

INFORME DE BIODIÉSEL

BÉLGICA

FEBRERO 2018



Embajada de la
República Argentina
Reino de Bélgica



ÍNDICE DE CONTENIDO

1. RESUMEN EJECUTIVO.....	2
2. POSICIÓN ARANCELARIA Y DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO.....	3
3. PANORAMA SECTORIAL MUNDIAL.....	3
3.1. Mercado mundial.....	4
3.1.1. Producción.....	4
3.1.2. Consumo.....	5
3.1.3. Principales importadores mundiales.....	6
3.1.4. Principales exportadores mundiales.....	7
3.2. Unión Europea.....	8
3.2.1. Producción.....	8
3.2.2. Consumo.....	9
3.2.3. Importación.....	10
3.2.4. Exportación.....	11
3.3. Bélgica.....	12
3.3.1. Producción.....	12
3.3.2. Consumo.....	13
3.3.3. Importación.....	14
4. ARANCELES DE IMPORTACIÓN.....	14
5. IMPUESTOS LOCALES.....	15
6. DESPACHO ADUANERO.....	15
7. MEDIDAS NO ARANCELARIAS.....	15
8. DOCUMENTOS EXIGIDOS EN ADUANA.....	18
9. NORMAS Y CERTIFICACIÓN DE ORIGEN.....	18
10. EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES BELGAS.....	19
10.1. Participación de los cinco principales proveedores (Intra-UE).....	19
10.2. Participación de los cinco principales proveedores (Extra-UE).....	20
11. EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES ARGENTINAS A LA U.E.....	21
11.1. Usos y formas de consumo (nichos, segmentos).....	21
12. CANALES DE COMERCIALIZACIÓN.....	21
13. TRANSPORTE Y PRINCIPALES ACCESOS AL MERCADO.....	22
14. FERIAS Y EVENTOS DE PROMOCIÓN COMERCIAL.....	22
15. FEDERACIONES Y ASOCIACIONES SECTORIALES.....	22
16. LISTADO DE IMPORTADORES.....	23
17. ENFOQUE RECOMENDADO A LAS EMPRESAS ARGENTINAS.....	24
18. ANEXOS.....	25
18.1. Guía de negocios.....	25



1. RESUMEN EJECUTIVO

- Desde comienzos de los años 2000, la producción y el consumo de biodiésel en el mundo creció de manera considerable. El producto, fabricado con aceites vegetales, permite substituir una parte del diésel común y tiene varias ventajas: disminuir las emisiones de efecto invernadero, reducir la dependencia del petróleo e incentivar la producción agrícola de ciertas regiones. Luego de un fuerte incremento tanto de la producción como del consumo a lo largo de los primeros 10 años del siglo XXI, estos últimos años la demanda se ha estabilizado progresivamente.
- Los principales productores de biodiésel son: la Unión Europea (mayoritariamente a base de aceites de colza y aceites reciclados), Estados Unidos (soja), Brasil (colza/soja), Argentina (soja), Indonesia (palma) y Malasia (palma). El mercado ha evolucionado bastante en los últimos años con la aparición del biodiésel avanzado, fabricado a partir de la recolección de aceites usados.
- El mercado de biodiésel es extremadamente complejo ya que está estrechamente vinculado a las decisiones políticas en materia de medio ambiente: su producción se sustenta porque ciertos países instauraron cuotas de biocarburantes en su consumo total de carburantes. El mercado está fuertemente influenciado por la evolución de los aranceles sobre este producto y las medidas antidumping desarrolladas por ciertos países, particularmente la Unión Europea y los Estados Unidos. Después de cuatro años de medidas antidumping, desde septiembre de 2017, los derechos aduaneros para ingresar biodiésel argentinos en la U.E. están entre el 11% y el 14,6% (en marzo 2018, pasaron al 6,5% para algunas empresas argentinas).
- Además, la Unión Europea desarrolló medidas para-arancelarias que perjudican a los biodiésel de aceite de palma y soja, en el corto plazo, y el de colza, a mediano plazo. Las importaciones extra-UE están sujetas a la directiva ILUC, los requisitos de sostenibilidad y las certificaciones por esquemas voluntarios.
- Bélgica es un importante productor de biodiésel. Su producción se origina sobre todo en dos plantas, pertenecientes a Cargill y Total. En cuanto al consumo, las normas legislativas establecen un máximo del 7% de biocarburantes. Por su ubicación céntrica dentro de la Unión Europea, Bélgica es una plataforma para las importaciones y exportaciones de biodiésel. En los años anteriores a las medidas antidumping y en los últimos meses de 2017, el biodiésel argentino constituyó una parte considerable de las importaciones totales del país para este producto (57% en 2012, casi 100% en 2017). Además, el puerto de Amberes es un hub petroquímico importante en Europa.
- Debido a la fuerte vinculación del producto con las decisiones políticas, sobre todo a nivel europeo, y siendo Bélgica un importante productor a nivel regional, existen en ambos niveles potentes organizaciones sectoriales que ejercen presiones sobre las autoridades en cuanto a los volúmenes de las cuotas o las medidas antidumping a aplicar a terceros países. Las decisiones políticas sobre la utilización de biocarburantes en la UE son proclives a cambios en el futuro próximo, con la actualización de la directiva sobre energías renovables (RED II) para el período 2020-2030 y la investigación en curso de la Comisión Europea sobre supuestas subvenciones del producto por parte de las autoridades argentinas.



2. POSICIÓN ARANCELARIA Y DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO

Código	Descripción del producto
3826	Biodiésel y sus mezclas, sin aceites de petróleo o de mineral bituminoso o con un contenido inferior al 70% en peso de estos aceites.
38260010	De ácidos grasos mono-ésteres de alquilo, que contiene en volumen => 96,5% de ésteres
38260090	Biodiésel y sus mezclas, que contengan o no, con <70% en peso de aceites de petróleo o de mineral bituminoso (excepto 38260010)

Fuente: *TARIC*

3. PANORAMA SECTORIAL MUNDIAL

De 2005 al 2010, la introducción de nuevas medidas políticas incentivaron la producción del biodiésel en el mundo. Desde entonces, la demanda global de este producto se ha estabilizado. No obstante, ello podría cambiar a raíz de la introducción de nuevas medidas, así como la creación de biocombustibles de nueva generación¹.

Claramente, tanto el consumo como la producción de biocarburantes están estrechamente vinculados a las cuotas desarrolladas por las políticas ambientales de los países. La Unión Europea, como principal productor y consumidor de biocarburantes, es un actor clave del mercado mundial. En 2009, la directiva RED (Renewable Energy Directive) impuso un porcentaje de biocarburante dentro de la mezcla final de los carburantes vendidos en el continente. Sin embargo, esta política podría evolucionar en los próximos años con la publicación de la RED II, que establecerá objetivos ambientales para el 2030. Por su parte, las políticas de cuota de los Estados Unidos y de Indonesia también son fuentes de incertidumbre en el panorama mundial.

En términos generales, las mayores distorsiones en este mercado son actualmente fruto de las medidas antidumping y/o antisubvenciones implementadas por algunos países para proteger su producción interna de biodiésel. Estas medidas repercuten en los intercambios comerciales, pero también en la producción y el consumo, generando incertidumbre y fuertes cambios en el mercado de un año a otro.

De aquí a 2026, la OCDE prevé un consumo de biodiésel estable ya que las limitaciones de consumo del biodiésel de primera generación en ciertas zonas será compensado por el mayor consumo de biodiésel avanzado, así como un mayor consumo de otros países².

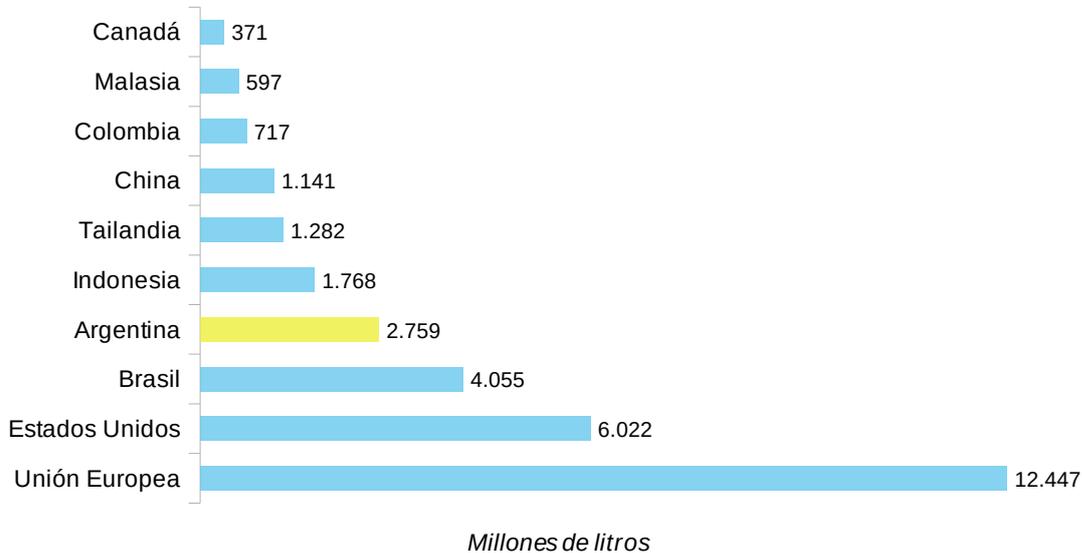
- 1 Existen dos principales tipos de biodiésel: los de primera generación (que están hechos con aceites vegetales y que constituyen la mayor parte de la producción actual) y los biodiésels avanzados (que están hechos con aceites reciclados, de producción aún reducida pero con un crecimiento sostenido en los últimos años).
- 2 Fuente: [OCDE-FAO](#)

