

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

Documento de sessão

A6-0496/2007

6.12.2007

*****|**

RELATÓRIO

sobre a proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 98/70/CE no que se refere às especificações para a gasolina, o combustível para motores diesel e o gasóleo e à introdução de um mecanismo de monitorização e de redução das emissões de gases com efeito de estufa produzidos pelos combustíveis utilizados nos transportes rodoviários e que altera a Directiva 1999/32/CE do Conselho, no que se refere às especificações para os combustíveis utilizados nas embarcações de navegação interior e que revoga a Directiva 93/12/CEE
(COM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

Relatora: Dorette Corbey

Legenda dos símbolos utilizados

- * Processo de consulta
Maioria dos votos expressos
- **I Processo de cooperação (primeira leitura)
Maioria dos votos expressos
- **II Processo de cooperação (segunda leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum
Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum
- *** Parecer favorável
Maioria dos membros que compõem o Parlamento, excepto nos casos visados nos artigos 105º, 107º, 161º e 300º do Tratado CE e no artigo 7º do Tratado UE
- ***I Processo de co-decisão (primeira leitura)
Maioria dos votos expressos
- ***II Processo de co-decisão (segunda leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum
Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum
- ***III Processo de co-decisão (terceira leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar o projecto comum

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta pela Comissão)

Alterações a textos legais

Nas alterações do Parlamento, as diferenças são assinaladas simultaneamente a negrito e em itálico. A utilização de *itálico sem negrito* constitui uma indicação destinada aos serviços técnicos e tem por objectivo assinalar elementos do texto legal que se propõe sejam corrigidos, tendo em vista a elaboração do texto final (por exemplo, elementos manifestamente errados ou lacunas numa dada versão linguística). Estas sugestões de correcção ficam subordinadas ao aval dos serviços técnicos visados.

ÍNDICE

	Página
PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS	38
PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA.....	44
PARECER DA COMISSÃO DA AGRICULTURA E DO DESENVOLVIMENTO RURAL...	60
PROCESSO.....	77

PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 98/70/CE no que se refere às especificações para a gasolina, o combustível para motores diesel e o gasóleo e à introdução de um mecanismo de monitorização e de redução das emissões de gases com efeito de estufa produzidos pelos combustíveis utilizados nos transportes rodoviários e que altera a Directiva 1999/32/CE do Conselho, no que se refere às especificações para os combustíveis utilizados nas embarcações de navegação interior e que revoga a Directiva 93/12/CEE
(COM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

(Processo de co-decisão: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2007)0018)¹,
 - Tendo em conta o nº 2 do artigo 251º, o artigo 95º e o nº 1 do artigo 175º do Tratado CE, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C6-0061/2007),
 - Tendo em conta o artigo 51º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e os pareceres da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia, bem como da Comissão da Agricultura e do Desenvolvimento Rural (A6-0496/2007),
1. Aprova a proposta da Comissão com as alterações nela introduzidas;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo esta proposta, se pretender alterá-la substancialmente ou substituí-la por um outro texto;
 3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão.

Texto da Comissão

Alterações do Parlamento

Alteração 1
CONSIDERANDO 2

(2) A Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu - Estratégia temática sobre a poluição

(2) A Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu - Estratégia temática sobre a poluição

¹ Ainda não publicada em JO.

atmosférica - estabelece objectivos para reduzir as emissões poluentes até 2020. Estes objectivos foram definidos com base numa análise aprofundada dos custos e dos benefícios. Foram, nomeadamente, estabelecidas metas para reduzir as emissões de SO₂ de 82%, de NO_x de 60%, de compostos orgânicos voláteis (COV) de 51% e de PM_{2,5} primárias de 59% em relação aos valores registados em 2000. No que diz respeito às emissões de COV das estações de serviço, os efeitos da alteração da Directiva 98/70/CE deverão ser abordados em futuros actos legislativos.

atmosférica¹ - estabelece objectivos para reduzir as emissões poluentes até 2020. Estes objectivos foram definidos com base numa análise aprofundada dos custos e dos benefícios. Foram, nomeadamente, estabelecidas metas para reduzir as emissões de SO₂ de 82%, de NO_x de 60%, de compostos orgânicos voláteis (COV) de 51% e de PM_{2,5} primárias de 59% em relação aos valores registados em 2000. **No entanto, na sua resolução de 26 de Setembro de 2006 sobre a estratégia temática sobre a poluição atmosférica¹, o Parlamento Europeu solicitou objectivos de redução mais ambiciosos, nomeadamente 65% para as emissões de NO_x, 55% para as emissões de COV e 61% para as partículas PM_{2,5} primárias. É necessário ter em conta esta ambição na presente directiva.** No que diz respeito às emissões de COV das estações de serviço, os efeitos da alteração da Directiva 98/70/CE deverão **também** ser abordados em futuros actos legislativos. **A Comissão deverá apresentar um relatório de situação antes da apresentação de uma proposta de legislação futura.**

¹ JO C 306 E, 15.12.2006, p. 176.

Justificação

O Parlamento Europeu apelou a uma política mais ambiciosa em matéria de luta contra a poluição atmosférica. Qualquer acto legislativo relativo à poluição atmosférica deve estar de acordo com esta ambição.

Tendo em conta a importância da redução das emissões de gases com efeito de estufa e as implicações para os produtores de combustíveis e para os fabricantes de veículos, cada modificação legislativa deverá ter por base um relatório de situação que exponha o impacto económico, ambiental e social de cada proposta.

Alteração 2

¹ Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu: Estratégia temática sobre a poluição atmosférica - COM(2005) 0446.

CONSIDERANDO 3

(3) A Comunidade comprometeu-se, no quadro do Protocolo de Quioto, a atingir os objectivos de redução das emissões de gases com efeito de estufa fixados para o período de 2008-2012. Os transportes terrestres são actualmente responsáveis por cerca de 20% das emissões. A Comunidade **interroga-se sobre o nível de redução das emissões de gases com efeito de estufa a atingir para poder ir além do compromisso de Quioto**. Para alcançar estes objectivos, é necessária a contribuição de todos os sectores.

(3) A Comunidade comprometeu-se, no quadro do Protocolo de Quioto, a atingir os objectivos de redução das emissões de gases com efeito de estufa fixados para o período de 2008-2012. Os transportes terrestres são actualmente responsáveis por cerca de 20% das emissões. A Comunidade **também se comprometeu a reduzir em 30% as suas emissões de gases com efeito de estufa, no âmbito de um acordo mundial, e em 20% unilateralmente até 2020**. Para alcançar estes objectivos, é necessária a contribuição de todos os sectores.

Justificação

Tal como proposto pela Comissão, o objectivo de 30% ou de 20% para depois de 2012 é apoiado tanto pelo Conselho como pelo Parlamento. Qualquer acto legislativo relativo à poluição atmosférica deve estar de acordo com esta ambição.

Alteração 3 CONSIDERANDO 6

(6) A Directiva 2003/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de Maio de 2003, relativa à promoção da utilização de biocombustíveis ou de outros combustíveis renováveis nos transportes, visa promover a utilização dos **biocombustíveis** na Comunidade. A estratégia comunitária para os biocombustíveis foi especificada na Comunicação da Comissão de 2006 - "Estratégia da União Europeia no domínio dos biocombustíveis". Ao manifestar a vontade de intensificar o desenvolvimento **dos biocombustíveis e** das tecnologias **conexas**, a comunicação esclarece que o crescimento dos biocombustíveis não deverá conduzir ao aumento dos danos ambientais e sublinhou a necessidade de reduzir a produção de gases com efeito de estufa. A

(6) A Directiva 2003/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de Maio de 2003, relativa à promoção da utilização de biocombustíveis ou de outros combustíveis renováveis nos transportes, visa promover a utilização dos **combustíveis renováveis** na Comunidade. A estratégia comunitária para os biocombustíveis foi especificada na Comunicação da Comissão de 2006 - "Estratégia da União Europeia no domínio dos biocombustíveis". Ao manifestar a vontade de intensificar o desenvolvimento das tecnologias **ligadas aos combustíveis não fósseis**, a comunicação esclarece que o crescimento **da utilização de biomassa para produção de combustíveis** não deverá conduzir ao aumento dos danos ambientais e sublinhou a necessidade de reduzir a

comunicação também chama a atenção para a necessidade de incentivar o desenvolvimento das tecnologias ligadas aos biocombustíveis.

produção de gases com efeito de estufa. *A fim de assegurar que o novo incentivo ao desenvolvimento de combustíveis não fósseis preconizado na presente directiva não conduza a impactos ambientais negativos, a presente directiva estabelece um quadro mínimo de critérios de biodiversidade e de sustentabilidade social. Os critérios pormenorizados serão adoptados em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo previsto na presente directiva e baseado em exigências de carácter ambiental.* A comunicação também chama a atenção para a necessidade de incentivar o desenvolvimento das tecnologias ligadas aos biocombustíveis. *Os critérios de sustentabilidade introduzidos na presente directiva constituem um conjunto mínimo de critérios que poderá ser ampliado no âmbito da revisão da Directiva 2003/30/CE.*

Alteração 4
CONSIDERANDO 6-A (novo)

(6-A) Os biocombustíveis, que são um dos meios para atingir os objectivos fixados pela União Europeia em matéria de redução da emissão de gases com efeito de estufa, em particular no domínio dos transportes, deverão registar uma redução de emissões de gases com efeito de estufa de pelo menos 50% comparativamente aos combustíveis fósseis, de modo a contrabalançar os efeitos negativos do cultivo de plantas energéticas, como sejam os impactos ambientais adversos (utilização de adubos, pesticidas), o aumento da competição pela terra, água e alimentos, e a pressão acrescida sobre as florestas naturais e as comunidades locais. É recomendável investir em actividades de investigação no domínio dos biocombustíveis de segunda geração, uma vez que cumpre evitar a concorrência no que se refere à utilização das terras entre,

por um lado, as culturas destinadas à alimentação da população e, por outro lado, as culturas destinadas à produção de biocombustíveis.

Justificação

In order to produce biomass, biofuels need inputs like fertile land, water and fertilizer as well as pesticides to combat diseases and processing the harvested crops. Research shows that several biofuels like ethanol from corn or biodiesel from soybeans have an even worse environmental performance than fossil fuels. Biofuels in some cases create social stress as big companies move in and occupy land where people used to live for centuries. Intensive crop growing for commodities used as a source for biofuels are a threat to natural (rain)forests. Therefore, biofuels with a low greenhouse gas reduction do not balance sufficiently the many potential negative effects of fuel crop growing.

Biofuels are important for restricting climate change, but biofuel crops should not replace food crops or result in an excessive rise in the price of agri-food products.

Alteração 5

CONSIDERANDO 6-B (novo)

(6-B) A Comissão deverá velar por que os subsídios públicos aos combustíveis não fósseis se limitem aos combustíveis que preenchem os critérios de sustentabilidade enunciados no anexo VI-B à Directiva 98/70/CE e cujo desempenho em termos de redução das emissões de gases com efeito de estufa supere em 20% os critérios de base. A partir de 2015, quaisquer combustíveis não fósseis objecto de subsídios públicos deverão evidenciar um desempenho, em matéria de redução das emissões de gases com efeito de estufa, 80% acima dos critérios de base em vigor.

Justificação

Os subsídios públicos aos combustíveis não fósseis (se é que algum devia ser autorizado) devem cingir-se àqueles que registam um melhor desempenho.

Alteração 6

CONSIDERANDO 7

A Directiva 98/70/CE associa à existência de condições climáticas de tipo ártico ou rigorosas uma derrogação à pressão de vapor máxima da gasolina no período de Verão. Atendendo a que a aplicação desta medida conduziu a incertezas jurídicas, é necessário clarificar as condições que regulam o recurso a esta derrogação.

