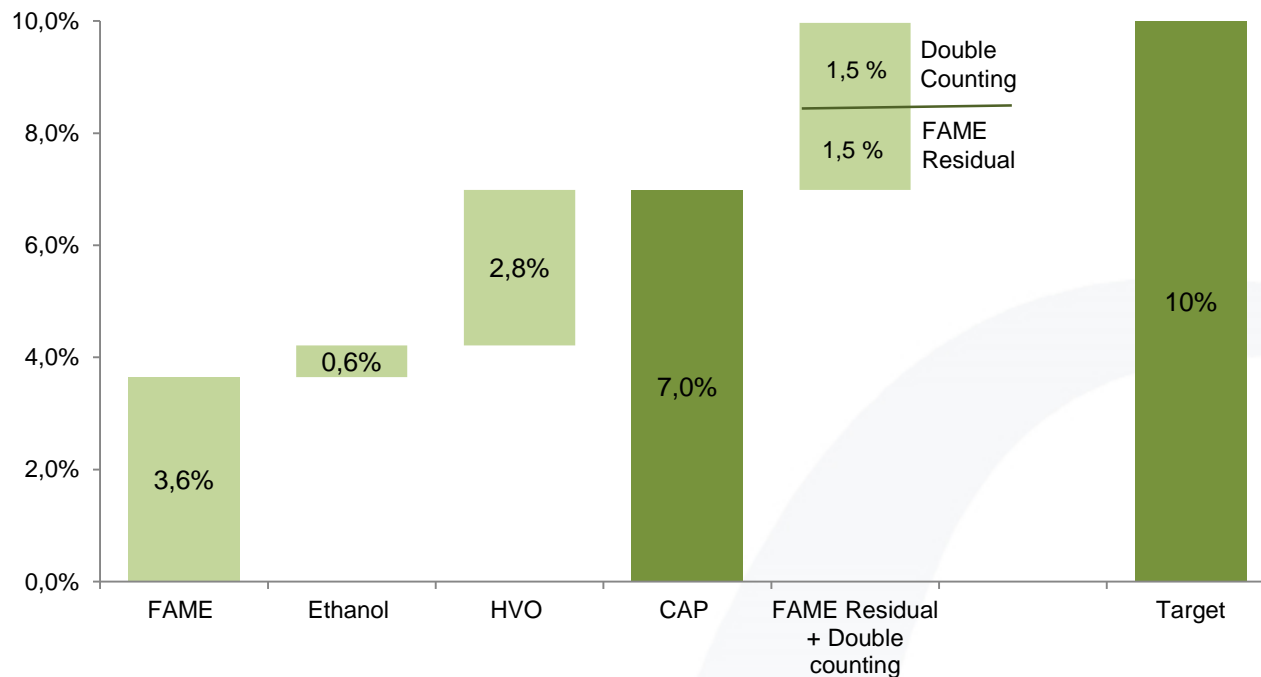
Como cumprir com o limite de 7%



Com o recurso a 20% de MPR

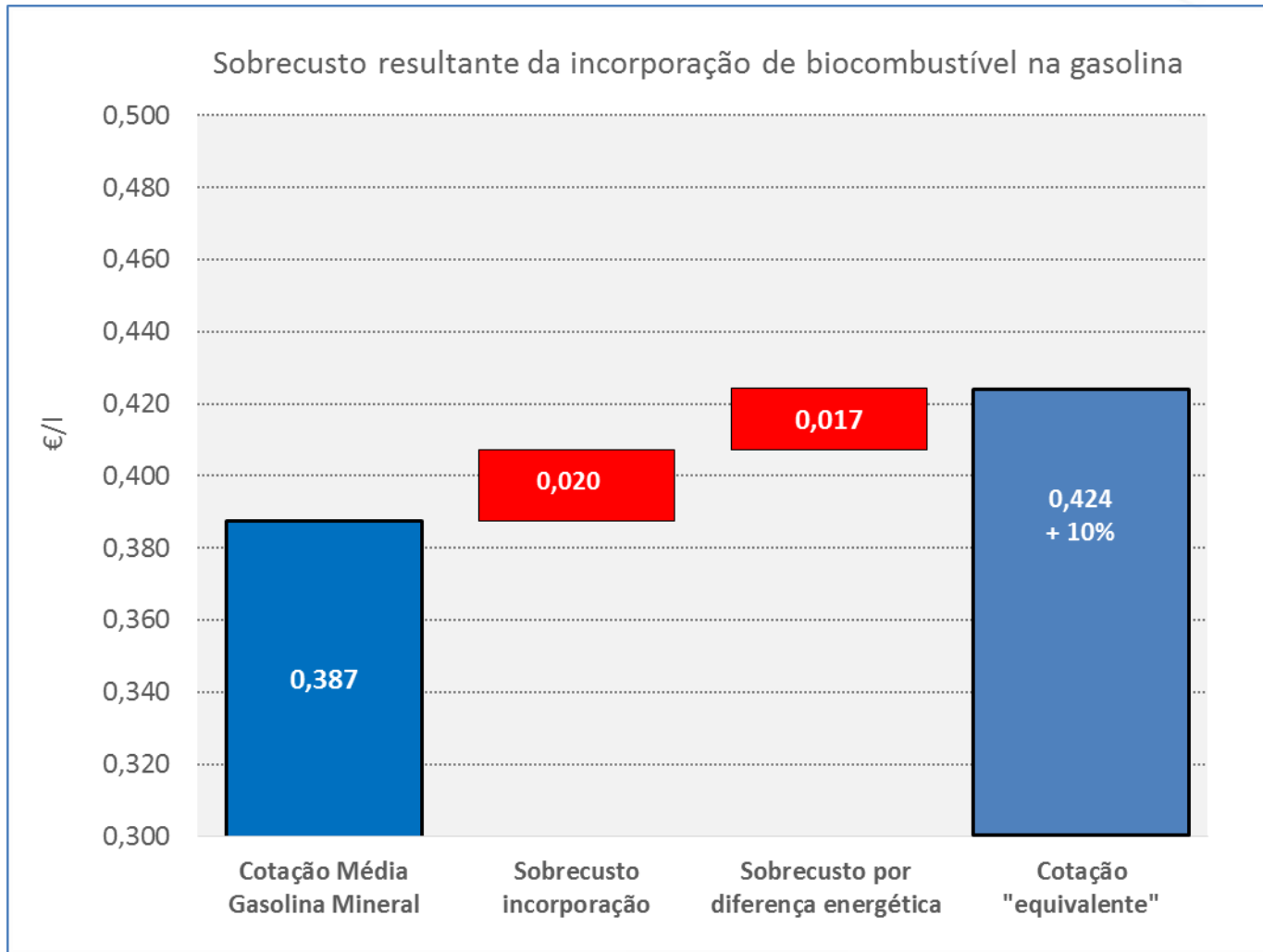
Implicações do limite dos 7%

Como cumprir com o limite de 7%

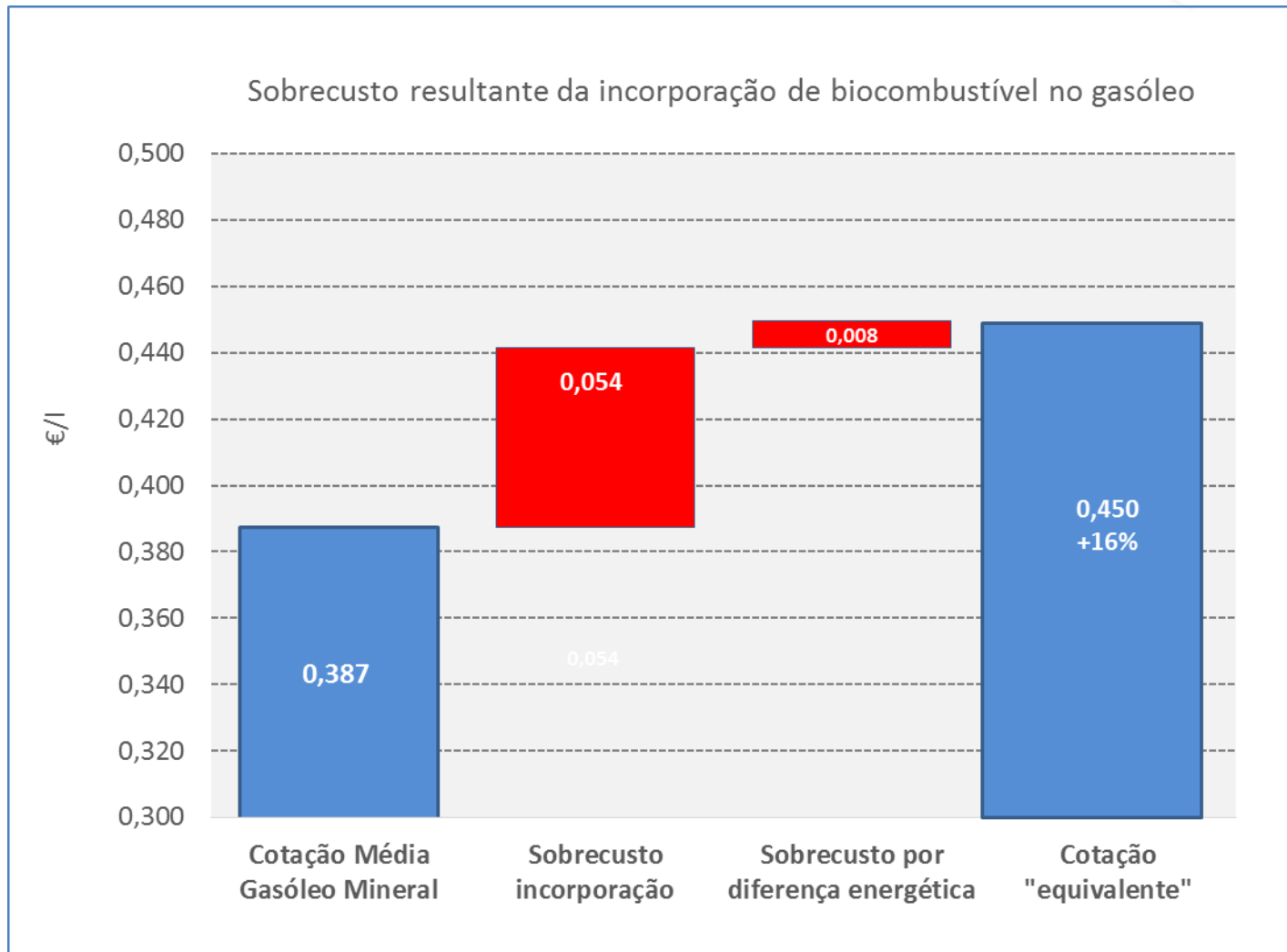


Com o recurso a 30% de MPR

Impacto no PVP da gasolina



Impacto no PVP do gasóleo



- Face ao exposto parece razoável repensar as metas intercalares, porque
 - Não existem os biocombustíveis avançados
 - Há limitações impostas aos de 1ª geração
 - Há custos acrescidos
 - Agrava-se o diferencial com Espanha
 - A falta de uniformidade dos óleos usados, não garante a qualidade do produto final com 30% de MPR
- Devendo ser acautelados os investimentos e compromissos assumidos pelos produtores e incorporadores

OBRIGADO