



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NUMERO — \$80

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário do Governo» e do «Diário das Sessões», deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional de Lisboa.

ASSINATURAS			
As três séries . . .	Ano 360\$	Semestre	200\$
A 1.ª série	140\$	»	80\$
A 2.ª série	120\$	»	70\$
A 3.ª série	120\$	»	70\$

Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio

O preço dos anúncios é de 4\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a sua publicação de depósito prévio a efectuar na Imprensa Nacional de Lisboa.

SUMÁRIO

Ministério da Economia:

Despacho:

Estabelece adicionais de emergência sobre os actuais preços da gasolina e do gasóleo.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Gabinete do Ministro

Despacho

1. A situação política e militar do Médio Oriente, quando provocou a interrupção dos transportes pelo canal de Suez, automaticamente criou um problema de abastecimento em combustíveis líquidos que, com maior ou menor gravidade efectiva e potencial, atinge a totalidades dos países da Europa ocidental.

O encerramento do canal de Suez repercutiu-se nos diferentes esquemas nacionais de abastecimento em combustíveis líquidos quer impondo a aquisição, por vezes precipitada, em mercados que não são os seus fornecedores habituais, quer provocando profunda alteração no mercado dos transportes marítimos. E neste último mercado que a perturbação mais se faz sentir: a impossibilidade de atravessar o canal obriga à utilização da rota portuguesa do cabo da Boa Esperança, alongando enormemente a viagem para quantos se abasteçam no golfo Pérsico — daí, uma redução, quase a metade, da capacidade de transporte e, em consequência, a alta dos fretes resultante da pressão da procura sobre a oferta de navios-tanques.

Se, desde o começo da crise do canal até agora, todos os países europeus conseguiram evitar o racionamento dos combustíveis líquidos, nenhum pôde impedir que a elevação dos preços desses combustíveis se repercutisse nos mercados do seu consumo: na lista do tempo, Portugal é o último país da Europa a crescer os preços de venda ao público dos vários combustíveis líquidos com um «adicional de emergência», destinado a auxiliar o mecanismo de compensação de preços a suportar a brusca e anormal elevação do custo final desses produtos. Como a sua designação — «adicional de emergência» — claramente o indica, o aumento dos preços tem carácter transitório — durará o tempo necessário à cobertura dos encargos provocados pela crise do Suez, tendo-se em conta que o acréscimo, agora determinado nos preços dos combustíveis líquidos, é inferior ao que seria necessário fazer se quiséssemos atribuir ao consumo imediato o pa-

gamento total dos prejuízos que nos advêm de mais uma crise da vida internacional para a qual em nada concorremos e da qual nada beneficiamos.

O recurso a um aumento temporário dos preços não constitui solução nova: foi o caminho seguido pelo Governo, aquando do primeiro encerramento do canal de Suez em 1956. Então, pela Portaria n.º 16 058, de 4 de Dezembro desse ano, houve necessidade de fazer incidir um «adicional de emergência» sobre todos os tipos de combustíveis líquidos que, foi, por litro, de \$50 para a gasolina, de \$20 para o petróleo, de \$50, \$40 e \$10, corsoante as zonas de distribuição, para o gasóleo e, finalmente, de \$10 por quilograma para o *fuel-oil*. A portaria de 1956 admitiu um regime de bonificação de preços para algumas indústrias e determinou, a título cautelar, uma certa restrição do consumo — nomeadamente o encerramento das bombas de gasolina ao domingo e a proibição das competições automobilísticas de carácter desportivo.

A conjuntura de hoje, particularmente no que toca ao mecanismo de compensação de preços e à maior capacidade de transporte da frota nacional de navios-tanques, não obriga a ir tão longe como então se foi.

2. Ao repartir os encargos globais estimados pelos diversos tipos de combustível — a que, naturalmente, correspondem consumos de diversos graus de interesse — houve a preocupação de os fazer incidir o menos possível nas actividades de produção. Por isso, o *fuel-oil* para a indústria não sofrerá qualquer aumento: o Ministério da Economia só lamenta ter de adiar o abaixamento do seu preço, como era sua intenção fazê-lo, a partir do 3.º trimestre deste ano.