Suprimido

Justificação

A clarificação proposta pela Comissão Europeia tenderia a flexibilizar a actual aplicação desta derrogação, com o conseqüente risco de aumento da poluição atmosférica e redução da qualidade do ar. A clarificação proposta pela Comissão não oferece qualquer justificação para esta flexibilização na aplicação da derrogação.

Alteração 7 CONSIDERANDO 9

(9) A combustão dos combustíveis utilizados no sector dos transportes rodoviários é responsável por cerca de 20% das emissões de gases com efeito de estufa ao nível da Comunidade. Uma das abordagens possíveis para reduzir estas emissões consiste em diminuir as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida desses combustíveis. Esta medida pode revestir diversas formas. Atendendo ao objectivo da Comunidade, que consiste em intensificar a redução das emissões de gases com efeito de estufa, e ao grande impacto das emissões provenientes dos transportes rodoviários, é oportuno prever num mecanismo que obrigue os fornecedores de combustíveis a comunicarem as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis que colocam no mercado e a reduzirem essas emissões de acordo com um valor fixo anual, a partir de **2010**. Atendendo a que uma das consequências da adopção da presente directiva é a possibilidade acrescida de utilizar os biocombustíveis, o mecanismo de monitorização e de redução das emissões de gases com efeito de estufa será desenvolvido em coordenação com o

(9) A combustão dos combustíveis utilizados no sector dos transportes rodoviários é responsável por cerca de 20% das emissões de gases com efeito de estufa ao nível da Comunidade. Uma das abordagens possíveis para reduzir estas emissões consiste em diminuir as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida desses combustíveis. Esta medida pode revestir diversas formas. Atendendo ao objectivo da Comunidade, que consiste em intensificar a redução das emissões de gases com efeito de estufa, e ao grande impacto das emissões provenientes dos transportes rodoviários, é oportuno prever num mecanismo que obrigue os fornecedores de combustíveis a comunicarem as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis que colocam no mercado e a reduzirem essas emissões de acordo com um valor fixo anual, a partir de **2011**. Atendendo a que uma das consequências da adopção da presente directiva é a possibilidade acrescida de utilizar os biocombustíveis, o mecanismo de monitorização e de redução das emissões de gases com efeito de estufa será desenvolvido em coordenação com o

disposto na Directiva 2003/30/CE.

disposto na Directiva 2003/30/CE.

Justificação

Antes de mais, é necessário desenvolver uma metodologia harmonizada e concreta para o cálculo efectivo dessas emissões. Afigura-se prematuro, nesta fase, estabelecer um objectivo de redução de 10% das emissões de gases com efeito de estufa, na medida em que tal tem implicações directas no volume e na sustentabilidade dos biocombustíveis que serão comercializados e promovidos na UE - questões essas ainda em aberto e a resolver no quadro de legislação futura.

Alteração 8 CONSIDERANDO 11

O objectivo da Comissão é atingir uma quota mínima de 10% de biocombustíveis nos combustíveis para transportes até 2020. Os contínuos progressos técnicos registados no domínio das tecnologias automóveis e dos combustíveis, conjugados com a vontade constante de garantir um nível optimizado de protecção ambiental e sanitária, impõem a reavaliação periódica das especificações aplicáveis aos combustíveis de acordo com estudos e análises complementares dos efeitos dos aditivos e dos componentes dos biocombustíveis nas emissões poluentes. Deverão, por conseguinte, ser apresentados relatórios periódicos sobre a possibilidade de facilitar a descarbonização dos combustíveis para transportes.

O objectivo da Comissão é atingir uma quota mínima de 10% de biocombustíveis nos combustíveis para transportes até 2020. ***Contudo, atendendo a que na Directiva 98/70/CE será prevista uma redução, até 2020, de 10% das emissões de gases com efeito de estufa produzidos pelos combustíveis utilizados nos transportes rodoviários, o objectivo de atingir uma quota mínima de 10% de biocombustíveis até 2020 deve ser suprimido.*** Os contínuos progressos técnicos registados no domínio das tecnologias automóveis e dos combustíveis, conjugados com a vontade constante de garantir um nível optimizado de protecção ambiental e sanitária, impõem a reavaliação periódica das especificações aplicáveis aos combustíveis de acordo com estudos e análises complementares dos efeitos dos aditivos e dos componentes dos biocombustíveis ***sustentáveis*** nas emissões poluentes. Deverão, por conseguinte, ser apresentados relatórios periódicos sobre a possibilidade de facilitar a descarbonização dos combustíveis para transportes.

Justificação

A Comissão propôs como meta uma redução, até 2020, de 10% das emissões de gases com efeito de estufa produzidos por combustíveis. Acrescentar o objectivo de atingir uma quota de 10% de

biocombustíveis nos combustíveis para transportes até 2020 não traz, por conseguinte, qualquer valor acrescentado. A redução de 10% nas emissões de gases com efeito de estufa apenas garante a redução desses gases, e a utilização de biocombustíveis, seja numa percentagem de 5%, 10% ou 15%, ou nula, não faz qualquer diferença. O objectivo de uma quota de 10% de biocombustíveis nos combustíveis para transportes não ajuda a combater as alterações climáticas, podendo mesmo, em caso de más condições de produção (desflorestação, utilização de terras turfosas, consumo excessivo de água) causar danos à sociedade

Alteração 9
CONSIDERANDO 11-A (novo)

(11-A) A Comissão deverá elaborar uma proposta legislativa destinada a assegurar que o fabrico de combustíveis a partir de matérias-primas vegetais não ponha em perigo a segurança alimentar.

Justificação

O objectivo fundamental da política agrícola comum é a segurança alimentar. As matérias-primas para os combustíveis de origem vegetal crescem na mesma terra que é destinada a produtos alimentares. Por esse motivo, é necessária legislação para assegurar que a utilização dos combustíveis de origem vegetal não põe em perigo a segurança alimentar, inclusive nos países em desenvolvimento.

Alteração 10
CONSIDERANDO 15

(15) Ao misturar etanol com gasolina produz-se uma alteração não linear da pressão de vapor da mistura de combustível assim obtida. Para garantir que a pressão de vapor da gasolina obtida a partir da combinação de duas misturas autorizadas de etanol e gasolina se mantém dentro dos limites autorizados de pressão de vapor, é necessário definir os valores autorizados por derrogação para a pressão de vapor dessas misturas, de modo a corresponder ao aumento efectivo da pressão de vapor decorrente da adição de uma determinada percentagem de etanol à gasolina.

Suprimido

Justificação

Na sua resolução de 26 de Setembro de 2006 sobre a Estratégia Temática sobre a poluição atmosférica, o Parlamento Europeu convida a Comissão a estabelecer, no que respeita aos compostos orgânicos voláteis (COV) formadores de ozono, um objectivo de redução de 55% entre 2010 e 2020. Caso fosse aplicada uma derrogação relativa ao etanol, o aumento nas emissões de COV que daí resultaria não seria nem compatível com a posição do Parlamento Europeu nem justificável. Existem outras formas de misturar biocombustíveis com combustíveis convencionais que não conduzem a um aumento da pressão do vapor. A isenção relativa ao etanol é, por conseguinte, injustificada e deve ser suprimida

Alteração 11 CONSIDERANDO 16

(16) Para promover a utilização dos combustíveis com baixo teor de carbono e atingir os objectivos em matéria de combate à poluição atmosférica, a solução ideal seria as refinarias disponibilizarem as quantidades necessárias de gasolina com baixa pressão de vapor. Atendendo a que, neste momento, tal não se verifica, opta-se por aumentar o limite aplicável à pressão de vapor das misturas com etanol, de modo a permitir o desenvolvimento do mercado dos biocombustíveis.

Suprimido

Justificação

O aumento do valor máximo da pressão de vapor, como proposto pela Comissão, não se justifica com base em razões de ordem ambiental ou sanitária.

Alteração 12 CONSIDERANDO 16-A (novo)

(16-A) As especificações para a gasolina, o combustível para motores diesel e o gasóleo deveriam ter sido revistas até 31 de Dezembro de 2005. O atraso levou a diferir na mesma proporção a aplicação dos objectivos políticos da União Europeia relativos à redução das emissões de gases com efeito de estufa no sector dos transportes.

Justificação

A Directiva 2003/30 previa que as especificações para a gasolina, o combustível para motores diesel e o gasóleo tivessem sido revistas até 31 de Dezembro de 2005.

Alteração 13 CONSIDERANDO 16-B (novo)

(16-B) A fim de não aumentar o atraso na aplicação dos objectivos de redução das emissões dos gases com efeito de estufa no sector dos transportes, a Comissão deverá permitir aos Estados-Membros que autorizem o mais rapidamente possível a incorporação directa de etanol na gasolina.

Justificação

Seria inconcebível prolongar ainda mais o atraso acumulado desde Dezembro de 2005. A fim de remediar este inconveniente, é oportuno conceder uma derrogação aos Estados-Membros que, para respeitar os objectivos da União Europeia de redução da emissão de gases com efeito de estufa, apliquem ou desejem aplicar as medidas previstas nesta directiva, promovendo a incorporação directa de etanol na gasolina.

Alteração 14 CONSIDERANDO 16-C (novo)

(16-C) Uma vez que os novos combustíveis podem constituir um risco para alguns motores antigos, é indispensável colocar à disposição dos consumidores uma rotulagem adequada dos combustíveis mais ricos em biocombustíveis do que os comercializados actualmente.

Justificação

As disposições da proposta de directiva devem ter plenamente em conta as preocupações dos consumidores, caso contrário os objectivos da União Europeia em matéria de redução das emissões de gases com efeito de estufa não poderão ser atingidos. É o caso, em particular, dos consumidores proprietários de veículos antigos, cuja concepção não previa os novos combustíveis.

Alteração 15
CONSIDERANDO 19

(19) No quadro do estabelecimento de um novo mecanismo de monitorização das emissões de gases com efeito de estufa, deverão ser conferidos poderes à Comissão para que estabeleça o método a utilizar na elaboração dos relatórios sobre as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis utilizados nos transportes rodoviários e nas máquinas móveis não rodoviárias. Atendendo a que essas medidas, tal como as medidas aplicáveis à adaptação dos métodos analíticos autorizados previstas no artigo 10.º da Directiva 98/70/CE, são de alcance geral e destinadas a completar a presente directiva mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, deverão ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

No quadro do estabelecimento de um novo mecanismo de monitorização das emissões de gases com efeito de estufa, deverão ser conferidos poderes à Comissão para que estabeleça, **com base nas directrizes definidas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho**, o método a utilizar na elaboração dos relatórios sobre as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis utilizados nos transportes rodoviários e nas máquinas móveis não rodoviárias. **A Comissão deverá apresentar regularmente ao Parlamento Europeu um relatório sobre as dificuldades registadas, nomeadamente, em caso de atraso na aplicação dessas medidas.** Atendendo a que essas medidas, tal como as medidas aplicáveis à adaptação dos métodos analíticos autorizados previstas no artigo 10.º da Directiva 98/70/CE, são de alcance geral e destinadas a completar a presente directiva mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, deverão ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

Justificação

A Comissão propõe que as emissões de gases com efeito de estufa sejam controladas ao longo de todo o ciclo de vida dos combustíveis e posteriormente reduzidas. De um ponto de vista democrático, é importante que o Parlamento Europeu e o Conselho definam a orientação do método de controlo em vez de deixar o assunto inteiramente para a comitologia.

A redução das emissões de gases com efeito de estufa, nomeadamente no sector dos transportes, constitui um dos objectivos primordiais do Parlamento Europeu, que é o porta-voz das preocupações expressas por todos os cidadãos europeus neste domínio. Por esta razão, o PE gostaria de ser associado a todas as etapas da elaboração das medidas relativas às emissões de gases com efeito de estufa e, pelo menos, de ser informado sobre eventuais atrasos na elaboração e aplicação destas medidas.