3.1. MERCADO MUNDIAL

3.1.1. Producción

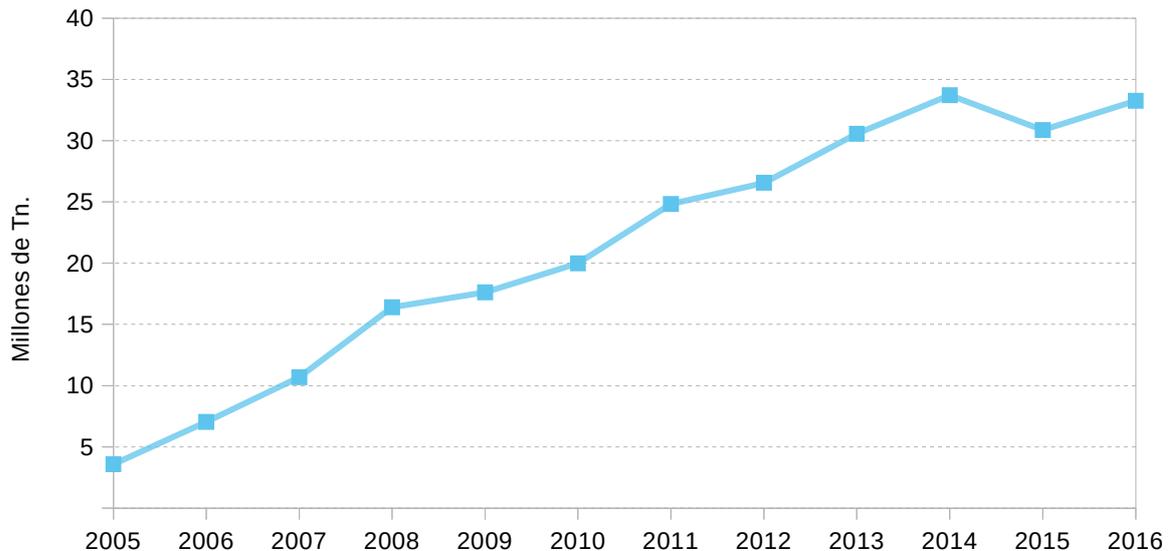
Principales productores de biodiésel

Año 2016



Evolución de la producción mundial de biodiésel

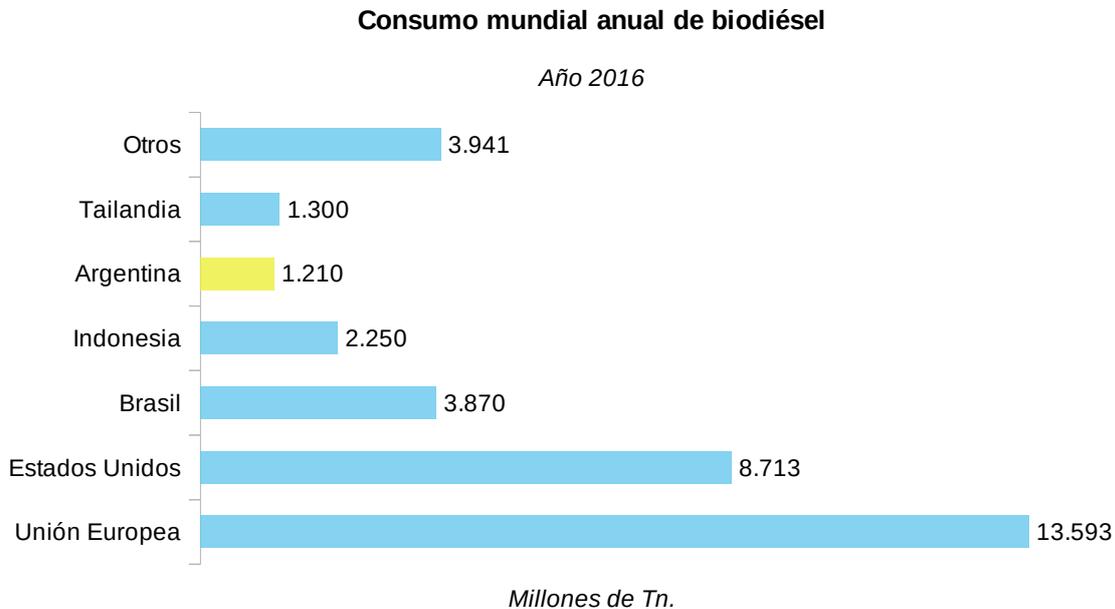
Últimos 12 años



Fuente de ambos gráficos: [OCDE-FAO](#)

El biodiésel se produce a partir de aceites vegetales. El primer productor en el mundo, la Unión Europea, usa mayoritariamente aceite de colza y cada vez mas aceites reciclados (biodiésel avanzado). Los otros grandes productores -EE.UU., Brasil y Argentina- producen el biodiésel mayoritariamente con aceite de soja. El quinto productor, Indonesia, privilegia el aceite de palma.

3.1.2. Consumo



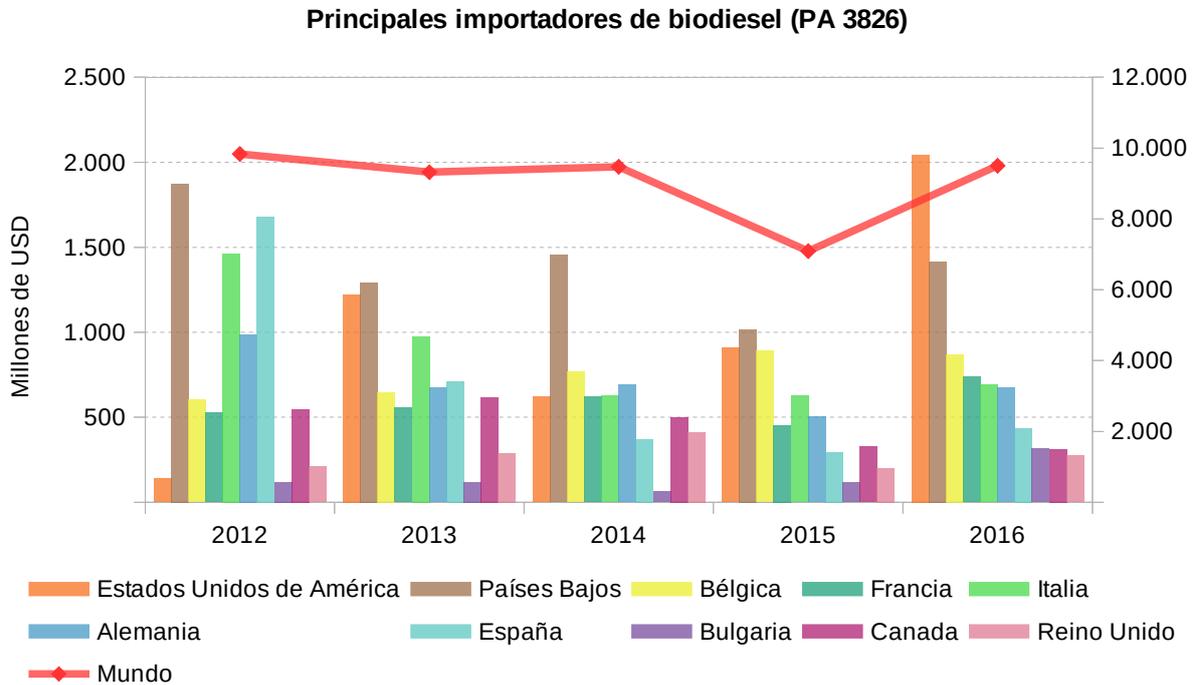
Fuente: OCDE-FAO

Al comparar las cifras de la producción con las de consumo, queda claro que tanto la Unión Europea como los Estados Unidos producen principalmente para sustentar su mercado interno. Por el contrario, otros países como Argentina y Brasil tienen una producción en exceso para su consumo interno, lo que se materializa en exportaciones.

En la próxima década, la OCDE prevé un aumento del consumo de biodiésel en Indonesia, Brasil y Argentina para alcanzar sus respectivos objetivos: Brasil tiene una cuota del 10% para 2019, Argentina del 12% para 2020 e Indonesia ya tiene un objetivo del 20% (aunque no se cumple). Otros países instauraron cuotas de biocarburantes en sus carburantes nacionales (Colombia, India, Malasia, Paraguay, Tailandia y Vietnam), lo que debería llevar a un aumento del consumo.

Por otra parte, se estima que el consumo en el mercado europeo y estadounidense se va a reducir después del 2020, fundamentalmente debido a la limitación del porcentaje de biocarburantes en las mezclas de carburantes pero también por la contracción del mercado de vehículos con motores diésel.

3.1.3. Principales importadores mundiales



Fuente: *Trademap*

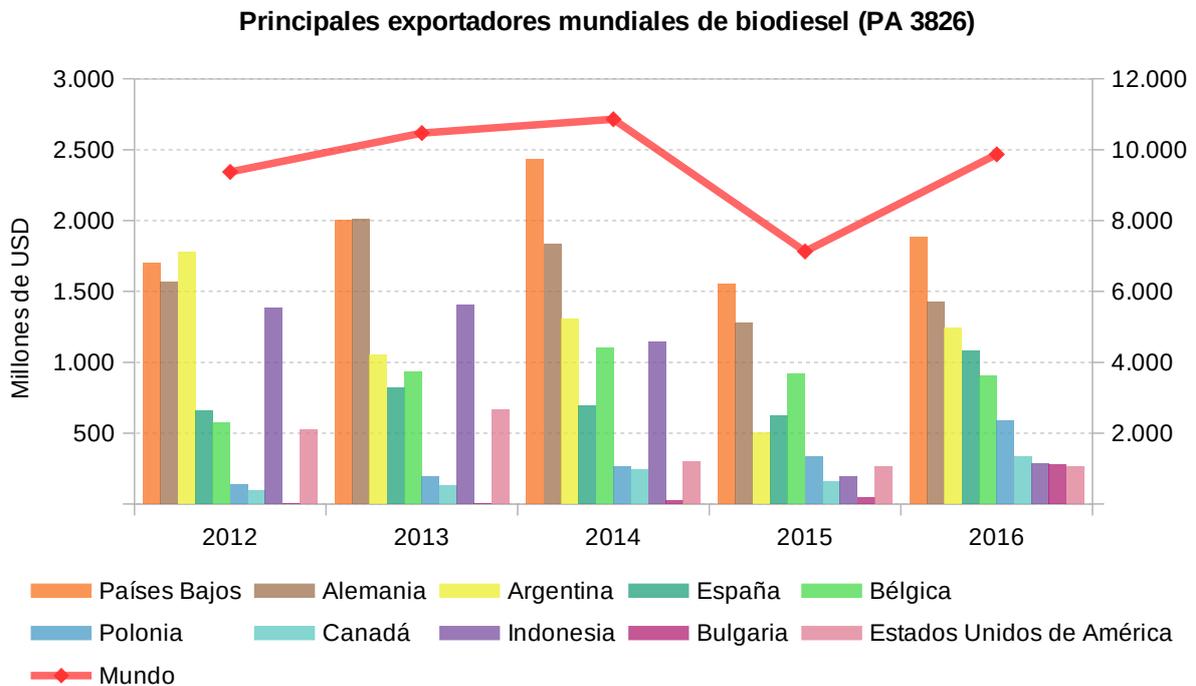
Como se puede observar, en los últimos 5 años, las importaciones mundiales de biodiésel fueron inestables, consecuencia de las medidas arancelarias y de las cuotas establecidas, por lo que no es posible establecer tendencias generalizadas. En 2015 se produjo una contracción generalizada de las importaciones, pasando de 2000 millones de dólares a 1500 millones de dólares, principalmente debido al repliegue de las importaciones por parte de Países Bajos. En el período bajo análisis, Países Bajos es el mayor importador de biodiésel a nivel mundial (15% de las importaciones), seguido por los EE.UU. (11%), Italia (10%) y Bélgica (8%).