Na determinação do adicional ao preço do gasóleo influiu, também, o objectivo de iniciar a correcção da distorção, que se criou e se tem mantido, entre os preços deste produto e do da gasolina que, em Portugal, se situam a enorme distância um do outro, provocando inconvenientes os mais graves e da mais diversa natureza, pois vão desde os prejuízos resultantes da impossibilidade de ajustamento dos consumos aos diagramas de fabrico das refinarias nacionais até aos problemas da poluição do ar. Não seria defensável que a elevação de preços, ainda que temporária, fosse acentuar uma distorção que em mais nenhum outro país se verifica em tal grau e tudo aconselha a corrigir.

A agricultura não será afectada pelo aumento de preço do gasóleo. A política de reconversão desta actividade fundamental implica que a substituição da tracção animal pela força mecânica se processe a ritmo cada vez mais acelerado. E, embora as máquinas na agricultura possam, em certa medida e com vantagem quanto à redução do seu custo, utilizar outro combustível, nomea-

damenté o gás, certo é constituir o gasóleo o combustível base do parque nacional de máquinas agrícolas. Uma advertência não pode, no entanto, deixar de ser desde já feita aos empresários agrícolas: a manutenção do preço do gasóleo para a agricultura significa que esta passará a pagar, pelo litro deste produto, menos \$70 do que os seus restantes utilizadores. Esta diferença, que provoca enorme prejuízo para o Fundo de Abastecimento, convida à fraude. Quer a Direcção-Geral dos Combustíveis, quer o Fundo de Abastecimento, conhecem as necessidades de consumo agrícola de gasóleo e a taxa do seu crescimento, e, se começarem a ser verificados desvios, o Ministro da Economia não terá outra solução que não seja a de reduzir, drásticamente, o benefício que a lavoura recebe através do preço relativo tão baixo a que o gasóleo lhe é cedido. Seria de lamentar que a desonestidade de alguns impusesse o prejuízo de todos.

Também, em matéria de «gasolina pesada» o cálculo do adicional de emergência foi feito de maneira a defender, a um tempo, a lavoura e os sectores da actividade industrial que produzem o amoníaco e os adubos azotados. Para tanto, o Fundo de Abastecimento suportará o encargo necessário à manutenção do preço da «gasolina pesada» no nível em que se encontrava no momento da eclosão da crise do Suez. Até então as ramos necessárias à produção do amoníaco estavam fora do sistema de abastecimento nacional em combustíveis líquidos para beneficiarem dos melhores preços da concorrência internacional em matéria de fretes; entram, agora, para o esquema de compensação de preços como única forma de permitir à indústria não só manter o preço dos adubos azotados no mercado interno, como reforçar também o seu potencial de concorrência nos mercados externos, onde já vende mais de 400 000 contos por ano.

Na mesma linha de orientação, o preço do petróleo não sofrerá acréscimo: este produto, cujo consumo se reduz dia a dia, é utilizado pela população de mais débil poder de compra.

Serão, por isso, as gasolinas — a super e a normal — os produtos sobre os quais incidirá a maior parte dos encargos provenientes da crise do Suez. Não se ignora que uma grande percentagem da gasolina é consumida no exercício de actividades indispensáveis à vida do País e ao seu próprio progresso económico, o que levou a não fazer recair, exclusivamente sobre ela, a totalidade do encargo temporário que nos é imposto; mas reconhece-se a impossibilidade prática de distinguir o uso necessário do uso supérfluo, e, por isso, os utilizadores da gasolina continuam a ser relativamente, os mais onerados. Todos beneficiarão, no entanto, da menor alteração que o Governo consiga nos preços dos combustíveis indispensáveis às actividades produtoras de bens e serviços que maior influência têm na taxa de crescimento da economia nacional.

3. O encerramento do canal de Suez verificou-se num momento em que se encontravam ainda incompletos, mas já muito adiantados, os estudos que o Ministério da Economia está a realizar para propor sensível alteração do esquema em que presentemente se movimenta a aquisição, transporte e distribuição dos combustíveis líquidos necessários ao consumo do País.