Alteração 16
CONSIDERANDO 21

(21) As tecnologias dos biocombustíveis evoluem. Assim, é necessário intensificar a investigação de todos os métodos possíveis de conversão da biomassa em combustível para transportes. É, por conseguinte, adequado adoptar uma abordagem equilibrada, dentro dos limites fixados na directiva, de modo a aumentar, quando aplicável, a utilização de diferentes biocombustíveis. Estes combustíveis incluem: metanol, etanol, álcoois superiores, éteres e outros compostos oxigenados.

(21) As tecnologias dos biocombustíveis **sustentáveis** evoluem. Assim, é necessário intensificar a investigação de todos os métodos possíveis de conversão da biomassa em combustível para transportes. É, por conseguinte, adequado adoptar uma abordagem equilibrada **e tecnologicamente neutra**, dentro dos limites fixados na directiva, de modo a aumentar, quando aplicável, a utilização de diferentes biocombustíveis **sustentáveis**. Estes combustíveis incluem: metanol, etanol, álcoois superiores, éteres e outros compostos oxigenados. ***Dada a grande controvérsia entre os peritos no mundo da ciência e a sociedade em geral quanto ao desempenho dos biocombustíveis de primeira geração (etanol/diesel obtido a partir de culturas alimentares) em termos de redução de emissões de gases com efeito de estufa, bem como aos efeitos colaterais negativos da sua produção, pelo menos 50% dos biocombustíveis elegíveis para preencher o objectivo de redução das emissões de gases com efeito de estufa previsto nesta Directiva e para beneficiar de quaisquer incentivos financeiros ou outros deverão ser biocombustíveis de segunda geração (combustíveis obtidos a partir de materiais lignocelulósicos), com vista a uma retirada gradual dos biocombustíveis de primeira geração até 2020.***

Justificação

Há numerosos biocombustíveis de primeira geração que, comparativamente aos combustíveis fósseis, revelam um fraco desempenho em termos de redução das emissões de gases com efeito de estufa. Além disso, apresentam efeitos colaterais negativos do ponto de vista ambiental e social. Os biocombustíveis de segunda geração prometem um melhor desempenho, atendendo à sua maior produtividade por se tratar de culturas perenes e pelo facto de os seus métodos de cultivo não exigirem a preparação do solo, e, além disso, requerem menos insumos agrícolas. Para um futuro de biocombustíveis sustentáveis, só os de segunda geração devem ser incentivados na UE.

Alteração 17
CONSIDERANDO 22-A (novo)

(22-A) Foram desenvolvidas tecnologias de motores novas e mais limpas para as embarcações de navegação interior. Estes motores só podem ser alimentados por combustíveis com um teor de enxofre muito baixo. O teor de enxofre dos combustíveis utilizados em embarcações de navegação interior será reduzido o mais cedo possível numa única etapa.

Justificação

Modern, clean ships' engines with advanced filtering techniques to combat air pollution are only compatible with fuels with a very low sulphur content. The Commission proposes reducing the sulphur content of fuels used in inland shipping in two stages. However, it would be better to accelerate the introduction of low-sulphur fuel and combine the two stages.

Alteração 18
ARTIGO 1, PONTO -1 (novo)
Artigo 1 (Directiva 98/70/CE)

-1. O artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

A presente directiva fixa, para efeitos da protecção da saúde e do ambiente, as especificações técnicas aplicáveis aos combustíveis destinados a ser utilizados pelos veículos equipados com motor de ignição comandada e com motor de ignição por compressão, assim como com outras tecnologias para motores de veículos."

Justificação

Até agora, a directiva relativa à qualidade dos combustíveis regulamentava unicamente a qualidade dos combustíveis. A alteração proposta prevê, além disso, uma redução obrigatória da quantidade de gases com efeito de estufa provenientes dos combustíveis. Os fornecedores de combustíveis podem conformar-se a esta obrigação produzindo, nomeadamente, outros combustíveis como, por exemplo, o hidrogénio, que apresentam um bom balanço em matéria de

gases com efeito de estufa. Para tornar esta opção possível, é necessário alargar o âmbito de aplicação da presente directiva.

Alteração 19

ARTIGO 1, PONTO 1

Artigo 2, nº 1, ponto 5 (Directiva 98/70/CE)

5. Condições climáticas ***de tipo ártico ou Invernos rigorosos***", temperaturas ***invernais*** médias, registadas no período de ***Outubro a Abril*** na região ou no Estado-Membro em causa, inferiores à média comunitária."

5. Condições climáticas ***caracterizadas por baixas temperaturas ambientes no período de Verão***", temperaturas ***estivais*** médias, registadas no período de ***Mai a Setembro*** na região ou no Estado-Membro em causa, inferiores à média comunitária."

Justificação

The Fuels Quality Directive 98/70/EC (modified by 2003/17/EC) accepted the need for a higher vapour pressure (70kPa) and a shorter summer period in Northern Europe to ensure vehicle operability (cold-start) and to minimise the possibility of static ignition causing fires during vehicle refuelling at the start and end of the summer period in colder countries such as Scandinavia and the parts of the UK. The higher summer vapour pressure limit (70 kPa) also recognised that evaporative VOC emissions in Northern Europe would be reduced by the lower ambient summer temperatures so that environmental performance would be in line with the rest of Europe.

Alteração 20

ARTIGO 1, PONTO 1-A (novo)

Artigo 2, nº 1, ponto 5-A (novo) (Directiva 98/70/CE)

1-A. Ao n.º 1 do artigo 2º, é aditado o seguinte ponto 5-A:

"5-A. 'Desempenho em matéria de gases com efeito de estufa', a quantidade de gases com efeito de estufa presente no combustível, medida em equivalentes de CO2, mais a quantidade de equivalentes de CO2 emitida devido ao processo de extracção e de produção, ao transporte, à distribuição e às alterações na utilização dos solos, menos a quantidade de equivalentes de CO2 cuja emissão tenha sido evitada, aquando da produção de combustíveis, devido à absorção e ao armazenamento ou aos sumidouros."

Justificação

Até 2020, os fornecedores de combustíveis têm de melhorar em 10% o rendimento dos combustíveis em matéria de gases com efeito de estufa. É necessário definir este conceito.

Alteração 21

ARTIGO 1, PONTO 2, ALÍNEA B-A) (novo)
Artigo 3, nº 2, alínea c-A) (nova) (Directiva 98/70/CE)

b-A) Ao nº 2 é aditada a seguinte alínea c-A):

“(c-A) Os Estados-Membros devem também assegurar que, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2012, a gasolina sem chumbo com um teor em bioetanol de, pelo menos, 70% v/v satisfaz as especificações ambientais do anexo VI-A.”.

Justificação

Para a nova gasolina E 85, é indispensável introduzir determinadas especificações ambientais, dado o seu forte teor em bioetanol: pelo menos 70% v/v.

Alteração 22

ARTIGO 1, PONTO 2, ALÍNEA C)
Artigo 3, nº 3, parágrafo 1 (Directiva 98/70/CE)

3. Os combustíveis que cumpram as especificações constantes do anexo III serão assinalados, na língua ou línguas nacionais, com a menção "Gasolina com baixo teor de biocombustíveis".

3. Os combustíveis que cumpram as especificações constantes do anexo III não necessitam de ser assinalados com uma menção específica respeitante ao teor de etanol ou de éter etil-terbutílico (ETBE).

Justificação

Constata-se que o actual parque automóvel da União Europeia pode utilizar um combustível que incorpore até 5% de etanol ou 15% de ETBE. A utilização de gasolinas com um teor de etanol inferior a 5% ou um teor de ETBE inferior a 15% já é hoje corrente nos Estados-Membros da União Europeia. Por conseguinte, a menção de um baixo teor de etanol ou de ETBE não parece ser um elemento determinante de uma correcta informação do consumidor.

Alteração 23

ARTIGO 1, PONTO 2, ALÍNEA C)
Artigo 3, nº 3, parágrafo 2 (Directiva 98/70/CE)

Os combustíveis que cumpram as especificações constantes do anexo V serão assinalados, na língua ou línguas nacionais, com a menção "Gasolina com *alto teor de biocombustíveis*".

Os combustíveis que cumpram as especificações constantes do anexo III serão assinalados, na língua ou línguas nacionais, com a menção "Gasolina com biocombustíveis".

Justificação

Para não criar confusão no espírito do consumidor, a denominação "gasolina com alto teor de biocombustíveis" deve ser reservada para a gasolina que contenha uma percentagem realmente elevada de biocomponentes. Sendo assim, a gasolina que contenha entre 0% e 5% de biocombustíveis deve ser denominada "gasolina com baixo teor de biocombustíveis", ao passo que a gasolina que contenha mais de 5% de biocombustíveis deve ser denominada "gasolina com biocombustíveis".

Alteração 24

ARTIGO 1, PONTO 3, ALÍNEA C)
Artigo 4, nº 5 (Directiva 98/70/CE)

5. Os Estados-Membros devem assegurar que, a partir de 1 de Janeiro de 2008, os gasóleos comercializados nos seus territórios, destinados a serem utilizados em máquinas móveis não rodoviárias e tractores agrícolas e florestais, contenham menos de 1 000 mg/kg de enxofre. O mais tardar em 31 de Dezembro de 2009, o teor máximo autorizado de enxofre nos gasóleos destinados a serem utilizados em máquinas móveis não rodoviárias e tractores agrícolas e florestais, *à excepção das* embarcações de navegação interior, será de 10 mg/kg."

5. Os Estados-Membros devem assegurar que, a partir de 1 de Janeiro de 2008, os gasóleos comercializados nos seus territórios, destinados a serem utilizados em máquinas móveis não rodoviárias e tractores agrícolas e florestais, contenham menos de 1 000 mg/kg de enxofre. O mais tardar em 31 de Dezembro de 2009, o teor máximo autorizado de enxofre nos gasóleos destinados a serem utilizados em máquinas móveis não rodoviárias e tractores agrícolas e florestais, *incluindo as* embarcações de navegação interior, será de 10 mg/kg."

Tal não impede que sejam estabelecidos novos requisitos em matéria de redução das emissões provenientes dos motores das referidas embarcações.

Os Estados-Membros devem também assegurar que até 31 de Dezembro de 2009, o mais tardar, os gasóleos destinados a serem utilizados em máquinas móveis não rodoviárias e em embarcações de navegação interior sejam alinhados pela qualidade dos combustíveis diesel para veículos rodoviários, conforme especificado no Anexo IV.

Justificação

A Comissão propõe que, para as máquinas móveis não rodoviárias e tractores agrícolas e florestais, se reduza o teor de enxofre. Estes combustíveis devem satisfazer todos os requisitos aplicáveis aos veículos rodoviários, segundo o que está estabelecido no anexo IV. Os combustíveis destinados a ser utilizados em embarcações de navegação interior devem igualmente ser alinhados, sem prejuízo do desenvolvimento de novos esforços de redução através do melhoramento da tecnologia dos motores das embarcações.

Alteração 25

ARTIGO 1, PONTO 3, ALÍNEA D)

Artigo 4, nº 6 (Directiva 98/70/CE)

d) É aditado o novo n.º 6 seguinte:

Suprimido

"6. Os Estados-Membros devem assegurar que, o mais tardar em 31 de Dezembro de 2009, o teor máximo autorizado de enxofre nos gasóleos destinados a serem utilizados nas embarcações de navegação interior seja de 300 mg/kg.

Justificação

Consistent with amendment by same authors to previous paragraph aligning fuels intended for inland waterway vessels to the specifications for fuels for non-road machinery and road vehicles, therefore introducing the 10 mg/kg requirement earlier.

It is premature and unjustified to lower sulphur content of fuels used by inland waterway vessels. To fully benefit, it is necessary to have vessels equipped with Exhaust Gas Treatment (EGT) technologies. In the absence of such a requirement, a lowering of sulphur content will lead to a net increase of CO2 emissions at refinery level in comparison to the relative insignificant contribution of SO2 emissions from inland shipping.