Los Estados miembros de la Unión Europea conforman la gran mayoría de los principales importadores, con ocho países en el top 10. Cabe subrayar que la mayoría de estas importaciones se realizaron dentro del espacio europeo. En 2016, Países Bajos importó desde Alemania (30%), Bélgica (20%), Malasia (17%) y España (9%). Cabe señalar que es el único de los grandes importadores europeos que tiene a Malasia dentro de sus 5 principales proveedores.

Ese mismo año, Italia importó mayoritariamente de España (54%), Países Bajos (15%) y Austria (10%). Bélgica importó 61% de su biodiésel de Países Bajos, 10% de Alemania y 9% de Reino Unido.

En el resto del mundo, Estados Unidos importó mayoritariamente de Argentina (61%), Canadá (16%) e Indonesia (14%). En cuanto a Canadá, importó 65% de su biodiésel de los Estados Unidos y 23% de Singapur.

3.1.4. Principales exportadores mundiales



Fuente: *Trademap*

Se aplican las mismas observaciones que para las importaciones, con la imposibilidad de establecer tendencias claras en los intercambios comerciales en el período bajo análisis. Lógicamente, también se observa la misma retracción que para las importaciones en el año 2015. El mayor exportador de biodiésel a nivel mundial fue Países Bajos (20%), seguido de Alemania (17%), Argentina (12%), Bélgica (9%) y España (8%).

De los diez primeros exportadores, seis fueron países de la Unión Europea. En 2016, Países Bajos exportó mayoritariamente a Bélgica (34%), Alemania (25%), Reino Unido (13%) y Francia (12%). El primer mercado de exportación de Alemania fue Países Bajos (38%), seguido de Polonia (14%), Bélgica (6%), República Checa (6%) y EE.UU. (6%). De los otros países exportadores europeos, Bélgica exportó mayoritariamente a Países Bajos (39%), Francia (27%) y Alemania (16%). En cuanto a España, exportó principalmente a Italia (44%), Francia (30%) y Países Bajos (14%). A excepción de Alemania, se puede observar que los intercambios entre estos países tienen lugar mayoritariamente en el propio espacio europeo.

Es interesante destacar que de los principales productores europeos de biodiésel, solo Francia no exporta mucho, ya que una parte importante de su producción es destinada a abastecer su mercado interno. También cabe destacar que Países Bajos, Bélgica y Alemania se encuentran en los primeros puestos tanto en las importaciones como en las exportaciones a nivel mundial. Esto se explica por varios factores: el establecimiento de una producción y de un mercado europeo del biodiésel con empresas transnacionales, el papel de plataforma para el comercio que tienen estos países dentro de la Unión Europea y sus roles como puertas de entrada hacia el mercado europeo gracias a sus infraestructuras portuarias internacionales.

En lo que respecta a los principales exportadores no europeos, Argentina exportó en 2016 casi exclusivamente a los EE.UU. (91%), debido a las medidas antidumping entonces en vigor aplicadas



por la Unión Europea. Indonesia también tuvo como principal y casi único mercado a los EE.UU. (88%), por la misma razón³. Por su parte, los mercados de destino de las exportaciones norteamericanas fueron Canadá (80%) y Perú (8%). En términos generales, se puede constatar que estos países tienen dificultades para diversificar sus mercados de exportación, sobre todo debido a las medidas antidumping de la propia U.E.. Este panorama se estima cambiará drásticamente en 2018 con la apertura del mercado europeo al biodiésel argentino e indonesio y la puesta en marcha de las medidas proteccionistas de la administración Trump, favoreciendo su producción interna de biocarburantes.

3.2. UNIÓN EUROPEA

Las políticas europeas actuales en materia de biocarburantes están fijadas por la directiva 2009/28/CE (RED). Esta directiva establece que el porcentaje de energías renovables en el sector transporte deberá alcanzar un mínimo de 10% en cada Estado miembro en 2020.

Actualmente, se están llevando a cabo las negociaciones para actualizar dicha directiva a fin de establecer nuevos objetivos aplicables hasta el año 2030 (RED II). En noviembre del 2016, las recomendaciones de la Comisión Europea hacían suponer una reducción drástica de los biocarburantes de primera generación en el porcentaje: la propuesta inicial eliminaba el requisito del 10% de energías renovables en el sector transporte y reducía a un máximo de 3,8% de biocarburantes de primera generación y un 6,8% de biocarburantes avanzados en 2030.

Sin embargo, los últimos avances hacen pensar que habrá una salida más consensuada. En enero de 2018, el Parlamento Europeo publicó su posición acerca de la directiva: establecer un porcentaje del 12% de energías renovables en el sector transporte, dentro de las cuales un máximo de 7% podrían ser biocarburantes de primera generación. Los biocarburantes avanzados deberían alcanzar 1,5% en 2021 y 10% en 2030.

3.2.1. Producción

La Unión Europea es el mayor productor de biodiésel en el mundo. Fue el primer biocombustible utilizado en Europa en el sector transporte a partir de los años 90. En esta época, su rápida expansión se debió a los precios elevados del petróleo y a incentivos fiscales, sobre todo en Francia y Alemania. Hoy en día, existen instalaciones de producción de biodiésel en todos los Estados miembros de la U.E., excepto Luxemburgo.

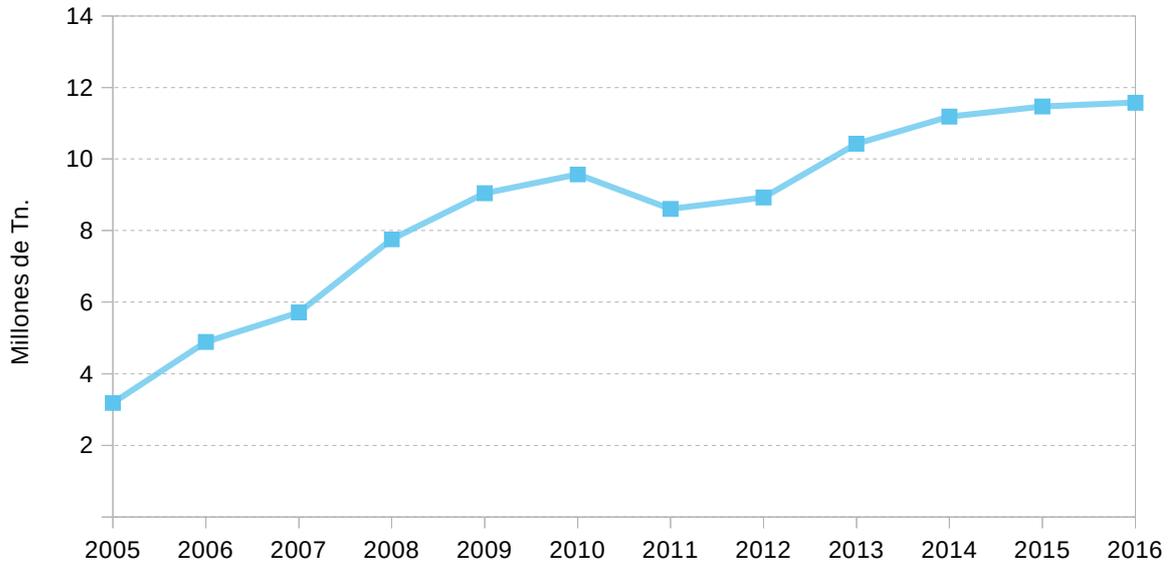
El biodiésel en la Unión Europea proviene mayoritariamente del aceite de colza, con 46% de la producción total (6.140.000 MT en 2016), aunque este porcentaje bajó (era del 72% en 2008). Le siguen los aceites usados de origen vegetal o animal (2.440.000 MT) y el aceite de palma (2.400.000 MT). Este último creció mucho en los últimos años por su uso en el proceso de aceites vegetales hidrogenados. La mayor parte del aceite de palma es importado. En cuanto al aceite de soja, en 2016 representaba 590.000 MT. Una proporción importante del aceite de soja se tritura en la Unión Europea a partir de soja importada.

En 2016, los cinco primeros productores de la zona fueron: Alemania (28% de la producción europea), Francia (20%), España (9%), Países Bajos (7%) y Polonia (6%).

3 La sanción oficial de la Unión Europea se encuentra [aquí](#).

Evolución de la producción UE de biodiésel

Últimos 12 años



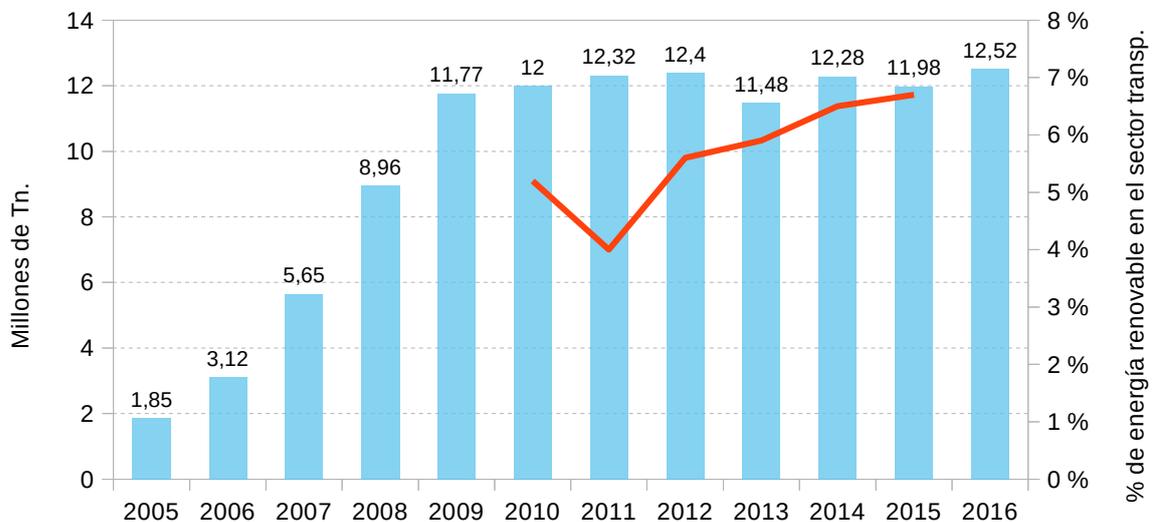
Fuente: *European Biodiesel Board (EBB)*

Se puede observar un aumento sostenido de la producción entre 2005 y 2009. A partir de 2012, el aumento de la producción europea de biodiésel se debe a las restricciones a las importaciones: primero las provenientes de Estados Unidos (2011), y luego Argentina e Indonesia (2013).