Sem entrar, agora, em justificações pormenorizadas, dir-se-á que esses estudos preparatórios visam fundamentalmente:

a) Rever o esquema actual de «frete a preço constante» garantido à Sociedade Portuguesa de Navios-Tanques. O facto de a Companhia ter, pela sua boa administração, sabido aproveitar, por inteiro, o auxílio que o

Estado lhe deu para a sua constituição, arranque e consolidação, permite, agora, rever, a favor da economia nacional e sem qualquer risco para a necessária expansão acelerada da empresa, as condições em que presta o serviço de transporte de combustíveis. Essa revisão deverá incidir, quer quanto ao nível do frete, quer quanto ao seu sistema, no sentido de lhe ser introduzida uma certa amplitude de variação capaz de responder a este duplo objectivo: assegurar a justa rentabilidade dos capitais investidos e a investir na empresa e encurtar as distâncias entre o «frete nacional garantido» e os resultantes da concorrência internacional.

De resto, o desenvolvimento de uma economia integrada do espaço português implica que se inicie a formulação de uma política nacional de energia e, dentro desta, a organização de um sistema que garanta o melhor aproveitamento das reservas nacionais de combustíveis líquidos, a instalação e utilização mais racional das refinarias, a obtenção, nas condições mais económicas, dos produtos indispensáveis à cobertura das necessidades de todo esse espaço nacional. A esta luz deveria ter-se como último objectivo satisfazer as necessidades do consumo e da exportação de petróleos em todo o espaço nacional com navios portugueses. As perspectivas, que a produção e o consumo do País oferecem, constituem base que permite e aconselha a todos os interesses portugueses que se conjuguem de modo a criar, sem a lentidão imposta pelo recurso exclusivo ao autofinanciamento, uma capacidade de transporte português suficiente para cobrir as necessidades nacionais, mesmo em caso de emergência, e capaz de lançar na compita internacional a parte dessa capacidade que, a todo o momento, esteja disponível;

b) Abandonar o sistema actual do «frete médio», que, passadas as razões que o justificaram, pode satisfazer ainda os interesses das companhias distribuidoras, mas já não satisfaz o interesse nacional. Isto é, no futuro e em condições de normalidade do mercado, a escolha das fontes de abastecimento deverá ser feita de modo a garantir a aquisição prioritária do petróleo nacional, na medida em que isso seja conveniente; depois, serão eleitas as fontes estrangeiras de abastecimento, tendo em conta o menor custo dos produtos à chegada a território nacional, isto é, a escolha deverá ser feita não apenas em função do custo dos produtos na origem e de outras conveniências das empresas, mas, sim, deste custo acrescido do «frete real» pago pelo transporte dos produtos desde a origem até ao local português onde forem transformados ou distribuídos;

c) Reexaminar os critérios de concessão das «licenças especiais ou excepcionais» pelas quais, quando o considera conveniente, o Governo retira parte do consumo do País do seu regime geral. É o que, presentemente, já sucede com os seguintes consumos que se regulam pelo regime da concorrência internacional em matéria de preços e fretes — os de gasolinas pesadas ou naftas, da pesca, da marinha mercante nacional e das empresas termoeléctricas.

Estes consumos poderão ser tratados sempre de um modo especial, fora dos alvarás gerais de importação com as garantias que a natureza dos fornecimentos aconselhem quanto a preços e prazos de fornecimento. Mas a realização deste objectivo não é, necessariamente, incompatível com o transporte, em navios portugueses, do combustível, que os consumos especiais requeiram (ainda que a fretes de concorrência internacional, estabelecidos em termos que garantam, dentro dos custos, a protecção dos interesses nacionais, em caso de crise que afecte a concorrência, como sucede agora); e também para esses con-

sumos especiais se deverá estabelecer um regime que contribua, efectiva e permanentemente, para que a utilização da capacidade das refinarias instaladas em território nacional atinja ou se aproxime, quanto possível, do seu ponto óptimo de rendimento técnico e económico. Por este caminho, sem quebra dos interesses razoáveis dos consumidores especiais, se promoverá, também, a melhor satisfação de outros interesses portugueses. Além disso, evitar-se-á que esses consumos sejam satisfeitos por empresas estrangeiras que, nos momentos de crise, tanta vezes se alheiam das necessidades do mercado português;

d) Alterar as quotas de distribuição das companhias que, presentemente, prestam, no território do continente europeu, o serviço da distribuição de combustíveis líquidos e constam dos alvarás que lhes foram concedidos nos termos do Decreto n.º 29 034, de 1 de Outubro de 1938, que regulamentou a Lei n.º 1947, de 12 de Fevereiro de 1937.