Alteração 26

ARTIGO 1, PONTO 4, ALÍNEA B)

Artigo 6, nº 1-A (Directiva 98/70/CE)

1-A. Em derrogação ao anexo III, um Estado-Membro pode adoptar medidas para assegurar que, no conjunto do seu território ou em zonas específicas sujeitas a temperaturas ***invernais médias extremamente baixas***, seja permitida uma pressão de vapor mais elevada que a pressão

1-A. Em derrogação ao anexo III, um Estado-Membro pode adoptar medidas para assegurar que, no conjunto do seu território ou em zonas específicas sujeitas a ***baixas temperaturas ambiente no Verão***, seja permitida uma pressão de vapor mais elevada que a pressão máxima especificada

máxima especificada para o período de Verão, conforme estabelecido na nota de rodapé n.º 5 do anexo III e na nota de rodapé n.º 4 do anexo V ."

para o período de Verão, conforme estabelecido na nota de rodapé n.º 5 do anexo III e na nota de rodapé n.º 4 do anexo V ."

Justificação

The Fuels Quality Directive 98/70/EC (modified by 2003/17/EC) accepted the need for a higher vapour pressure (70kPa) and a shorter summer period in Northern Europe to ensure vehicle operability (cold-start) and to minimise the possibility of static ignition causing fires during vehicle refuelling at the start and end of the summer period in colder countries such as Scandinavia and the parts of the UK. The higher summer vapour pressure limit (70 kPa) also recognised that evaporative VOC emissions in Northern Europe would be reduced by the lower ambient summer temperatures so that environmental performance would be in line with the rest of Europe.

Alteração 27

ARTIGO 1, PONTO 5

Artigo 7-A (Directiva 98/70/CE)

1. A partir de 1 de Janeiro de **2009**, os Estados-Membros exigirão que os fornecedores de combustíveis para transportes rodoviários e máquinas móveis não rodoviárias que sejam colocados no mercado monitorizem e elaborem relatórios sobre as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida desses combustíveis.

2. A partir de 1 de Janeiro de **2011**, os Estados-Membros exigirão que os fornecedores de combustíveis para transportes rodoviários e máquinas móveis não rodoviárias que sejam colocados no mercado reduzam as emissões de gases com efeito de estufa produzidos por esses combustíveis. Esta redução será equivalente a mais **1%** das emissões registadas em 2010 **por cada ano civil**, até 2020 inclusive. O nível das emissões de gases com efeito de estufa produzidos por unidade energética ao longo do ciclo de vida dos combustíveis comunicado em 2020 não será superior a 90% do nível indicado em 2010.

1. A partir de 1 de Janeiro de **2010**, os Estados-Membros exigirão que os fornecedores de combustíveis para transportes rodoviários e máquinas móveis não rodoviárias que sejam colocados no mercado monitorizem e elaborem relatórios sobre as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida desses combustíveis.

2. A partir de 1 de Janeiro de **2012**, os Estados-Membros exigirão que os fornecedores de combustíveis para transportes rodoviários e máquinas móveis não rodoviárias que sejam colocados no mercado reduzam as emissões de gases com efeito de estufa produzidos por esses combustíveis **por unidade de energia**. Esta redução **das emissões comparativamente ao ano de referência** será equivalente, **no mínimo**, a mais **2%** das emissões registadas em 2010 por cada **dois anos civis**, até 2020 inclusive. O nível das emissões de gases com efeito de estufa produzidos por unidade energética ao longo do ciclo de vida dos combustíveis comunicado em 2020 não será

3. As medidas necessárias à aplicação do mecanismo de monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis, com base numa definição precisa dos elementos a ter em consideração para calcular essas emissões, de modo a cumprir as obrigações estabelecidas nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, que tenham por objectivo alterar elementos não essenciais da presente directiva, a fim de a completar, serão adoptadas em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 11º.

superior a 90% do nível indicado em 2010.

3. As medidas necessárias à aplicação do mecanismo de monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa ***por unidade de energia*** produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis, com base numa definição precisa dos elementos a ter em consideração para calcular essas emissões, de modo a cumprir as obrigações estabelecidas nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, que tenham por objectivo alterar elementos não essenciais da presente directiva, a fim de a completar, serão adoptadas em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 11º, ***com base nas directrizes referidas no anexo VI-A e no relatório mencionado no artigo 9.º-A.***

Alteração 28
ARTIGO 1, PONTO 5
Artigo 7-B (Directiva 98/70/CE)

Artigo 7.º-B

Suprimido

Mistura de etanol e gasolina

As medidas relacionadas com as particularidades da mistura de etanol e gasolina e, designadamente, com a pressão de vapor prevista no anexo VI e com as alternativas possíveis, destinadas a alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente com o objectivo de a completar, serão adoptadas em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 11º."

Justificação

Vem na sequência das alterações aos considerandos 15 e 16, propostas pelos mesmos autores.

Na sua resolução de 26 de Setembro de 2006 sobre a Estratégia Temática sobre a poluição atmosférica, o Parlamento Europeu convida a Comissão a estabelecer, no que respeita aos compostos orgânicos voláteis (COV) formadores de ozono, um objectivo de redução de 55% entre 2010 e 2020. Caso fosse aplicada uma derrogação relativa ao etanol, o aumento nas

emissões de COV que daí resultaria não seria nem compatível com a posição do Parlamento Europeu nem justificável. Existem outras formas de misturar biocombustíveis com combustíveis convencionais que não conduzem a um aumento da pressão do vapor. A isenção relativa ao etanol é, por conseguinte, injustificada e deve ser suprimida

Alteração 29

ARTIGO 1, PONTO 5

Artigo 7-B-A (novo) (Directiva 98/70/CE)

Artigo 7.º-B-A

Critérios de sustentabilidade para os biocombustíveis e a biomassa

1. Só os biocombustíveis e as matérias-primas não fósseis que satisfaçam os critérios de sustentabilidade da produção e do rendimento em matéria de gases com efeito de estufa durante o ciclo de vida, tal como enunciado no anexo VI-B, são considerados como contribuindo para o objectivo do artigo 7º-A.

2. Os Estados-Membros poderão aceitar os acordos bilaterais e multilaterais, sujeitos a controlo e verificação por terceiros, entre a Comunidade e países terceiros como prova de que as condições enunciadas no anexo VI-B se encontram preenchidas.

3. Os Estados Membros aceitarão a prova do respeito dos regimes internacionais voluntários que fixam normas de produção sustentáveis de produtos agrícolas ou silvícolas como prova de que as condições enunciadas no anexo VI-B foram cumpridas, desde que os regimes em questão tenham sido certificados como satisfazendo normas adequadas em matéria de fiabilidade, transparência e controlo por terceiros independentes. Uma lista dos regimes que satisfazem estes critérios será publicada e actualizada periodicamente.

Os critérios de sustentabilidade enunciados no anexo VI-B serão aprovados segundo o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 2 do artigo 11.º.

Estes critérios constituem um conjunto mínimo de critérios susceptíveis de ulterior desenvolvimento no quadro da revisão da Directiva 2003/30/CE.

Alteração 30
ARTIGO 1, PONTO 6
Artigo 8-A (Directiva 98/70/CE)

A Comissão ***continuará a*** desenvolver um método de ensaio adequado no que se refere aos aditivos metálicos utilizados nos combustíveis."

A utilização do aditivo metálico MMT nos combustíveis será proibida a partir de 1 de Janeiro de 2010. A Comissão desenvolverá um método de ensaio adequado no que se refere aos aditivos metálicos ***diferentes do MMT*** utilizados nos combustíveis.

Justificação

Nalguns Estados-Membros, adita-se MMT à gasolina, a fim de melhorar a qualidade, medíocre, da gasolina importada da Rússia. A utilização deste aditivo e de outros aditivos metálicos é muito nociva para o ambiente. O MMT pode facilmente ser substituído por substâncias menos nocivas, pelo que a utilização deste aditivo deve ser proibida a partir de 2010. No que respeita aos outros aditivos metálicos, a Comissão elaborará métodos de ensaio adequados.

Alteração 31
ARTIGO 1, PONTO 7
Artigo 9, n.º 2, alínea a) (Directiva 98/70/CE)

a) A utilização dos biocombustíveis ***no quadro da aplicação da presente directiva e o aproveitamento e evolução da tecnologia automóvel, tendo em conta o objectivo definido na análise estratégica da política energética* realizada pela Comissão, que consiste em atingir uma quota mínima de 10% de biocombustíveis nos combustíveis para transportes até 2020 e em descarbonizar os combustíveis utilizados no sector dos transportes;***

a) O objectivo de descarbonizar os combustíveis utilizados no sector dos transportes e a utilização dos biocombustíveis na consecução deste objectivo, os efeitos negativos, directos ou indirectos, da produção de biocombustíveis no ambiente, nas zonas especiais de conservação, nas condições sociais e nos preços dos alimentos em todos os países produtores.

Justificação

Monitoring progress of decarbonising transport fuel is important to be able to interfere if necessary. For biofuels a 'Health Check' is necessary given the many uncertainties around this product. Given the many potential negative effects the outcome of the Health Check should be used to revise the policy of biofuels fully if necessary. The recent OECD-report also raises serious questions on the policy of stimulating biofuels.

One of the most important check points is to assess if purchasing power of fuel buyers will push food buyers from the market in developing countries, and to assess if deforestation due to biofuels, whether directly or indirectly, has come to a halt after this Directive came into force. This assessment should be done in cooperation with FAO/UNEP.

Alteração 32

ARTIGO 1, PONTO 7

Artigo 9, n.º 2, alínea c) (Directiva 98/70/CE)

c) Os limites aplicáveis à pressão de vapor das misturas de etanol e gasolina; ***Suprimido***

Justificação

A proposta da Comissão revela-se desequilibrada, uma vez que promove apenas um tipo de componente dos biocombustíveis (etanol), em detrimento de outros. Uma maior utilização de etanol é incompatível com muitos sistemas de combustível utilizados em numerosos veículos existentes e suscitará um aumento das emissões de vapores poluentes, que contribuem para a poluição por ozono troposférico e que são susceptíveis de provocar a morte prematura de pessoas que sofrem de insuficiência respiratória ou de problemas cardíacos. Reputa-se importante autorizar uma maior flexibilidade visando igualmente a utilização de outros biocomponentes (como sejam o bio-ETBE, o bio-TAEE, o biometano renovável, o gás natural ou o hidrogénio).

Alteração 33

ARTIGO 1, PONTO 7

Artigo 9, n.º 2, alínea f) (Directiva 98/70/CE)

f) A utilização de aditivos metálicos nos combustíveis.

(f) A utilização de aditivos metálicos ***diferentes dos MMT*** nos combustíveis.

Justificação

Cf. justificação da alteração 34.

Alteração 34

ARTIGO 1, PONTO 7
Artigo 9, n.º 2, alínea f-A) (nova) (Directiva 98/70/CE)

(f-A) O volume total dos componentes utilizados na gasolina e no gasóleo, tendo em conta a legislação comunitária em matéria de ambiente, inclusive os objectivos da Directiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2000, que estabelece um quadro de acção comunitária no domínio da política da água¹ e das suas directivas filhas.

¹ JO L 327 de 22.12.2000, p. 1. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2455/2001/CE (JO L 331, de 15.12.2001, p. 1).

Justificação

Existem provas de que as massas da água estão, por vezes, poluídas com produtos utilizados no gasóleo ou na gasolina, como o MTBE ou o ETBE, ou outros produtos como, por exemplo, o benzeno. Esta questão deve ser analisada à luz da directiva-quadro relativa à água e de outra legislação ambiental da União Europeia.