3.2.2. Consumo

Evolución del consumo UE de biodiésel

Últimos 12 años



Fuente: *OCDE-FAO, Eurostat*

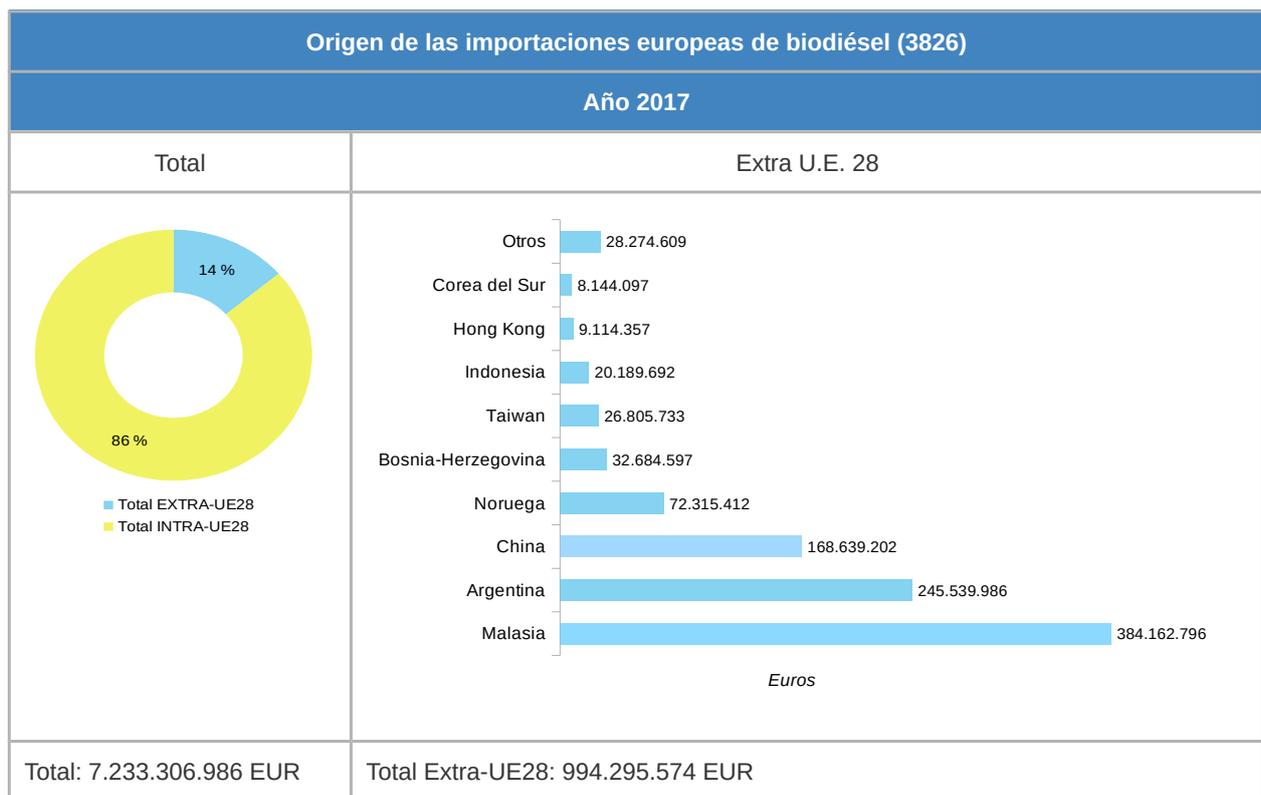
Se puede observar un incremento importante del consumo entre 2005 y 2009, debido a los objetivos



vigentes en los países de la Unión Europea (objetivo del 10% de energía renovable en 2020 en el sector del transporte). El porcentaje de energías renovables en dicho sector pasó de 1,4% en 2004 a 6,7% en 2015.

Luego el consumo se estabilizó, con un descenso notable en 2013, debido a la introducción del sistema de doble conteo para ciertos tipos de biodiésel (los provenientes de aceites reciclados) y la reducción de los objetivos de biocarburantes en España. Los principales países consumidores son: Francia, Alemania, Italia, España y Suecia, que representaron un 63% del consumo europeo total en 2016.

3.2.3. Importación



Fuente: *Eurostat*

En 2017, el mayor proveedor extra-comunitario de biodiésel fue Malasia (37% de las importaciones totales), una baja importante respecto de lo sucedido en 2016 (66%). En comparación con el año anterior, el porcentaje de importaciones de biodiésel extra-UE28 se incrementó, pasando de 8 a 14% del total de importaciones. En 2012, año récord de las importaciones de biodiésel argentino, las importaciones argentinas del producto fueron equivalentes a 1.408.470.402 EUR. La mayor parte de estas importaciones pasaron por España (42%), Países Bajos (38%), Italia (13%) y Bélgica (5%). En 2017, las importaciones argentinas alcanzaron el segundo lugar (23% de las importaciones) en sólo 4 meses (a partir de septiembre). Estas importaciones entraron mayoritariamente por Países Bajos (49%), España (35%) y Bélgica (12%).

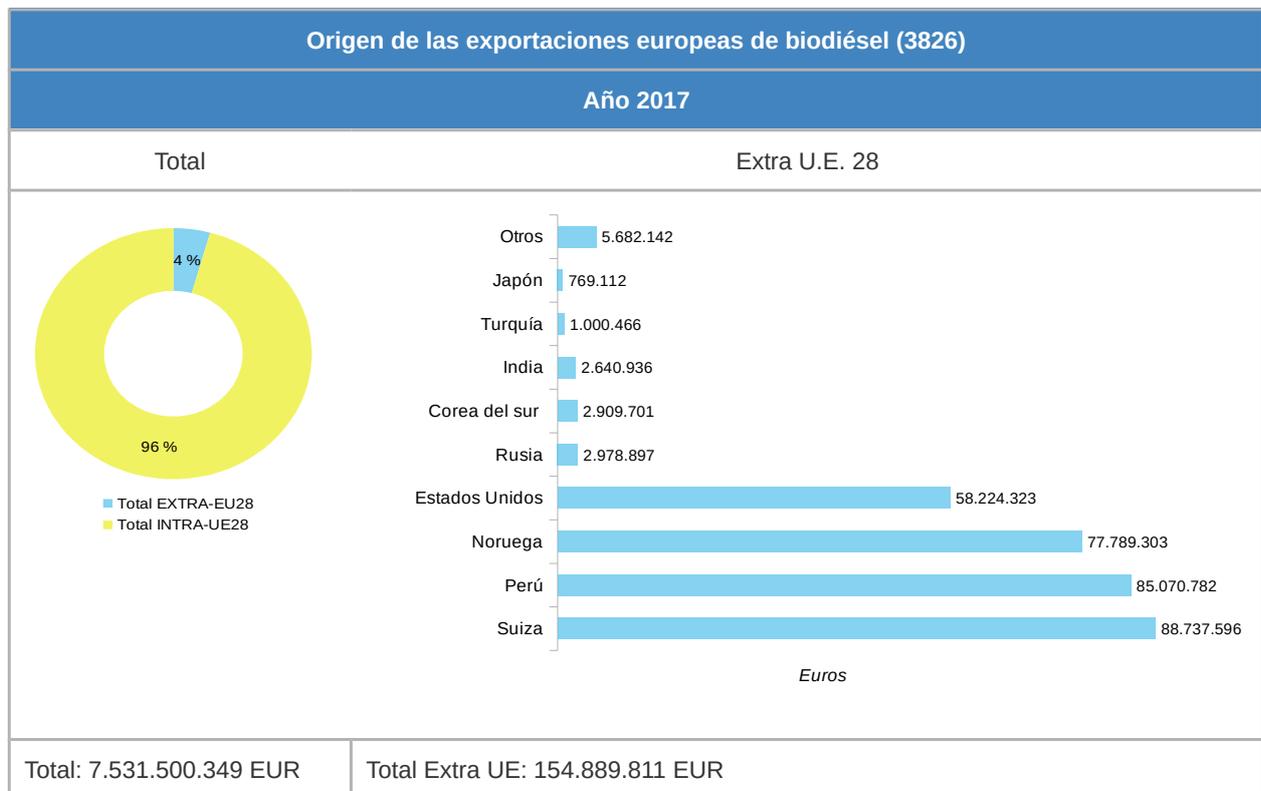
El futuro de las importaciones de la Unión Europea es bastante incierto. La apertura del mercado a las importaciones argentinas –efectivo a partir de septiembre de 2017– ha comenzado a cambiar drásticamente la repartición de las importaciones de biodiésel en el mundo. A pesar de eso, el



mercado europeo sigue muy incierto para el biodiésel argentino: el 31 de enero de 2018, se publicó en el Diario Oficial de la U.E. (2018/C/34/11) la notificación del inicio de un procedimiento anti-subsvenciones relativo a las importaciones de biodiésel originario de Argentina. La European Biodiesel Board (EBB) alega que el biodiésel argentino compite en forma desleal en base a un gran número de programas gubernamentales de apoyo a la producción, incluyendo la existencia de derechos de exportación diferenciales a los productos del complejo oleaginoso, pero soslayando completamente la alta eficiencia y grado de competitividad del sector en nuestro país. Los resultados de esta investigación son fundamentales para el futuro de las exportaciones argentinas: según la normativa europea, la Comisión tiene 13 meses para tomar una decisión definitiva. Aun así, puede establecer aranceles provisorios a partir de junio 2018, lo que dejaría el biodiésel argentino fuera del mercado europeo.

A su vez, el 25 de enero de 2018, la OMC estimó injustificadas las medidas antidumping de la U.E. en contra del biodiésel proveniente de Indonesia. Dicho país podría entonces volver a ingresar al mercado europeo. Esto dependerá también del proyecto del Parlamento Europeo de prohibir el aceite de palma en el mercado europeo a partir de 2021. Este proyecto de ley haría desaparecer las importaciones de biodiésel provenientes de Indonesia, así como también las de Malasia, primer exportador de biodiésel a la U.E. en 2016 y 2017.