A Direcção-Geral dos Combustíveis só concedeu alvarás para os consumos previstos no triénio de 1954-1956 e tem dado, nos anos subsequentes, licenças excepcionais a cada companhia para que distribua, na proporção do seu alvará, o acréscimo anual dos combustíveis requeridos pelo consumo. Esta orientação de manter firme, para cada empresa distribuidora, apenas as quantidades correspondentes ao seu alvará na base de 1954-1956 explica-se pela preocupação de permitir ao Governo a possibilidade de estabelecer, segundo novos critérios, o circuito de distribuição.

Mas a manutenção desta possibilidade não requer uma tão longa margem entre os volumes de distribuição garantidos nos alvarás e as quantidades efectivamente consumidas pelo País e que, todos os anos, crescem a taxa considerável.

Por outro lado — e para o caso que no momento mais nos interessa —, este sistema tem permitido às companhias beneficiar, por inteiro, dos acréscimos anuais do consumo sem, ao mesmo tempo, lhes ser imposto o encargo correspondente à manutenção, em reserva, de um terço das quantidades que foram efectivamente autorizadas a importar anualmente, uma vez que se tem entendido que os *stocks* obrigatórios de um terço, fixados no artigo 2.º do Decreto n.º 29 034, se referem, apenas, às quantidades cuja distribuição é garantida a cada companhia pelo seu respectivo alvará.

Para acabar com este grave inconveniente, o Governo vai imediatamente, e pela via adequada, conceder às empresas autorizadas a distribuir combustíveis líquidos no território europeu do País a garantia de que os direitos que lhes são concedidos pelos seus alvarás passarão, automática e imediatamente, a referir-se às suas quotas base, acrescidas das quantidades que, por rateio precário, lhes foram atribuídas no ano de 1965. Por esta via, as licenças de distribuição precária passarão a abranger apenas os acréscimos do consumo verificados a partir de 1 de Janeiro de 1966, que deverão ser aproveitados para fazer face às mudanças de critério que o interesse nacional aconselhe introduzir na distribuição e para corrigir a repartição dos consumos dos diferentes produtos entre as empresas, de modo que estas sejam conduzidas a abastecer-se o mais possível nas refinarias nacionais, evitando a importação desnecessária de produtos acabados.

Tomadas estas medidas, as empresas distribuidoras deverão, no mais curto prazo — nunca superior a dezoito meses —, apetrechar-se para a constituição da reserva correspondente ao terço da autorização de vendas efectivas que lhes foi concedida para 1965 e deverão, para o

efeito de lhes ser elevada a quantidade garantida nos seus alvarás, assumir, no prazo de 30 dias, o compromisso de que terão construída a capacidade de armazenagem dentro dos 18 meses já referidos. A constituição efectiva do acréscimo das reservas ficará dependente de o Governo verificar ser já oportuna a aquisição das mesmas.

Se, chegado o momento da renovação ou prorrogação dos alvarás que, nos termos da lei, é feita de três em três anos, o Governo, embora se não verifique a justa causa prevista na legislação em vigor, decidir não os renovar ou prorrogar, as empresas serão indemnizadas do investimento feito no acréscimo da capacidade de armazenagem, mas só na parte ainda não amortizada.

4. As anomalias da conjuntura do mercado internacional dos combustíveis líquidos não permitem concretizar completa e imediatamente a orientação exposta no número anterior. No entanto, deverá desde já dar-se-lhe o começo possível, com vista, sobretudo, aos dois objectivos seguintes:

a) Início imediato do aumento da capacidade de armazenagem do País em combustíveis líquidos;

b) Elaboração dos planos de aquisição e de transporte de ramos e produtos acabados que na presente conjuntura assegurem o menor encargo para o mecanismo de compensação de preços.

Se o primeiro objectivo não carece de qualquer explicação, já o segundo requer algumas palavras de esclarecimento.