Alteração 35
ARTIGO 1, PONTO 7-A (novo)
Artigo 9-A (novo) (Directiva 98/70/CE)

7-A. É inserido o novo artigo 9.º-A seguinte:

"Artigo 9.º-A

Relatórios

1. A Comissão apresentará, até 31 de Junho de 2008, um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho com base nas directrizes referidas no anexo VI-A, no qual clarificará:

a) a metodologia a seguir no controlo e na notificação das emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis utilizados

nos transportes rodoviários;

b) a relação de qualquer mecanismo de redução com o sistema de comércio de direitos de emissão da UE e os compromissos assumidos pelos Estados-Membros ao abrigo do Protocolo de Quioto;

c) a definição do ano de referência."

Alteração 36

ARTIGO 1, PONTO 12, PARÁGRAFO -1 (novo)
Anexo III, quadro (Directiva 98/70/CE)

Na linha correspondente a "Hidrocarbonetos aromáticos policíclicos", a entrada constante da coluna "Máximo" é substituída por "56,0(5)".

Justificação

O Anexo III é aplicável à gasolina com um teor de biocombustíveis de 0,5%. Como a gasolina que contém 5 a 10% de biocombustíveis é denominada "gasolina de baixo teor de biocombustíveis", é oportuno manter, para a gasolina que contém 0 a 5% de biocombustíveis, a simples designação de "gasolina", que tem na actual Directiva 98/70/CE não alterada.

Alteração 37

ARTIGO 1, PONTO 12, PARÁGRAFO -1-A (novo)
Anexo III, nota de rodapé 4 (Directiva 98/70/CE)

Na nota de rodapé n.º 4, a expressão "de tipo ártico ou Invernos rigorosos" é substituída por "caracterizadas por baixas temperaturas ambientes no período de Verão".

Justificação

The Fuels Quality Directive 98/70/EC (modified by 2003/17/EC) accepted the need for a higher vapour pressure (70kPa) and a shorter summer period in Northern Europe to ensure vehicle operability (cold-start) and to minimise the possibility of static ignition causing fires during vehicle refuelling at the start and end of the summer period in colder countries such as Scandinavia and the parts of the UK. The higher summer vapour pressure limit (70 kPa) also recognised that evaporative VOC emissions in Northern Europe would be reduced by the lower

ambient summer temperatures so that environmental performance would be in line with the rest of Europe.

Alteração 38
ARTIGO 1, PONTO 12
Anexo III, nota de rodapé 5 (Directiva 98/70/CE)

Na nota de rodapé n.º 5, é aditado o texto seguinte: "Se o combustível contiver etanol, a pressão de vapor máxima no período de Verão poderá exceder 60kPa, sendo o excesso obtido a partir dos valores indicados no quadro do anexo VI."

A nota de rodapé n.º 5 passa a ter a seguinte redacção: "Nos Estados-Membros com baixas temperaturas ambientes no período de Verão, a pressão de vapor máxima não deverá exceder 66,0 kPa."

Justificação

In its resolution on the Thematic Strategy on air pollution of 26 September 2006 the European Parliament called upon the Commission to reduce the ozone-forming volatile organic compounds (VOC) with 55% between 2010 and 2020. An increase of VOC emissions, which would be the result if an ethanol waiver is applied, is neither in line with the position of the European Parliament nor justified. There are other ways of blending biofuels with conventional fuels that don't lead to increased vapour pressure. An exemption for ethanol is therefore unjustified and should be deleted.

Blending ethanol can result in increased vapour pressure. It is important to ensure that this legislation does not result in an increase in the maximum permitted vapour pressure.

The waiver as proposed would lead to an increase of the vapour pressure up to 68kPa, which would deteriorate air quality. Therefore, the overall maximum vapour pressure has to be lowered. With this approach, even with the waiver the maximum vapour pressure will not exceed the 60kPa and air pollution will not increase.

The Fuels Quality Directive 98/70/EC (modified by 2003/17/EC) accepted the need for a higher vapour pressure (70kPa) and a shorter summer period in Northern Europe to ensure vehicle operability (cold-start) and to minimise the possibility of static ignition causing fires during vehicle refuelling at the start and end of the summer period in colder countries such as Scandinavia and the parts of the UK. The higher summer vapour pressure limit (70 kPa) also recognised that evaporative VOC emissions in Northern Europe would be reduced by the lower ambient summer temperatures so that environmental performance would be in line with the rest of Europe.

Alteração 39
ARTIGO 1, PONTO 13, ALÍNEA A)
Anexo IV, quadro (Directiva 98/70/CE)

a) Na linha correspondente a "Hidrocarbonetos aromáticos policíclicos", a entrada constante da coluna "Máximo" é substituída por "8".

a) Na linha correspondente a "Hidrocarbonetos aromáticos policíclicos", a entrada constante da coluna "Máximo" é substituída por "6".

Justificação

É conveniente reduzir, tanto quanto possível, as emissões de hidrocarbonetos aromáticos policíclicos (HAP), que são nocivos. A Comissão pretende reduzir de 11% para 8% o valor máximo autorizado de HAP. Acontece que, em média, na União Europeia, os combustíveis contêm cerca de 3% de HAP; raramente se ultrapassa o nível de 6%. A percentagem máxima prescrita pode, portanto, ser ainda reduzida até 6%.

Alteração 40

ARTIGO 1, PONTO 15-A (novo)

Anexo VI-A e VI-B (novos) (Directiva 98/70/CE)

15-A. São aditados os Anexos VI-A e VI-B, que figuram em anexo à presente directiva.

Justificação

É necessário especificar o modo como os desempenhos dos combustíveis em matéria de gases com efeito de estufa serão controlados e reduzidos. É com este objectivo que se aditam dois anexos novos.

Alteração 41

ANEXO

Anexo V, subtítulo (Directiva 98/70/CE)

Tipo: Gasolina com **alto** teor de biocombustíveis

Tipo: Gasolina com biocombustíveis

Justificação

O Anexo V contém disposições aplicáveis à gasolina que contém um mínimo de 5% de biocombustíveis. É enganoso designar uma gasolina que contém essa percentagem de biocombustíveis "gasolina com alto teor de biocombustíveis". Esta expressão deveria ser reservada à gasolina que tenha um teor muito mais elevado de biocombustíveis. A designação "gasolina com biocombustíveis" é mais adequada.

Amendment 42

Anexo V, quadro, linha 3, coluna 4 (Directiva 98/70/CE)

Pressão de vapor, período de Verão
60,0 (4)

Pressão de vapor, período de Verão
56,0 (4)

Justificação

Cf. justificação da alteração 40.

Alteração 43

ANEXO

Anexo V, quadro, linha 7, travessão 2, coluna 4 (Directiva 98/70/CE)

- **etanol** (podem ser necessários agentes estabilizadores) %v/v **10**

- **etanol** (podem ser necessários agentes estabilizadores)
%v/v **5-10**

Justificação

É preferível prever, por um lado, uma gasolina que contém de 0 a 5% de etanol e, por outro lado, uma gasolina que contém de 5 a 10% de etanol.

Alteração 44

ANEXO

Anexo V, nota de rodapé 3 (Directiva 98/70/CE)

(3) O período de Verão começará, o mais tardar, a 1 de Maio e não terminará antes de 30 de Setembro. Para os Estados-Membros com condições climáticas **de tipo ártico ou Invernos rigorosos**, o período de Verão começará, o mais tardar, a 1 de Junho e não terminará antes de 31 de Agosto.

(3) O período de Verão começará, o mais tardar, a 1 de Maio e não terminará antes de 30 de Setembro. Para os Estados-Membros com condições climáticas caracterizadas por **baixas temperaturas ambiente no período de Verão**, o período de Verão começará, o mais tardar, a 1 de Junho e não terminará antes de 31 de Agosto.

Justificação

The Fuels Quality Directive 98/70/EC (modified by 2003/17/EC) accepted the need for a higher vapour pressure (70kPa) and a shorter summer period in Northern Europe to ensure vehicle operability (cold-start) and to minimise the possibility of static ignition causing fires during vehicle refuelling at the start and end of the summer period in colder countries such as Scandinavia and the parts of the UK. The higher summer vapour pressure limit (70 kPa) also recognised that evaporative VOC emissions in Northern Europe would be reduced by the lower ambient summer temperatures so that environmental performance would be in line with the rest of Europe.

Alteração 45
ANEXO
Anexo V, nota de rodapé 4 (Directiva 98/70/CE)

(4) Nos Estados-Membros com condições climáticas **de tipo ártico ou Invernos rigorosos**, a pressão de vapor máxima não deverá exceder **70,0 kPa**. Se o combustível contiver etanol, a pressão de vapor máxima no período de Verão poderá exceder **60kPa**, sendo o excesso obtido a partir dos valores indicados no quadro do *anexo VI*.

(4) Nos Estados-Membros com condições climáticas caracterizadas por **baixas temperaturas ambiente no período de Verão**, a pressão de vapor máxima não deverá exceder **66,0 kPa**. Se o combustível contiver etanol, a pressão de vapor máxima no período de Verão poderá exceder **56kPa**, **o limite adequado de pressão de vapor no período de Verão, ou 66 kPa**, sendo o excesso obtido a partir dos valores indicados no quadro do *anexo VI*.

Justificação

Blending ethanol can result in increased vapour pressure. It is important to ensure that this legislation does not result in an increase in the maximum permitted vapour pressure. Therefore and in line the maximum summer vapour pressure, the maximum vapour pressure under arctic or severe winter conditions should be lowered from 70kPa to 66kPa.

The Fuels Quality Directive 98/70/EC (modified by 2003/17/EC) accepted the need for a higher vapour pressure and a shorter summer period in Northern Europe to ensure vehicle operability (cold-start) and to minimise the possibility of static ignition causing fires during vehicle refuelling at the start and end of the summer period in colder countries such as Scandinavia and the parts of the UK. The higher summer vapour pressure limit also recognised that evaporative VOC emissions in Northern Europe would be reduced by the lower ambient summer temperatures so that environmental performance would be in line with the rest of Europe.

Alteração 46
ANEXO
Anexo VI (Directiva 98/70/EC)

ANEXO VI
VALORES AUTORIZADOS POR
DERROGAÇÃO PARA A PRESSÃO DE
VAPOR DA GASOLINA QUE CONTÉM
ETANOL

Suprimido

Teor de etanol (%v/v)	Valores autorizados por derrogação para a pressão de vapor (kPa)
--	---

0	0
1	3.65
2	5.95
3	7.20
4	7.80
5	8.0
6	8.0
7	7.94
8	7.88
9	7.82
10	7.76

A determinação do valor autorizado por derrogação para um teor de etanol intermédio situado entre dois dos valores indicados será feita por extrapolação linear directa entre o teor de etanol imediatamente superior e o teor de etanol imediatamente inferior ao valor intermédio.

Justificação

Vem na sequência das alterações aos considerandos 15 e 16 e aos artigos 1º, ponto 5 (Artigo 7º-B (Directiva 98/70/CE)), e 1º, ponto 8 (Artigo 11º (Directiva 98/70/CE)), propostas pelos mesmos autores.