3.2.4. Exportación



Fuente: Eurostat

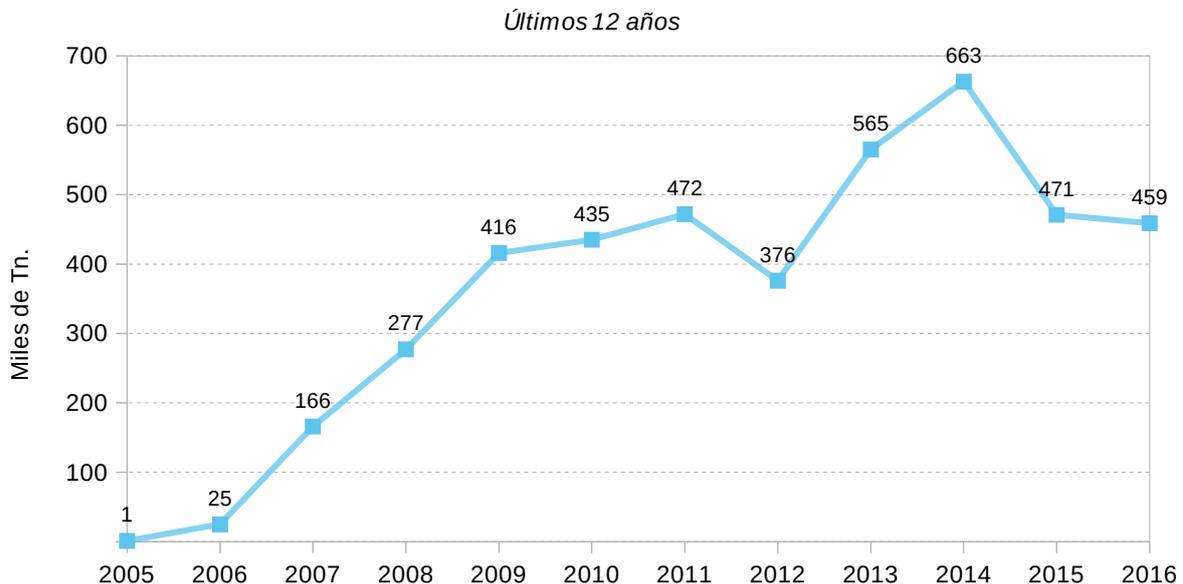
Si se comparan las importaciones de biodiésel extra-comunitarias con las exportaciones del mismo producto a países extra-comunitarios, la balanza comercial de la U.E. en 2017 fue negativa, con un déficit de más de 880 millones de euros, un desequilibrio ocho veces mayor al del año anterior.



3.3. BÉLGICA

3.3.1. Producción

Evolución de la producción mundial de biodiésel



Fuente: *EBB*

El European Biodiesel Board (EBB), que representa a los productores de biodiésel en la Unión Europea, cuenta con dos miembros productores en Bélgica: OLEON y Bioro. A ellos se agregan otras empresas, que no son miembros de EBB. Las primeras empresas belgas en el sector aparecieron en el año 2007 (primer verdadero año de producción local).

OLEON pertenece al grupo francés Avril (desde abril 2009) y tiene su sede principal en Ertvelde, en la región de Gante. La empresa también tiene sitios de producción en otros países: Francia, Alemania y Malasia.

Bioro es un proyecto conjunto de las empresas Holding NV, Groep Vanden-Avenne-Izegem BVBA y Cargill. Abrió una de las primeras plantas de producción de biodiésel en Bélgica, ubicada en el puerto de Gante, cuya capacidad de producción alcanza las 250.000 toneladas métricas de biodiésel por año, usando aceites vegetales de colza como materia prima.

Total Belgium, inauguró en 2016 una planta de producción de biodiésel en Feluy (Valonia), con una inversión inicial de 2,7 millones de euros. Es el almacén petrolero más importante del país y está conectado a través de pipelines con la refinería de Total en el puerto de Amberes.

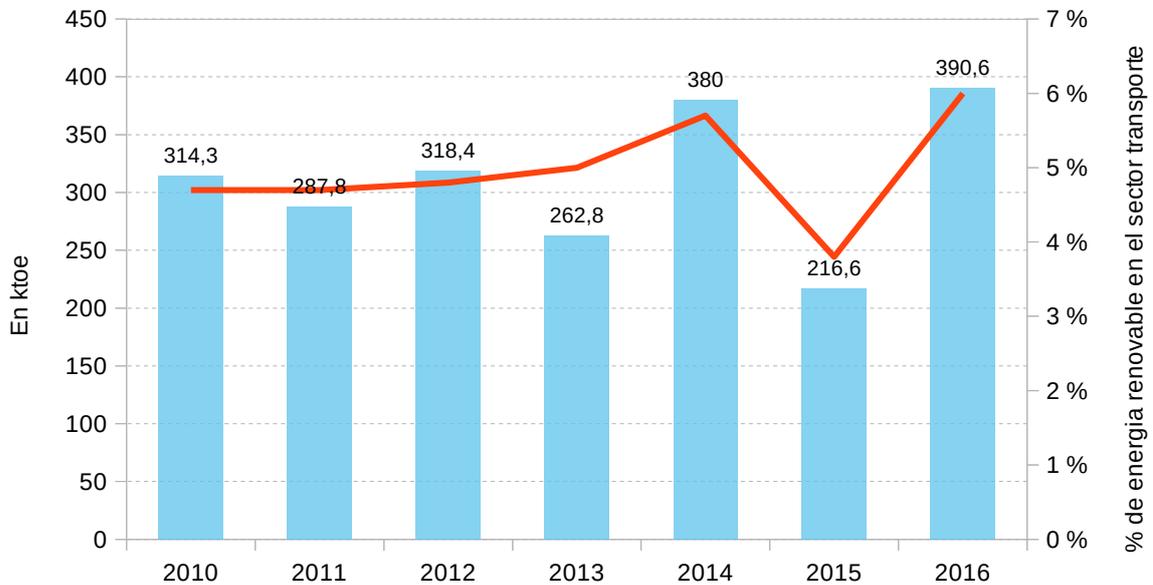
Es importante destacar que algunas empresas belgas dejaron de producir biodiésel en los últimos años: Proviron (2016) y Neochim (2015). Por esta razón, la capacidad de producción de biodiésel en Bélgica pasó de 665.000 toneladas por año (entre 2008 y 2014) a 450.000 toneladas (2015).



3.3.2. Consumo

Consumo de biodiésel en Bélgica

Últimos 12 años



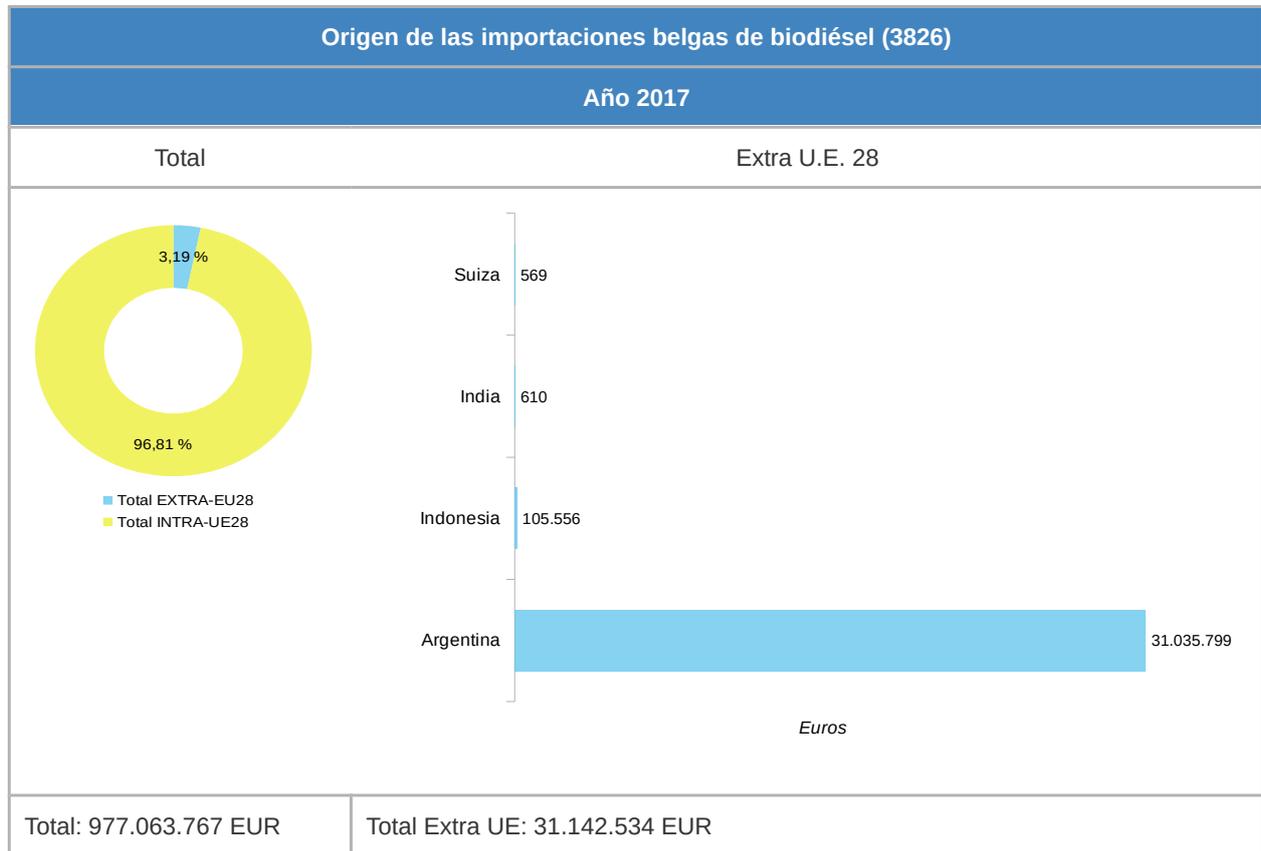
Fuente: Euroobserver, SPF Economie, Eurostat

La norma europea en vigor para Bélgica (NBN EN 590) establece un máximo de 7% de biodiésel FAME (fatty acid methyl ester) en el diésel. También existe una obligación “fiscal” de incorporar un mínimo de 4% de biocarburantes en los volúmenes totales de carburantes (nafta o diésel).

El porcentaje utilizado en Bélgica pasó de 0,5% en 2004 a 6% en 2016. Cabe destacar que Bélgica esta detrás del promedio europeo (6,7% en 2015).

Según el barómetro de biocarburantes EurObserv'ER y el Ministerio de la Economía belga, el consumo de biodiésel en Bélgica fue de 216.661 toe (tons of oil equivalent) en 2015 (puesto n°13 de la U.E.) y de 390.629 toe en 2016 (puesto n°10 de la U.E.).