O adicional de emergência sobre os preços dos combustíveis líquidos foi calculado na preocupação de impor o menor sacrifício ao consumidor. Esta finalidade só pode ser atingida partindo do princípio de que passaríamos a manusear, segundo o melhor critério, a capacidade de transporte marítimo de que poderemos dispor e ainda que as empresas distribuidoras — particularmente as estrangeiras, dadas as suas grandes ligações internacionais — teriam presente neste momento as condições favoráveis em que têm podido trabalhar no País ao longo dos anos.

Nestas condições, o esquema de utilização dos meios disponíveis, para ser menos oneroso para o Estado e para a economia nacional, deverá respeitar os seguintes pontos:

1.º Considerando que para o seu abastecimento o País dispõe de uma frota nacional que trabalha a frete há muito fixado e é neste momento de crise inferior ao frete exigido pelos navios estrangeiros, deverão os barcos da Soponata, enquanto esta situação anormal se mantiver, ser exclusivamente utilizados nos carregamentos a longa distância. Esta orientação pode traduzir-se, por outras palavras, dizendo que os navios-tanques portugueses deverão ser apenas utilizados no transporte de ramos do golfo Pérsico e de produtos petrolíferos do ultramar.

2.º Os navios estrangeiros deverão, em princípio, ser afretados para mais do que uma viagem e serão sistematicamente utilizados no transporte de ramos e de produtos acabados que as companhias, particularmente as estrangeiras, se esforçarão por adquirir nos centros menos distantes do País, nomeadamente no Mediterrâneo oriental, ainda que enquanto se mantiver o actual sistema de fretes, se admitam, quando justificadas, as correspondentes compensações.

3.º As companhias deverão propor o afretamento de barcos nas melhores condições e em nenhum caso lhes será devida qualquer comissão por esse afretamento.

4.º O Fundo de Abastecimento, que tem suportado até aqui e continua a suportar todas as consequências do nosso esquema de comércio e de transporte de combus-

tíveis líquidos, passará a intervir na decisão sobre a utilização dos navios disponíveis e sobre as condições do seu afretamento.

5.º O transporte das ramas necessárias à produção de gasolina pesada será atribuído a navios portugueses, correspondendo-lhe o frete Soponata.

5. Em consequência do exposto nos números anteriores, o Ministro da Economia determina:

1) São estabelecidos adicionais de emergência de \$50 por litro para a gasolina de I 095 RM, \$30 por litro para a gasolina de I 085 RM e \$30 por litro para o gasóleo;

2) Os adicionais estabelecidos na alínea anterior acrescentem os preços de revenda em vigor, pelo que estes passarão a ser, transitória e, os seguintes:

Gasolina I 095 RM	6\$50
Gasolina I 085 RM	5\$60
Gasóleo	2\$60

3) O bónus de \$40 por litro de gasóleo de que a lavoura beneficia é aumentado para \$70 por litro e continuará a ser concedido nas condições que já se encontram em vigor;

4) Os diferenciais de compensação presentemente em vigor entre o Fundo de Abastecimento e as companhias

distribuidoras serão acrescidos dos aumentos correspondentes aos adicionais de preços fixados na alínea 1);

5) Os preços fixados no presente despacho entrarão em vigor às 0 horas do dia 4 de Agosto de 1967 e serão aplicados a todo o combustível em existência nos depósitos destinados à distribuição e, consequentemente, a todas as entregas dos mesmos combustíveis;

6) As ramas destinadas à produção de gasolina pesada passam a entrar no mecanismo geral de abastecimento do País, de modo que o preço do amoníaco a utilizar pela indústria de adubos se mantenha sem interrupção nos níveis que se estavam a verificar antes do encerramento do canal de Suez;

7) A Direcção-Geral dos Combustíveis e o Fundo de Abastecimento proporão as medidas a tomar para cumprimento da orientação definida no preâmbulo do presente despacho, quer quanto à actualização das quantidades de distribuição garantidas às empresas distribuidoras pelos seus respectivos alvarás, quer quanto à política a seguir em matéria de aquisição e transportes de ramas e produtos acabados enquanto se mantiver a presente conjuntura de abastecimento em combustíveis líquidos.

Ministério da Economia, 2 de Agosto de 1967. —
O Ministro da Economia, *José Gonçalo da Cunha Sottomayor Correia de Oliveira*.