Na sua resolução de 26 de Setembro de 2006 sobre a Estratégia Temática sobre a poluição atmosférica, o Parlamento Europeu convida a Comissão a estabelecer, no que respeita aos compostos orgânicos voláteis (COV) formadores de ozono, um objectivo de redução de 55% entre 2010 e 2020. Caso fosse aplicada uma derrogação relativa ao etanol, o aumento nas emissões de COV que daí resultaria não seria nem compatível com a posição do Parlamento Europeu nem justificável. Existem outras formas de misturar biocombustíveis com combustíveis convencionais que não conduzem a um aumento da pressão do vapor. A isenção relativa ao etanol é, por conseguinte, injustificada e deve ser suprimida

Alteração 47

ANEXO

Anexo VI-A (novo) (Directiva 98/70/CE)

ANEXO VI-A

MÉTODO DE MEDIÇÃO DAS EMISSÕES DE GASES COM EFEITO DE ESTUFA PRODUZIDOS PELOS COMBUSTÍVEIS DURANTE O SEU CICLO DE VIDA

1. Nos relatórios sobre as emissões de gases com efeito de estufa produzidos por todos os combustíveis durante o seu ciclo de vida, serão tidos em conta os seguintes elementos:

a) Extracção/produção de matérias-primas, incluindo:

- o modo como a extracção foi efectuada, medido ou avaliado por local de extracção;

- uma avaliação da quantidade de energia utilizada durante a extracção que inclua a combustão em tocha, as fugas e outras formas de consumo de energia ligado ao processo;

- o impacto das modificações da utilização dos solos, incluindo transferências de actividades agrícolas;

- a quantidade de energia utilizada pela produção e utilização de substâncias agro-químicas por unidade de energia;

- o impacto dos produtos derivados;

- a utilização de combustíveis para maquinaria de produção, por unidade;

b) Transporte e distribuição, incluindo:

- o transporte do poço até ao primeiro local de refinação/transferência com base em equivalentes CO₂ médios, por unidade de energia;

- o número de quilómetros de transporte desde o poço até ao local de refinação/transferência;

- o número de quilómetros de transporte desde o local de refinação/transferência até ao ponto de venda com base em equivalentes CO₂ médios por unidade de energia;

c) Conversão/refinação, incluindo:

- a quantidade de energia utilizada no processo de conversão/refinação por unidade de energia;

- a quantidade de equivalentes CO2 emitidos por unidade de energia;

d) Produto final:

- o teor de carbono por unidade de energia.

2. Antes de 1 de Janeiro de 2011, estabelecer-se-ão normas mínimas para combustíveis baseadas nas emissões de gases com efeito de estufa produzidas ao longo do ciclo de vida, medidas de acordo com o n.º 1 do presente Anexo. As normas consistirão nos resultados da medição registados pelo fornecedor de combustíveis com o melhor rendimento global, ou pela média dos três melhores fornecedores. Se necessário, poder-se-á estabelecer uma distinção entre o petróleo bruto convencional leve e o pesado.

3. A partir de 1 de Janeiro de 2012, a redução de equivalentes CO2, prevista no artigo 7º-A, n.º 2, poderia ser determinada com base em valores pré-estabelecidos por ponto de extracção, ou num teor fixo de equivalentes CO2, de acordo com o princípio “well-to-wheel”. Tais valores pré-estabelecidos serão conservadores no cálculo das reduções de emissões de gases com efeito de estufa. Os fornecedores de combustível podem afastar-se deste valor num sentido positivo se conseguirem provar que o seu produto tem um rendimento mais baixo em matéria de gases com efeito de estufa do que o valor pré-estabelecido.

Justificação

O presente anexo dá orientações para o método de medição do CO2 proveniente de todos os combustíveis (incluindo os combustíveis fósseis, os biocombustíveis e o hidrogénio). Se os fornecedores conseguirem atingir o objectivo de redução das emissões de carbono fixado no artigo 7º bis utilizando novos combustíveis, como, por exemplo, o hidrogénio, tal levaria a um considerável aumento dos investimentos nas novas tecnologias para veículos.

A metodologia está dividida em três partes: a primeira descreve o processo de supervisão das emissões de gases com efeito de estufa ao longo de toda a cadeia; a segunda fixa as normas de base relativas à redução das emissões desse tipo de gases; quanto à terceira, descreve a fase de redução e introduz a possibilidade de utilizar valores pré-estabelecidos.

ANEXO VI-B

**CRITÉRIOS DE SUSTENTABILIDADE
PARA OS BIOCOMBUSTÍVEIS E A
BIOMASSA**

Os critérios relativos à biodiversidade e à sustentabilidade social basear-se-ão num sistema em que a matéria-prima dos combustíveis é rastreável até à sua fonte, e todas as empresas da cadeia de produção de biomassa sustentável são certificadas.

1. Os critérios relativos à biodiversidade e ao ambiente deverão assegurar, nomeadamente, que:

- nenhum impacto negativo significativo na biodiversidade, e concretamente nenhuma produção ou extracção de biomassa, tenha lugar próximo de zonas naturais de valor ou de zonas públicas protegidas, a não ser que se trate de fluxos de resíduos ou de resíduos florestais;

- a produção de biomassa não provoque qualquer desflorestação nem perda líquida de outros sumidouros de carbono (como zonas pantanosas e pastagens permanentes), no solo ou à sua superfície;

- as convenções e regulamentações internacionais sejam respeitadas, em particular as pertinentes normas da OIT e convenções da ONU relativas à protecção das comunidades indígenas;

- a produção de combustíveis não provoque efeitos adversos (por exemplo, escassez de água) nos recursos hídricos;

- a qualidade da água, do ar e do solo não seja adversamente afectada pela extracção ou produção das matérias-primas dos combustíveis;

- seja observada a obrigação periódica de informar sobre eventuais impactos negativos indirectos resultantes das modificações da utilização dos solos e das transferências de actividades agrícolas;

- comparativamente aos combustíveis fósseis, pelo menos 50% das reduções de emissões de gases com efeito de estufa sejam directamente associadas aos combustíveis não fósseis produzidos a partir de biomassa.

2. Os critérios sociais deverão assegurar, nomeadamente, que:

- seja observada a obrigação periódica de informar sobre o impacto social da produção de matérias primas biológicas, em particular sobre os preços dos produtos alimentares para demonstrar a ausência de consequências negativas, nomeadamente na segurança alimentar;

- seja obtida uma declaração do consentimento por parte de uma representação das comunidades ou das populações locais;

- sejam garantidos o acesso à informação e a participação por parte do público;

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A revisão da directiva relativa à qualidade dos combustíveis tem um duplo objectivo. Em primeiro lugar, melhorar a qualidade do ar, reduzindo, nomeadamente, as emissões de enxofre e de HAP. O segundo objectivo é contribuir para a luta contra as alterações climáticas reduzindo as emissões de gases com efeito de estufa produzidos pelos combustíveis utilizados no sector dos transportes. Este segundo objectivo representa uma decisão política notável. Em primeiro lugar, as emissões de gases com efeito de estufa devem ser medidas ao longo do seu ciclo de vida: extracção, produção, transporte, distribuição e utilização final. A etapa seguinte consiste em reduzir as emissões. É a primeira vez que um objectivo de redução é aplicado a um produto específico (combustível) com base numa análise do ciclo de vida. É interessante que, nos Estados Unidos, o Estado da Califórnia tenha anunciado, quase simultaneamente, uma iniciativa semelhante, o que abriu uma perspectiva de cooperação produtiva com os Estados Unidos. Para preparar o debate político, os coordenados da Comissão do Ambiente do Parlamento Europeu mandaram efectuar um estudo. Este estudo, intitulado *Inclusion of sustainability criteria in the Fuel Quality Directive*, foi publicado no início de Julho. Em 5 de Julho, a comissão ENVI e o departamento político organizaram um seminário durante o qual vários peritos expuseram os seus pontos de vista e para o qual tinham sido convidadas as partes interessadas. Participaram também no debate cerca de 50 pessoas, entre as quais representantes da Comissão, do CES, dos Estados-Membros, da Presidência do Conselho, do sector petrolífero, do movimento ecológico e dos produtores de biocombustíveis. Durante os últimos meses, a relatora teve vários encontros, tanto com partes interessadas como com peritos. Em Maio, participou, na Califórnia, num simpósio sobre o tema em apreciação. Diferentes opções sobre, por um lado, a qualidade do ar e, por outro lado, os objectivos a fixar em matéria de clima necessitam de uma maior especificação.

1. Qualidade do ar

A directiva relativa à qualidade dos combustíveis fixa novas normas aplicáveis ao dióxido de enxofre e aos hidrocarbonetos aromáticos policíclicos. No que respeita ao teor de enxofre dos combustíveis utilizados nas embarcações de navegação interior, a Comissão propõe a sua redução em duas etapas. : para 300 mg/kg em 31 de Dezembro de 2009, e para 10 mg/kg em 31 de Dezembro de 2011. A Comissão justifica esta abordagem em duas etapas remetendo para o consumo suplementar de energia necessário para reduzir o teor de enxofre dos combustíveis. Pode no entanto contrapor-se que um combustível com fraco teor de enxofre torna possível a existência de motores de embarcações mais eficientes. O consumo suplementar de energia na refinaria é amplamente compensado pela redução do consumo de combustível pelas embarcações. Já estão disponíveis motores náuticos mais eficientes.

A Comissão propõe a redução de 11% para 8% do teor máximo admissível de hidrocarbonetos aromáticos policíclicos nos combustíveis. Acontece que, na UE, o nível médio situa-se entre 3 e 4%; raramente se ultrapassa o nível de 6%. Seria, portanto, possível, sem grandes custos excessivos, reduzir ainda de 8% para 6% a percentagem máxima.

Pressão de vapor e etanol

Outra questão: a pressão de vapor. Quanto maior for a pressão de vapor, mais elevadas são as emissões de compostos orgânicos voláteis (COV). Os COV desempenham um papel importante na formação de ozono. Quando o tempo está quente, a formação de ozono pode constituir um problema de saúde importante. Na sua resolução sobre a estratégia temática sobre a qualidade do ar, o Parlamento solicitou que se demonstre uma maior ambição, justamente devido à toxicidade das emissões de COV. A Comissão não propõe uma redução suplementar e deseja manter a pressão de vapor máxima admissível em 60 kPa, com possibilidade de, em condições climáticas de tipo polar, passar para 70 kPa, por forma a que, mesmo nas regiões que têm um clima do tipo polar, os carros possam arrancar. Além disso, a própria Comissão propõe um aumento em caso de adição de etanol. A adição de etanol produz um efeito secundário: a pressão de vapor aumenta, o que aumenta a libertação de COV na atmosfera. O aumento da pressão de vapor não é directamente proporcional à quantidade de etanol adicionada. Atinge um máximo para 5% de etanol adicionado, depois reduz-se progressivamente.

Para apresentar uma proposta equilibrada, a relatora inspirou-se no que se faz nos Estados Unidos. Na maior parte dos Estados deste país, a pressão de vapor máxima autorizada é consideravelmente mais baixa: 48 kPa. Não está previsto nenhum aumento em caso de adição de etanol ainda que os Estados onde a qualidade do ar o permite tenham essa possibilidade. Nenhum obstáculo técnico impede que se torne obrigatório, também na UE, uma pressão de vapor mais baixa. Uma pressão de vapor de 56 kPa é possível. Além disso, podemos perguntar em que medida se deve abrir uma excepção para o etanol. Tendo em conta o aumento rápido da pressão de vapor em caso de adição de uma pequena percentagem de etanol, seria dar um incentivo errado autorizar um aumento da pressão de vapor em caso de adição de uma pequena percentagem. Com efeito, neste caso, uma contribuição para a redução das emissões de gases com efeito de estufa provocaria uma deterioração desproporcionada da qualidade do ar. A relatora propõe, portanto, uma derrogação limitada, de 4 kPa, em caso de adição de, pelo menos, 3% de biocombustíveis.

Propostas

Em resumo, a relatora propõe:

- acelerar a redução do teor de enxofre dos combustíveis utilizados nas embarcações de navegação interior;
- reduzir a quantidade máxima admissível de HAP;
- proibir o aditivo nocivo MMT;
- baixar a pressão de vapor e autorizar uma derrogação apenas em caso de adição de uma proporção de biocombustíveis que se situe entre 3 e 10%.

2. Gases com efeito de estufa

Na UE, os transportes rodoviários são responsáveis por cerca de 5% das emissões de gases com efeito de estufa. Se se pretender reduzir em 30% as emissões de CO₂ até 2020, é necessário que os veículos automóveis se tornem muito mais eficientes, mas é também necessário reduzir as emissões de CO₂ produzidas pelos combustíveis. A Comissão propõe que as emissões de gases com efeito de estufa sejam primeiro medidas e depois reduzidas, durante o período 2011-2020, em 1% por ano. Em linhas gerais, 85% das emissões de gases com efeito de estufa dos combustíveis são produzidos na combustão dos veículos automóveis e 15% no conjunto do processo de produção e de refinação, incluindo o transporte e a distribuição dos combustíveis.