3.3.3. Importación



Fuente: Eurostat

4. ARANCELES DE IMPORTACIÓN

En mayo de 2013, la Comisión Europea publicó la regulación [490/2013](#) imponiendo medidas antidumping sobre las importaciones de biodiésel argentino e indonesio. Las tarifas provisionarias se implementaron el 29 de mayo (primera columna). En noviembre del 2013, las medidas se hicieron permanentes, con la regulación [1194/2013](#). El sector del biodiésel argentino llevó el caso ante la OMC. En octubre de 2016, la OMC juzgó inconsistente las medidas europeas aplicadas sobre el biodiésel argentino. En septiembre de 2017, la Comisión Europea volvió a bajar sus tasas sobre las importaciones de biodiésel argentino a niveles inferiores a las tasas aplicadas en mayo del 2013. El 19 de marzo de 2018, se han dejado sin efecto los derechos antidumping impuestos al biodiésel producido por varias empresas argentinas e indonesias. A continuación, se listan las tasas actuales según la empresa productora (a esas tasas, hay que añadir otra tasa del 6,5% que vale por cualquier origen del biocombustible, sin preferencias arancelarias)⁴:

4 Fuentes para toda esta sección: [TARIC \(aranceles\)](#) y [Diario oficial de la Unión Europea \(reglamentos\)](#), [USDA](#) [FAO](#)



Empresas argentinas	Tipo de derecho EUR por tonelada neta / Tipo de derecho antidumping			
	Mayo 2013 (provisorio)	Noviembre 2013 (definitivo)	Septiembre 2017	Marzo 2018
-Aceitera General Deheza S.A., General Deheza, Rosario -Bunge Argentina S.A., Buenos Aires	104,92 euros 10,6%	216,64 euros 22%	79,56 euros 8,1%	Sin derechos antidumping
-Louis Dreyfus Commodities S.A., Buenos Aires	69,16 euros 7,2%	239,35 euros 24,9%	43,18 euros 4,5%	Sin derechos antidumping
-Molinos Agro S.A., Buenos Aires -Oleaginosa Moreno Hermanos S.A.F.I.C.I. y A., Bahía Blanca -Vicentin S.A.I.C., Avellanada	65,24 euros 6,8%	245,67 euros 25,7%	62,91 euros 6,6%	Sin derechos antidumping
-Cargill S.A.C.I., Buenos Aires -Unitec Bio S.A., Buenos Aires -Viluco S.A., Tucuman	75,97 euros 7,9%	237,05 euros 24,6%	62,52 euros 6,5%	62,52 euros 6,5%
-Todas las demás empresas	104,92 euros 10,6%	245,67 euros 25,7%	79,56 euros 8,1%	79,56 euros 8,1%

Otros países tienen que abonar el pago de un derecho antidumping para exportar a la Unión Europea:

- Estados Unidos de América: entre 68 y 237 euros por tonelada
- Indonesia: entre 76,94 y 178,85 euros por tonelada

5. IMPUESTOS LOCALES

En Bélgica, el IVA sobre los productos petroleros es del 21%. Además de eso, la nafta y el diésel tienen impuestos especiales llamados “accisas”, que evolucionan mensualmente. En febrero del 2018, se elevaban a 0,54 euro por litro de diésel.

Para un detalle más exhaustivo de los impuestos locales aplicables, se recomienda ver la [Guía de Negocios](#) del mercado belga. Más información en el capítulo [18.1](#).

6. DESPACHO ADUANERO

Ver [Guía de Negocios](#) del mercado belga. Más información en el capítulo [18.1](#).

7. MEDIDAS NO ARANCELARIAS

Los requisitos generales para la importación se pueden clasificar en los siguientes rubros:

- [Requisitos sanitarios y fitosanitarios](#)
- [Requisitos medioambientales](#)
- [Requisitos técnicos](#)



- [Normas de comercialización](#)
- [Restricciones a la importación](#)

Cabe recordar que Bélgica, al ser miembro de la Unión Europea, debe aplicar estas directivas.

También se aplican medidas para-arancelarios específicas al sector químico:

- [Requisitos para productos químicos](#)

La Directiva ILUC (Indirect Land Use Change)

Esta [medida](#) comenzó a implementarse el 5 de octubre de 2015 e incluye los siguientes elementos:

- Solicita a los proveedores de combustible incluir las emisiones ILUC en sus informes;
- Establece un límite del 7% a la contribución de biocombustibles (de primera generación) derivados de cultivos alimentarios a la meta del 10% del uso de energías renovables en el transporte para el año 2020.
- Define objetivos nacionales no vinculantes para los biocombustibles avanzados, tomando como valor de referencia el 0,5% de la cuota de energía renovable consumida por el transporte en 2020.
- El recuento doble (doble conteo) de la contribución energética de los biocombustibles avanzados (tales como el UCO) en la meta de 10% para el año 2020.

Requisitos de sostenibilidad

Todos los biocombustibles, ya sean producidos en la U.E. o importados, deben cumplir las metas de sostenibilidad. La RED (Directiva sobre Energía Renovable) establece dos grupos de criterios para promover la sostenibilidad de la producción de biocarburantes. En consecuencia, aquellos biocarburantes que no cumplan con estos criterios no serán tenidos en cuenta a los efectos establecidos en la mencionada Directiva de la U.E.. Estos criterios son:

- Ahorro del 35% de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en comparación con las emisiones provenientes de los combustibles fósiles –a lo largo de todo el ciclo de vida del producto–, y del 50% para el año 2017 y 60% para el 2018.

El “valor por defecto” de la RED asignado al biodiésel de aceite de soja es de 31%. Por lo que, en base a este valor, el biodiésel de soja producido en la Argentina no sería considerado como sostenible, ya que no cumpliría con el criterio de reducción de las emisiones de GEI establecido en la normativa europea.

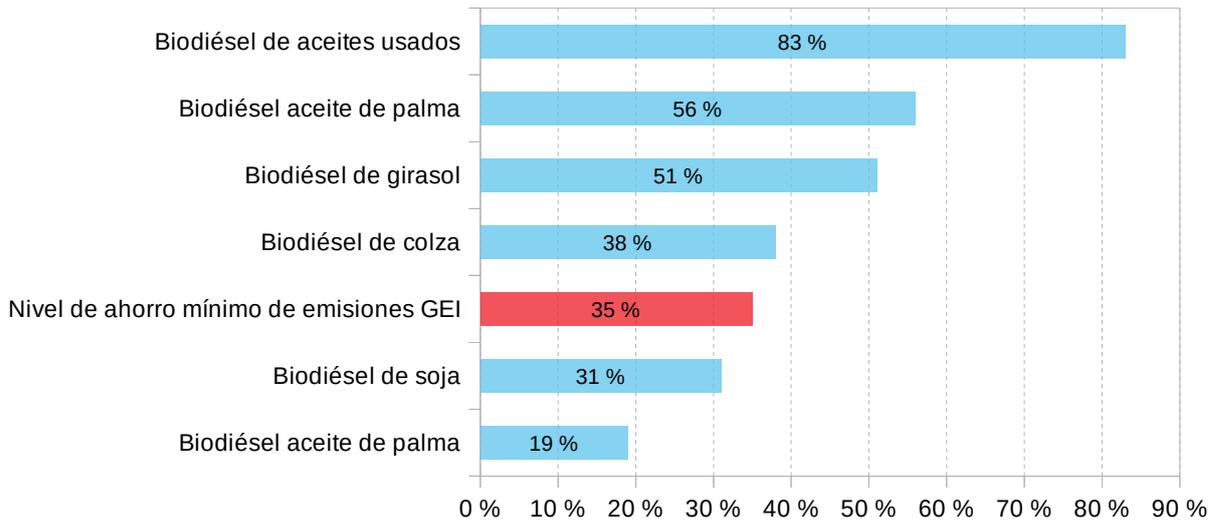
- Los dos criterios de sostenibilidad restantes se refieren al lugar donde se han extraído las materias primas. Los apartados 3 y 4 del artículo 17 de la RED establecen que los biocarburantes y biolíquidos que se tengan en cuenta para la consecución de los objetivos, no pueden ser producidos a partir de materias primas procedentes de tierras de elevado valor en cuanto a biodiversidad o con elevadas reservas de carbono.
- Cabe destacar que el incumplimiento de alguno de estos criterios de sostenibilidad, no prohíbe la utilización de esos biocombustibles dentro del territorio de la U.E.. La consecuencia inmediata es que no podrán ser tenidos en cuenta para la consecución del objetivo vinculante de cualquier Estado miembro en relación con lo dispuesto en la RED, ni



tampoco podrán ser elegidos para beneficiarse de ciertos tipos de sistemas de apoyo nacional, como por ejemplo el de las obligaciones de reducción de impuestos. Esto hace que, en la práctica, sea necesario cumplir con estos criterios de sostenibilidad para poder exportar biocombustibles a la U.E.

Nivel de ahorro de emisiones GEI

Biodiésel de soja y palma por debajo del mínimo



Fuente: *USDA Foreign Agricultural Service*

Certificación por parte de Esquemas Voluntarios

Con el fin de demostrar el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad de la U.E., los biocombustibles deben ser validados por sistemas de control nacionales o por uno de los 20 sistemas o esquemas voluntarios aprobados por la Comisión Europea y que son válidos en la U.E. Estos esquemas voluntarios pueden certificar los biocombustibles para todos los Estados miembros. La aprobación de un esquema voluntario por parte de la Comisión Europea tiene una validez de 5 años.

Una forma de asegurar que los biocombustibles (tanto los producidos en la U.E. como los importados) cumplan con los requisitos de sostenibilidad y ahorro de GEI de la RED es que el biocombustible sea certificado por uno de dichos esquemas voluntarios.

Los sistemas voluntarios verifican el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad de biocombustibles de la U.E., comprobando que la producción de biocombustibles no tuvo lugar en un terreno con una gran biodiversidad, que tierras con elevadas reservas de carbono no fueron convertidas para la producción de biocombustibles, y que la producción de biocombustibles conduce a un nivel suficiente de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

A los efectos de obtener la certificación, toda la cadena de producción, desde el agricultor que cultiva la materia prima hasta el productor de biocombustibles, es controlado por los auditores. Es común para todos los esquemas que la certificación de sostenibilidad comience a nivel de la producción agrícola.

El principal requisito establecido en la RED e implementado por todos los esquemas es demostrar



que la tierra donde se produjo la biomasa se encontraba bajo uso agrícola antes del 01 de enero de 2008 (conocido como la “fecha de corte”). No se permite el cambio de uso de suelo de áreas de alto valor de biodiversidad, de conservación o contenido de carbono.