Como a proposta da Comissão prevê reduzir as emissões, merece ser apoiada sem reservas. Para realizar esta redução, os fornecedores de combustíveis podem escolher tornar mais eficiente o processo de extracção e de refinação, por forma a que seja necessária menos energia para extrair o petróleo e transformá-lo em gasolina ou em gasóleo. Estudos comparativos realizados, nomeadamente, por Kristina Holmgren do *IVL Swedish Environmental Research Institute* demonstram que existem diferenças entre as refinarias da UE e que existem ainda numerosas possibilidades de poupança de energia por explorar. Há uma outra opção: produzir e comercializar outros combustíveis, como, por exemplo, o gás natural, o hidrogénio ou o GPL. É claro que a produção destes combustíveis alternativos deve ser submetida ao mesmo princípio *Well to Wheel* (do produtor ao consumidor). Uma terceira possibilidade consiste em adicionar biocombustíveis. Também aqui, o princípio *Well to Wheel* deve ser aplicado, após o que se dará preferência aos biocombustíveis que apresentem um balanço "gases com efeito de estufa" mais favorável do que o dos combustíveis fósseis. Esta preferência oferece aos fornecedores de combustíveis opções suficientes para que possam tomar decisões e fornecer os combustíveis que apresentem um melhor balanço em termos de CO₂. Esta proposta merece o nosso total apoio. A proposta da Comissão suscita, no entanto, um determinado número de observações:

1. *Fixação do método*

A Comissão propõe que a abordagem *Well to Wheel* seja fixada no âmbito da comitologia. Como, neste contexto, há algumas escolhas políticas importantes a fazer, é necessário que o Parlamento adopte um determinado número de orientações por co-decisão. Para este efeito, podemos formular, num novo anexo, orientações que seguidamente poderão ser especificadas no âmbito do procedimento de comitologia. No âmbito destas orientações, poder-se-á, nomeadamente, tomar decisões acerca do ano de referência e da norma.

2. *Ano de referência e norma*

As companhias petrolíferas diferem umas das outras segundo aquilo que investiram na melhoria da eficiência. A proposta da Comissão prevê que cada fornecedor seja obrigado a fornecer dados relativos às emissões de gases com efeito de estufa, e isso seria a norma. Tal significaria que, para cada empresa, aplicar-se-ia uma norma específica, o que vai contra a lógica do mercado interno. Vai também contra o sentimento de justiça: as empresas que investiram em melhorias seriam lesadas, dado que teriam de cumprir normas mais rigorosas do que as suas concorrentes que investiram menos na eficiência. Para garantir a igualdade das condições de concorrência, é necessária uma norma comunitária. O ideal seria que o ano de referência se situasse no passado, por forma a que os comportamentos não sejam influenciados por motivações estratégicas. Neste caso, há que recorrer a estudos existentes. Como faltam muitos dados e nem todos os fornecedores de combustíveis e produtores de biocombustíveis apoiam inequivocamente os resultados destes estudos, é preferível que o ano de referência se situe no futuro, o mais próximo possível da adopção da directiva. Assim, cada fornecedor poderá e deverá transmitir os dados.

3. *Objectivo*

O objectivo proposto é de 1% por ano. Segundo os peritos, a sua concretização exigiria um esforço considerável, mas é claro que tal dependerá, em grande parte, do ponto de partida ou da norma de base. Perguntamo-nos naturalmente como escolher esta norma com base em dados fornecidos pelos produtores de combustíveis. Recomenda-se que não se leve em conta nem a norma mais baixa nem a norma média. Uma norma adequada pressupõe uma abordagem maximalista: nesse caso, a melhor empresa (ou, por exemplo, a média das três melhores

empresas) serviria de modelo às outras. Mas cabe fazer aqui uma observação. Podemos supor que a melhor empresa utilizará petróleo leve, o qual, de resto, exige menos tratamento e refinação. Se a melhor empresa fixar a norma, todos os outros fornecedores europeus de combustíveis serão fortemente incitados, ou mesmo obrigados, a utilizar, também eles, um petróleo tão leve quanto possível, o que provocaria um aumento do preço do petróleo leve e teria como consequência que o petróleo pesado iria para países como, por exemplo, a China e a Índia. Tal não seria necessariamente melhor para o nível mundial de emissões de gases com efeito de estufa: as emissões seriam simplesmente transferidas das empresas europeias para outras empresas. Para garantir uma verdadeira redução, poderia ser necessário instaurar duas normas: uma para o petróleo pesado e outra para o petróleo leve. No entanto, só será possível verificar esta necessidade com base nos dados relativos ao verdadeiro nível de emissões imputável aos fornecedores de combustíveis. Além disso, a redução proposta, de 1% por ano, seria difícil de manter. Uma redução de 2% de dois em dois anos seria mais fácil e permitiria a mesma redução total das emissões até 2020.

4. *Toda a cadeia*

A proposta da Comissão evoca expressamente uma abordagem *Well to Wheel*. Levam-se em linha de conta as emissões ao longo de toda a cadeia. Para os combustíveis fósseis, a cadeia abrange a extracção do petróleo, a combustão em tocha, o primeiro tratamento, o transporte, a refinação, a distribuição e a eliminação aquando da combustão no motor. O mesmo é válido para os biocombustíveis, mas os factores a levar em consideração são sobretudo a utilização de adjuvantes (adubos) e as modificações na utilização dos solos.

Estes critérios são resumidos em anexo, por forma a torná-los aplicáveis ao petróleo, ao gás, ao hidrogénio e aos biocombustíveis. Poder-se-ia prever, para cada combustível, um método específico, mas esta abordagem garante que o método seja neutro no plano tecnológico e não esconde qualquer incentivo a favor de um ou de outro combustível. É o fornecedor de combustíveis que pode escolher a melhor opção.

5. *Âmbito de aplicação*

A proposta da Comissão não refere o hidrogénio. É, todavia, importante oferecer a todos os fornecedores de combustíveis uma panóplia de opções optimizada e não apoiar exclusivamente a utilização dos biocombustíveis. É por essa razão que se alterou o artigo 2º, que define o âmbito de aplicação.

Um aspecto problemático é o da electricidade. É um facto que seria óptimo que as viaturas fossem movidas a electricidade, uma electricidade produzida de forma sustentável. Alguns construtores de automóveis prevêem a chegada do veículo que se poderá carregar em casa, ligando a bateria a uma tomada. Nestas condições, os actuais fornecedores de combustíveis ficariam, em grande parte, fora da jogada. Em princípio, alargar o âmbito de aplicação para cobrir também a electricidade seria uma atitude adequada, mas, geralmente, os fornecedores de combustíveis não fornecem electricidade. Um sistema de comércio seria uma solução, mas tornaria de novo a directiva mais complexa.

6. *Critérios de sustentabilidade*

Ainda que os fornecedores de combustíveis disponham de várias possibilidades para cumprir as obrigações em matéria de redução, não podemos negar que este objectivo constitui um forte

incentivo no sentido da utilização de biocombustíveis. Neste contexto, é evidente que a inclusão de biocombustíveis, que, segundo uma análise Well to Wheel, emitem ainda mais, ou pouco menos, gases com efeito de estufa não constituiria um progresso. Não é, portanto, necessário prever um critério que fixe expressamente um requisito mínimo no que respeita aos resultados em matéria de gases com efeito de estufa: os produtores de combustíveis não terão qualquer motivo para misturar biocombustíveis, que não apresentam uma boa eficiência em matéria de CO₂.

O mesmo não acontece com os critérios de sustentabilidade. Preocupamo-nos, com toda a pertinência, com as consequências que uma utilização, em grande escala, dos biocombustíveis teria para a biodiversidade, para o ambiente, mas também para as relações sociais. Não é fácil formular critérios que estejam de acordo com a Organização Mundial do Comércio. Alguns países europeus já transpuseram uma primeira etapa. Com base nas posições (provisórias) do Reino Unido, da Alemanha e dos Países Baixos, estão incluídos em anexo (Anexo VI-B) alguns critérios que vêm na linha das preocupações relativas aos biocombustíveis. No que respeita aos critérios sociais, trata-se, em primeiro lugar, de uma obrigação de controlar o impacto social e de obter o consentimento das populações locais. No caso da biodiversidade, as preocupações dizem, nomeadamente, respeito à utilização da água e à proximidade de regiões naturais de grande valor.

7. Compatibilidade com outras regulamentações: ETS (comércio de emissões) e objectivo em matéria de biocombustíveis

Discute-se muito a compatibilidade com outras disposições e iniciativas legislativas. O Conselho Europeu subscreveu um objectivo vinculativo que prevê a integração de 10% de biocombustíveis, mediante duas condições: deve tratar-se de biocombustíveis sustentáveis e as tecnologias da segunda geração devem ser devidamente desenvolvidas. É evidente que os objectivos de sustentabilidade enunciados no anexo à directiva em apreciação não deveriam divergir da condição geral de sustentabilidade formulada pelo Conselho. A Comissão procura actualmente definir critérios. Eventualmente, numa fase posterior, o Anexo VI ter poderá simplesmente ser completado com referência a uma lista consolidada de critérios.

Segundo aspecto da compatibilidade: o comércio de emissões. As refinarias integram-se no sistema ETS e devem dar conta das suas emissões e comprar licenças suplementares se produzirem emissões que excedam as licenças recebidas. Segundo algumas pessoas, tal é suficiente para garantir que as refinarias tenham um comportamento responsável em matéria de emissões de CO₂, pelo que não deveriam ser submetidas à obrigação de apresentar relatórios. Além disso, algumas pessoas consideram que o sistema ETS se limita a ser um incentivo à redução das emissões de CO₂ e não uma exigência absoluta. As companhias petrolíferas podem, de resto, escolher comprar licenças de emissão de CO₂ no mercado. O sistema ETS e a directiva em apreciação constituem um estímulo; nenhum deles impõe melhorias da eficiência nas refinarias. Numa palavra, estes dois regimes reforçam-se mutuamente e não são, de forma alguma, contraditórios.

8. Conclusão

As alterações apresentadas pela relatora visam os seguintes objectivos: máxima eficácia, igualdade das condições de concorrência e objectivos ambiciosos, mas razoáveis. Além disso, é importante que a directiva seja neutra no plano tecnológico, na medida em que não deve

comportar nenhum estímulo suplementar a favor de um determinado combustível ou de uma determinada tecnologia. Em resumo, propõem-se as seguintes alterações:

- ANEXO VI-A: orientações relativas aos métodos de medição, incluindo a possibilidade de utilizar valores-padrão (default values), uma abordagem maximalista (toprunner) e, se for caso disso, a aplicação de normas diferentes para o petróleo leve e para o petróleo pesado;
- ANEXO VI-B: critérios de sustentabilidade: obrigações em matéria de biodiversidade e em matéria social;
- alargamento do âmbito de aplicação da directiva: possibilidade de utilização de hidrogénio para reduzir as emissões de CO₂;
- maior flexibilidade: até 2020, inclusive, as emissões seriam reduzidas 2% de dois em dois anos, em vez de 1% por ano;
- garantias de sustentabilidade num artigo 7º-C (novo).

13.11.2007

PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA

dirigido à Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

sobre a proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 98/70/CE no que se refere às especificações para a gasolina, o combustível para motores diesel e o gasóleo e à introdução de um mecanismo de monitorização e de redução das emissões de gases com efeito de estufa produzidos pelos combustíveis utilizados nos transportes rodoviários e que altera a Directiva 1999/32/CE do Conselho, no que se refere às especificações para os combustíveis utilizados nas embarcações de navegação interior e que revoga a Directiva 93/12/CEE
(COM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

Relator de parecer: Miloslav Ransdorf

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

A Directiva de 1998 relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel estabelece especificações europeias comuns aplicáveis à gasolina, ao combustível para motores diesel e ao gasóleo utilizados em veículos rodoviários, embarcações de navegação interior e nas máquinas móveis não rodoviárias, como sejam as locomotivas, máquinas de terraplanagem e tractores.