Los esquemas voluntarios aprobados por la Comisión Europea son:

1. ISCC (International Sustainability and Carbon certification)
2. Bonsucro EU
3. [RTRS EU RED](#) (Round Table on Responsible Soy EU RED)
4. [RSB EU RED](#) (Roundtable of Sustainable Biofuels EU RED)
5. [2BSvs](#) (Biomass Biofuels voluntary scheme)
6. Red Tractor (Red Tractor Farm Assurance Combinable Crops & Sugar Beet Scheme)
7. [SQC](#) (Scottish Quality Farm Assured Combinable Crops (SQC) scheme)
8. [Red Cert](#)
9. [Biograce GHG calculation tool](#)
10. HVO Renewable Diesel Scheme for Verification of Compliance with the RED sustainability criteria for biofuels
11. [Gafta Trade Assurance Scheme](#)
12. [KZR INIG System](#)
13. [Trade Assurance Scheme for Combinable Crops](#)
14. [Universal Feed Assurance Scheme](#)
15. Austrian Agricultural Certification Scheme

8. DOCUMENTOS EXIGIDOS EN ADUANA

Ver [Guía de Negocios](#) del mercado belga. Más información en el capítulo [18.1](#).

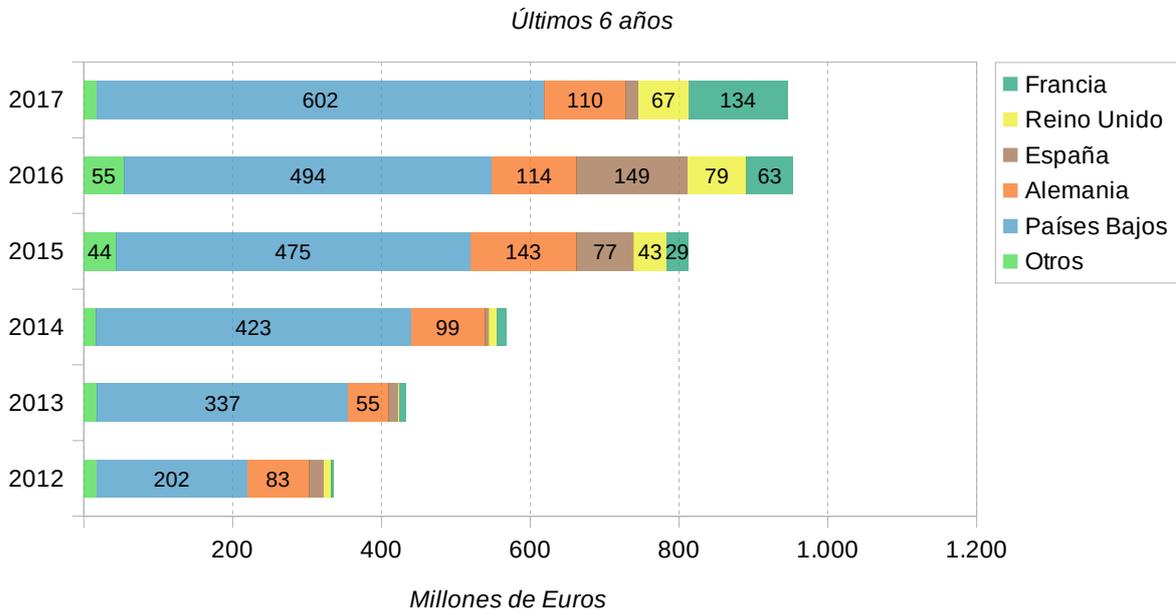
9. NORMAS Y CERTIFICACIÓN DE ORIGEN

Ver [Guía de Negocios](#) del mercado belga. Más información en el capítulo [18.1](#).

10. EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES BELGAS

10.1. PARTICIPACIÓN DE LOS CINCO PRINCIPALES PROVEEDORES (INTRA-UE)

Origen de las importaciones belgas de biodiésel (PA 3826) - Intra-U.E.



Fuente: Eurostat

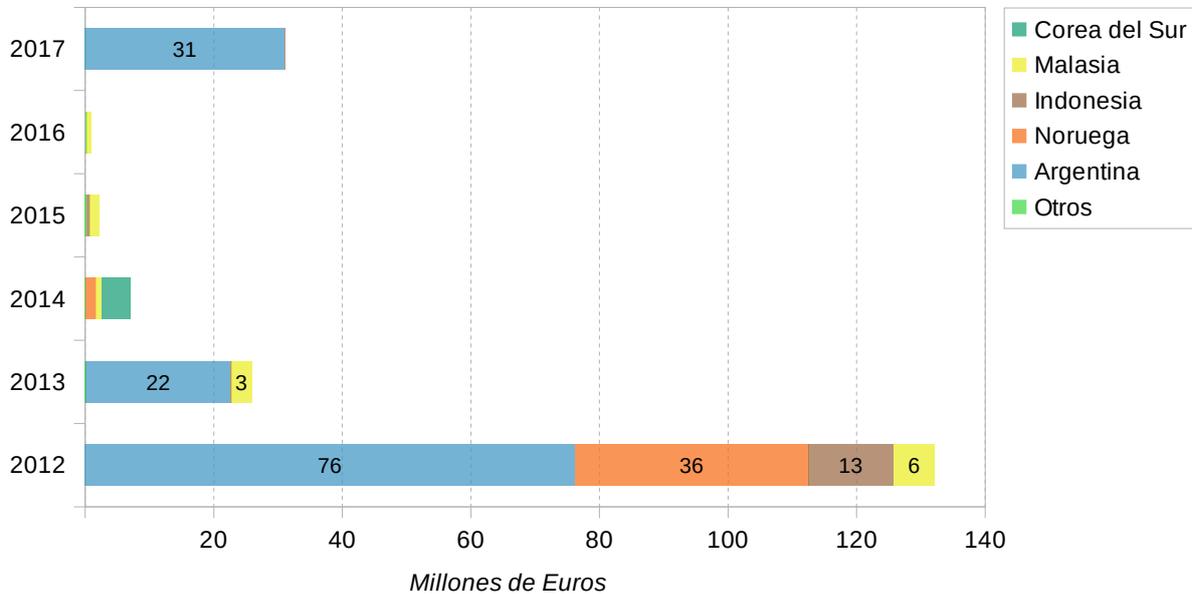
Entre 2012 y 2016, las importaciones intra-UE28 pasaron de 335.528.045 euros a 953.348.540 euros, un aumento de 284% en solo cuatro años. Países Bajos fue, por lejos, el primer país importador, abarcando un promedio de 64% del total de las importaciones belgas intra-UE28 del período (con un pico del 77% en 2013). Alemania se ubicó en segundo lugar, con un promedio de 16%. España, por su parte, ocupó el tercer lugar, con solo 6% en promedio. El Reino Unido pasó del 2% al 7% de las importaciones totales entre 2012 y 2017 y termina en el quinto lugar con un promedio de 4,3%, detrás de Francia (5%). Cabe señalar también que, en los últimos años, más de la mitad de las importaciones bajo la denominación "otros" son de origen italiano.

El aumento constante entre 2012 y 2016 de las importaciones belgas de biodiésel de origen intra-comunitario se debe principalmente a dos razones: las sucesivas medidas antidumping aplicadas a los principales exportadores de biodiésel que no pertenecen a la U.E. y el cierre de plantas de producción de biodiésel en Bélgica (Proviron y Neochim). En 2017, las importaciones intra-comunitarias se estancaron debido al ascenso de las importaciones extra-comunitarias y el desplome de las importaciones provenientes de España.

10.2. PARTICIPACIÓN DE LOS CINCO PRINCIPALES PROVEEDORES (EXTRA-UE)

Origen de las importaciones belgas de biodiésel (PA 3826) - Extra-U.E.

Últimos 6 años



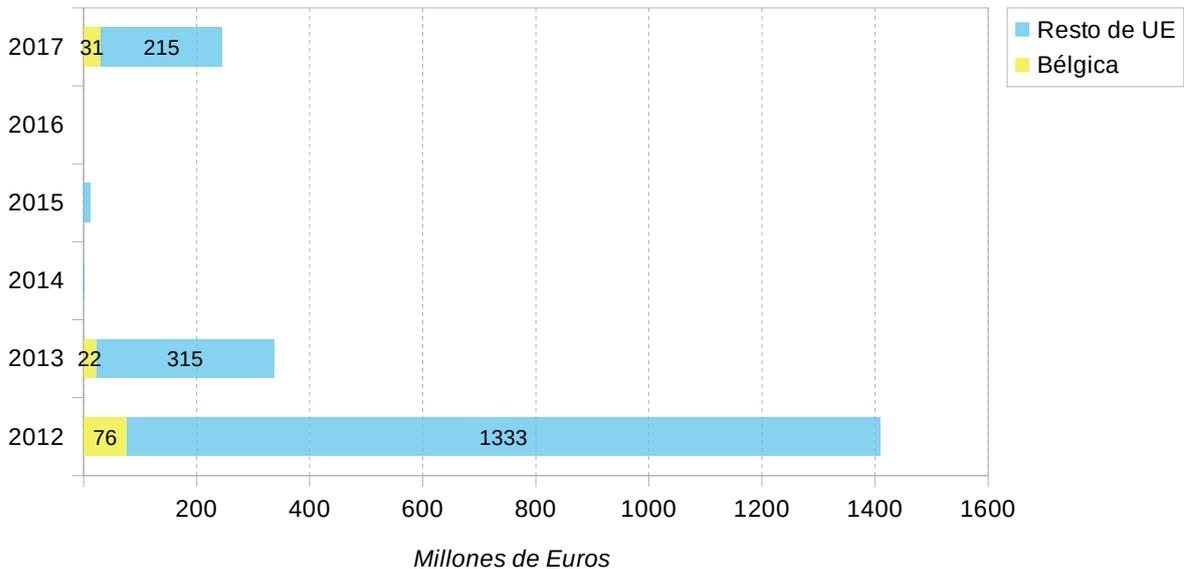
En 2011, el Consejo Europeo amplió las medidas antidumping aplicadas a las importaciones de biodiésel proveniente de los Estados Unidos y Canadá. Esta vacante fue ocupada por Argentina, Malasia e Indonesia. En 2012, las importaciones de biodiésel argentino constituyeron para Bélgica el 57% de sus importaciones extra-UE y 15% del total.

Las medidas antidumping aplicadas en el año 2013 a Argentina e Indonesia beneficiaron claramente a Malasia, aunque se puede notar una caída drástica de las importaciones de biodiésel extra-UE28, compensada por la producción europea. Si bien las importaciones belgas de biodiésel de origen intra-comunitario aumentaron 284% en cuatro años, las importaciones extra-UE pasaron de 132.113.004 euros en 2012 a 1.185.241 euros, un 0,89% de lo que se exportó cuatro años antes. En cuatro años, el cierre del mercado europeo hizo pasar las importaciones belgas de biodiésel de origen extra-comunitario del 39% del total a menos del 1%. Claramente la reapertura del mercado belga en 2017 privilegió al biodiésel argentino, casi único mercado de importación extra-comunitario para los belgas.

11. EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES ARGENTINAS A LA U.E.

Evolución de las exportaciones argentinas de biodiésel a la UE (3826)

Últimos 6 años



Fuente: Eurostat

Es importante destacar que las cifras del 2017 sólo cuentan los meses de noviembre y diciembre, como consecuencia del fin de las medidas antidumping a partir de septiembre. A pesar de registrar exportaciones sólo dos meses, las cifras del 2017 para las exportaciones hacia Bélgica son mejores que las de todo el año 2013, con un valor de 31 millones de euros de exportaciones de biodiésel.

11.1. USOS Y FORMAS DE CONSUMO (NICHOS, SEGMENTOS)

Aunque no se puede saber con certeza cómo va a evolucionar el mercado de los biocarburantes en el futuro, se puede destacar una tendencia generalizada en el fomento de los biocarburantes de segunda generación o avanzados.

Dentro de las previsiones para el futuro del sector en la Unión Europea, todas las hipótesis tienden a hacer hincapié en el protagonismo cada vez más importante de este tipo de biodiésel. Aunque el mercado de los biocarburantes de primera generación sigue siendo todavía considerable y no puede ser reemplazado por completo por biocarburantes avanzados, este nicho sin dudas se expandirá y se consolidará en los próximos años en Europa.

12. CANALES DE COMERCIALIZACIÓN

La importación de biodiésel Extra-UE es realizada por las refinerías, que agregan el biodiésel a sus mezclas.



13. TRANSPORTE Y PRINCIPALES ACCESOS AL MERCADO

El principal medio de acceso al mercado local es el puerto de Amberes, el más importante de Bélgica, el segundo de Europa (después de Róterdam), y el cuarto a nivel mundial por carga total transportada. Su excelente posición geográfica le permite servir a los centros europeos de producción y consumo más importantes, por lo que puede considerarse como un verdadero centro de distribución para Europa continental.

Además de eso, el puerto de Amberes es clave para la industria del biodiésel porque allí se encuentran las principales refinerías de petróleo del país (Total, Exxon, Gunvor y ATPC), así como otras empresas petroleras (Q8, Oiltanking, SEA tank, Vopak) importantes a nivel europeo.

A su vez, debido a su privilegiada posición en una zona altamente poblada e industrializada de Europa, Bélgica dispone de infraestructuras de transporte terrestre, aéreo y fluvial muy bien equipadas y con excelentes conexiones a los países limítrofes.

Para más información, se recomienda ver la [Guía de Negocios](#) del mercado belga y el capítulo [18.1](#).

14. FERIAS Y EVENTOS DE PROMOCIÓN COMERCIAL

World Ethanol & Biofuels

Encuentro de más de 500 actores del sector, provenientes de más de 60 países (20% de Sudamérica). Se estima que un 30% de los participantes son productores.

Fecha: 06-08 de noviembre de 2018 (21° edición)

Lugar: Steigenberger Wiltcher's Hotel, Bruxelles

[Pagina Web](#)

15. FEDERACIONES Y ASOCIACIONES SECTORIALES

[Belgian Biodiesel Board \(BBB\)](#) representa a los productores belgas de biodiésel desde el 2006. Cuenta con 2 miembros, Oleon y Bioro.

[European Biodiesel Board \(EBB\)](#) agrupa los productores de biodiésel de la Unión Europea. Cuenta con 56 miembros.

[Fédération Petrolière Belge \(FPB\)](#) agrupa las empresas del sector petrolero instaladas en Bélgica. Cuenta con 12 miembros, entre las cuales se encuentran 4 refinerías, 7 empresas de distribución y 3 centros de almacenamiento.

Avenue des Arts 39, boîte 2

1040 Bruxelles

+32 2 508 30 00

Contacto: Jean-Pierre Van Dijk, secretario general

jeanpierre.vandijk@petrolfed.be



16. LISTADO DE IMPORTADORES

Los principales importadores locales de biodiésel son refinerías ubicadas en el hub petroquímico del puerto de Amberes. Se debe tener en consideración que el mercado local es pequeño y privilegia el biodiésel de producción belga o de sus países limítrofes.

Si bien figuran los datos de la persona de contacto, cabe señalar que esta función es rotativa por lo que los nombres pueden variar según la política de cada empresa. También se incluye una lista con los centros de distribución petrolero presentes en el país, a título informativo.

Listado por orden alfabético.

Refinerías

Antwerp Processing Company SA (ATPC)

Haven 279 Belieweg 20, 2030 Antwerpen

☎ +32 3 303 16 00

🔗 <https://www.vtti.com/terminals/atpc-belgium>

Contacto: Rob Penne

✉ rob@vtti.com

Según el responsable comercial, por el momento no consumen o mezclan biodiésel en su refinería o en los tanques de la empresa, aunque sus instalaciones son aptas para almacenar el producto.

La empresa posee una planta de procesamiento de betún e instalaciones independientes con una capacidad futura de 720.000 m³.

ExxonMobil Refinery + Petrochemicals

Haven 447 Polderdijkweg 3, 2030 Antwerpen

☎ +32 3 543 31 11

🔗 <http://www.exxonmobil.be>

✉ bnl.publicaffairs@exxonmobil.com

La refinería ExxonBenelux en Amberes produce diferentes productos petroleros: LPG, nafta, kerosene, diésel, combustibles para la calefacción y materiales para la industria química.

Gunvor BE

Haven 663 Scheldelaan 490, 2040 Antwerpen

☎ +32 3 560 06 11

🔗 <https://www.gunvor-belgie.be/>

Contacto: Veronique De Schryver

✉ Veronique.DeSchryver@gunvor-belgie.be,
seth.pietras@gunvorgroup.com

La refinería de Amberes responde a los pedidos hechos en la sede de Gunvor en Ginebra. Seth Pietras, el director de los asuntos comerciales en la sede suiza se ha mostrado interesado por el biodiésel argentino.

Total Raffinerie Anvers SA

Haven 447, Scheldelaan 16, 2030 Antwerpen

☎ +32 3 545 50 11

🔗 <http://be.total.com/fr-be>

Informaron que sólo refinan el biodiésel proveniente de Feluy. Los contratos de importación se hacen desde la sede central de Ginebra.

Centros de distribución

Belgian Shell SA

Arnaud Fraiteurlaan 15-23, 1050 Bruxelles

☎ +32 2 508 91 11

Chevron BE

Technologiepark Zwijnaarde 2, 9052 Gent-Zwijnaarde

☎ +32 9 293 71 11

EG Retail

Kapelsesteenweg 71, 2180 Ekeren

☎ +32 3 640 11 00

Kuwait Petroleum (Q8)



Gateway House, Brusselstraat 59 bte1, 2018
Antwerpen
☎ +32 3 241 33 00

Lukoil BE
Medialaan 50, 1800 Vilvoorde
☎ +32 2 254 15 11

Oiltanking Antwerp, Stolthaven
Haven 623 Scheldelaan 450, 2040 Antwerpen
☎ +32 3 561 15 00

SEA tank S10 SA
Muisbroeklaan 47, kaai 510, 2030 Antwerpen
☎ +32 9 255 56 66

Total Belgium
Rue du commerce 93, 1040 Bruxelles
☎ +32 2 288 99 33

Vopak terminal
Haven 399, Industrieweg 16, 2030 Antwerpen
☎ +32 3 545 73 00

17. ENFOQUE RECOMENDADO A LAS EMPRESAS ARGENTINAS

El mercado del biodiésel es complejo. Los intercambios comerciales dependen de decisiones políticas y de leyes comerciales entre bloques económicos. En particular el futuro del biodiésel argentino en la Unión Europea dependerá de la actualización de la directiva RED II y de la cuota que permitirá tener al mercado en el sector de los transportes. También dependerá del establecimiento de nuevos criterios ambientales, de la incorporación de nuevas tecnologías en el sector de los biocarburantes y de los perjuicios derivados de las conclusiones de la investigación llevada a cabo por la Comisión europea sobre supuestas subvenciones del biodiésel argentino.

A pesar de eso, Bélgica es sin lugar a dudas un mercado estratégico para el biodiésel argentino en la Unión Europea. En 2012, las importaciones de biodiésel argentino alcanzaban casi el 60% de las importaciones totales del producto Extra-EU28 y las cifras para los últimos meses de 2017 son alentadoras: Bélgica es el tercer mercado europeo para el biodiésel argentino (pasando de 5% de las importaciones en 2012 al 12% en 2017). Además de eso, el país cuenta con un complejo petrolero importante en la zona de Amberes, donde se encuentran cuatro importantes refinerías y todas las facilidades para almacenar y distribuir este tipo de productos en Europa.

En cuanto a las cuestiones más prácticas, se sugiere tomar contacto con los potenciales importadores locales enviándoles una presentación de su empresa, detallando la oferta exportable con las características del producto, especificaciones técnicas, fecha de entrega, volumen mínimo y máximo de exportación, etc. Finalmente, atento a la importancia de los requisitos de comercialización en vigor en Bélgica y en la Unión Europea, este es un parámetro al cual hay que prestar especial atención. En ese sentido, recomendamos la lectura de los capítulos que detallan las medidas para-arancelarias.

18. ANEXOS

18.1. GUÍA DE NEGOCIOS

La Guía de Negocios es un informe completo de la situación económica de Bélgica, e incluye detalles sobre su organización político-administrativa, coyuntura económica de los últimos años, evolución del comercio exterior, relaciones comerciales entre Bélgica y la Argentina, sistema de promoción de ventas, estándares de calidad, requisitos generales de embalado, aranceles y otros datos que pueden resultar útiles a la hora de realizar viajes de negocios a Bélgica.

La última versión de dicha Guía se encuentra disponible en el sistema [Argentina Trade Net \(ATNet\)](#), aunque es necesario suscribirse –en forma gratuita– a fin de obtener una copia. También se encuentra disponible en la [página web de la Embajada](#), desde donde se puede descargar libremente, sin necesidad de registrarse.