A presente proposta constitui uma revisão da Directiva relativa à qualidade dos combustíveis, destinada a estabelecer novas normas para os combustíveis utilizados nos transportes, visando reduzir em maior grau a poluição atmosférica com origem no enxofre, nas partículas e nos hidrocarbonetos poliaromáticos. Além disso, as novas normas introduzirão a obrigação de reduzir a contribuição dos combustíveis rodoviários para as alterações climáticas. Por último, a presente revisão poderia ser encarada como um instrumento de consecução do objectivo da UE que consiste em atingir, até 2020, uma quota de 10% de biocombustíveis na gasolina e no diesel utilizados nos transportes.

Uma medida fulcral da proposta, que tem por objectivo incentivar o desenvolvimento de biocombustíveis com fraco teor de carbono, consiste na obrigação imposta aos fornecedores de combustíveis de reduzirem em 1%/ano, a partir de 2011, as emissões de gases com efeitos de estufa produzidos por esses combustíveis ao longo do seu ciclo de vida (ou seja, durante as fases de refinação, transporte e utilização). Tal dará lugar a uma redução de 10% das emissões de

gases com efeitos de estufa até 2020, o que equivale a 500 milhões de toneladas de CO₂.

Em segundo lugar, a fim de incrementar uma maior presença de biocombustíveis na gasolina, será estabelecida uma nova mistura de gasolina cujo teor autorizado de aditivos contendo oxigénio (os denominados compostos oxigenados) será mais elevado, contendo até 10% de etanol. As diferentes misturas de gasolina serão claramente identificadas, a fim de evitar eventuais riscos de danificação dos veículos existentes, uma vez que o etanol é incompatível com alguns sistemas de combustível.

O relator de parecer regozija-se com a presente proposta. A promoção de um maior desenvolvimento de combustíveis com baixo teor de carbono e outras medidas tendentes a reduzir as emissões geradas ao longo da cadeia de produção dos combustíveis afigura-se vital para assegurar que o sector dos combustíveis contribua igualmente para a consecução dos objectivos da UE em matéria de redução dos gases com efeito de estufa. O relator de parecer apoia vivamente a concepção "do produtor ao consumidor", que visa reduzir as emissões de gases com efeito de estufa gerados pelos combustíveis, tendo igualmente em conta as emissões decorrentes da produção do próprio combustível. Tal constitui a melhor via de orientar a indústria dos combustíveis no sentido de uma abordagem geral sustentada, viabilizando, simultaneamente, a flexibilidade necessária. O relator de parecer congratula-se igualmente com as normas propostas para o teor máximo autorizado de enxofre no gasóleo, que permitirão obter um combustível que incremente a eficiência dos veículos, reduza as emissões de partículas e possibilite a introdução futura de sistemas de pós-tratamento.

O relator de parecer considera que só será possível lograr uma redução das emissões mercê de uma abordagem mais coordenada e integrada, que exija, não só a introdução de novos produtos e tecnologias por parte das indústrias dos combustíveis e automóvel, bem como pelos respectivos fornecedores, mas também a assunção de um compromisso firme por parte dos responsáveis políticos, dos fornecedores de infra-estruturas e dos condutores (mediante, *inter alia*, a introdução da tributação dos veículos com base nas emissões de CO₂, a melhoria das qualificações e do comportamento dos condutores e, ainda, infra-estruturas mais seguras).

O relator de parecer propõe-se salientar a necessidade de alcançar um delicado equilíbrio entre a promoção do desenvolvimento do mercado dos biocombustíveis e a prevenção de riscos eventuais, que possam acarretar danos para os veículos existentes e o ambiente. No entender do relator de parecer, a proposta da Comissão carece, a este respeito, de equilíbrio, porquanto promove tão-somente um tipo de componente dos biocombustíveis, em detrimento de outros susceptíveis de apresentar menores riscos de incompatibilidade com os veículos existentes e o meio ambiente.

Com efeito, uma maior utilização de etanol não só é incompatível com muitos sistemas de combustível existentes, mas também dará lugar a um aumento das emissões de vapores poluentes. A proposta da Comissão introduz valores autorizados por derrogação específica para a pressão de vapor no caso da gasolina que contém etanol. Não obstante, estes vapores, também conhecidos como compostos orgânicos voláteis, contribuem para a formação de poluição pelo ozono troposférico e podem causar a morte prematura de pessoas que sofram de insuficiência respiratória ou de problemas cardíacos.

O relator de parecer sustenta que a proposta poderia ser reforçada, permitindo que também

outras alternativas (como sejam o bio-ETBE - bioéter-etil-terbutílico -, o bio-TAEE - bioéter-etil-teramílico -, o biometano renovável, o gás natural ou o hidrogénio), contribuam para o desenvolvimento de combustíveis com baixo teor de carbono e a redução das emissões de gases com efeitos de estufa gerados ao longo da cadeia de produção do combustível. Autorizando uma abordagem mais flexível, que permita a utilização de todos os biocombustíveis, a Europa poderia beneficiar do respectivo contributo potencial para a consecução dos novos objectivos da UE em matéria de biocombustíveis.

O relator de parecer gostaria ainda de assinalar o papel insubstituível das inovações técnicas na redução dos gases com efeito de estufa. Assim, uma patente inventada na República Checa poderia facultar a redução das emissões dos gases com efeito de estufa até 70%, caso implementada. Os resíduos separados podem servir de matéria-prima secundária.

Por último, o relator de parecer pretende realçar a necessidade de racionalizar todo o sistema de transportes da UE. A actual taxa de transporte rodoviário revela-se demasiado elevada, sendo a do transporte ferroviário demasiado baixa. Torna-se, pois, necessário, preparar, apresentar e debater uma abordagem global, no contexto da criação de um sistema de transportes integrado para toda a UE, e contemplar todos os modos de transporte adequados.

ALTERAÇÕES

A Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia insta a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes alterações no seu relatório:

Texto da Comissão ¹	Alterações do Parlamento
Alteração 1 CONSIDERANDO 2	
(2) A Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu - Estratégia temática sobre a poluição atmosférica - estabelece objectivos para reduzir as emissões poluentes até 2020. Estes objectivos foram definidos com base numa análise aprofundada dos custos e dos benefícios. Foram, nomeadamente, estabelecidas metas para reduzir as emissões de SO ₂ de 82%, de NO _x de 60%, de compostos orgânicos voláteis (COV) de	(2) A Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu - Estratégia temática sobre a poluição atmosférica - estabelece objectivos para reduzir as emissões poluentes até 2020. Estes objectivos foram definidos com base numa análise aprofundada dos custos e dos benefícios. Foram, nomeadamente, estabelecidas metas para reduzir as emissões de SO ₂ de 82%, de NO _x de 60%, de compostos orgânicos voláteis (COV) de

¹ Ainda não publicado em JO.

51% e de PM2,5 primárias de 59% em relação aos valores registados em 2000. No que diz respeito às emissões de COV das estações de serviço, os efeitos da alteração da Directiva 98/70/CE deverão ser abordados em futuros actos legislativos.

51% e de PM2,5 primárias de 59% em relação aos valores registados em 2000. No que diz respeito às emissões de COV das estações de serviço, os efeitos da alteração da Directiva 98/70/CE deverão ser abordados em futuros actos legislativos. ***A Comissão deverá apresentar um relatório de situação antes da apresentação de uma proposta de legislação futura.***

Justificação

Tendo em conta a importância da redução das emissões de gases com efeito de estufa e as implicações para os produtores de combustíveis e para os fabricantes de veículos, cada modificação legislativa deverá ter por base um relatório de situação que exponha o impacto económico, ambiental e social de cada proposta.

Alteração 2 CONSIDERANDO 5

(5) A Comunidade já adoptou regulamentação para limitar as emissões poluentes dos veículos rodoviários (ligeiros e pesados). As especificações para os combustíveis são um dos factores que influem no grau de facilidade com que tais limites de emissão poderão vir a ser atingidos.

(5) A Comunidade já adoptou regulamentação para limitar as emissões poluentes dos veículos rodoviários (ligeiros e pesados). As especificações para os combustíveis são um dos factores que influem no grau de facilidade com que tais limites de emissão poderão vir a ser atingidos. ***As emissões poluentes podem também ser reduzidas mediante uma maior eficiência energética e o desenvolvimento de transportes públicos urbanos eficientes do ponto de vista energético.***

Justificação

As alterações climáticas podem igualmente ser combatidas através de uma maior eficiência energética e de transportes públicos mais eficientes do ponto de vista energético nas zonas urbanas. 80 % da população vive em áreas urbanas e o transporte urbano é responsável por 40 % das emissões de CO2.

Alteração 3 CONSIDERANDO 6

(6) A Directiva 2003/30/CE do Parlamento

(6) A Directiva 2003/30/CE do Parlamento

Europeu e do Conselho, de 8 de Maio de 2003, relativa à promoção da utilização de biocombustíveis ou de outros combustíveis renováveis nos transportes, visa promover a utilização dos biocombustíveis na Comunidade. A estratégia comunitária para os biocombustíveis foi especificada na Comunicação da Comissão de 2006 - "Estratégia da União Europeia no domínio dos biocombustíveis". Ao manifestar a vontade de intensificar o desenvolvimento dos biocombustíveis e das tecnologias conexas, a comunicação esclarece que o crescimento dos biocombustíveis não deverá conduzir ao aumento dos danos ambientais e sublinhou a necessidade de reduzir a produção de gases com efeito de estufa. A comunicação também chama a atenção para a necessidade de incentivar o desenvolvimento das tecnologias ligadas aos biocombustíveis.

Europeu e do Conselho, de 8 de Maio de 2003, relativa à promoção da utilização de biocombustíveis ou de outros combustíveis renováveis nos transportes, visa promover a utilização dos biocombustíveis na Comunidade. A estratégia comunitária para os biocombustíveis foi especificada na Comunicação da Comissão de 2006 - "Estratégia da União Europeia no domínio dos biocombustíveis". Ao manifestar a vontade de intensificar o desenvolvimento dos biocombustíveis e das tecnologias conexas, a comunicação esclarece que o crescimento dos biocombustíveis não deverá conduzir ao aumento dos danos ambientais e sublinhou a necessidade de reduzir a produção de gases com efeito de estufa. A comunicação também chama a atenção para a necessidade de incentivar o desenvolvimento das tecnologias ligadas aos biocombustíveis. ***É recomendável investir em actividades de investigação no domínio dos biocombustíveis de segunda geração, uma vez que cumpre evitar a concorrência no que se refere à utilização das terras entre, por um lado, as culturas destinadas à alimentação da população e, por outro lado, as culturas destinadas à produção de biocombustíveis.***

Justificação

Os biocombustíveis são importantes para restringir as alterações climáticas, mas as culturas destinadas à sua produção não devem substituir as culturas destinadas à alimentação nem conduzir a um aumento excessivo dos preços dos produtos agro-alimentares.

Alteração 4 CONSIDERANDO 13

(13) As particularidades das misturas de etanol e gasolina, designadamente os limites aplicáveis à pressão de vapor e as alternativas possíveis para garantir que as misturas de etanol não excedem os limites admissíveis em termos de pressão de vapor, devem ser reexaminadas com base na

Suprimido

experiência adquirida com a aplicação da Directiva 98/70/CE.

Justificação

A proposta da Comissão revela-se desequilibrada, uma vez que promove apenas um tipo de componente dos biocombustíveis (etanol), em detrimento de outros. Uma maior utilização de etanol é incompatível com muitos sistemas de combustível utilizados em numerosos veículos existentes e suscitará um aumento das emissões de vapores poluentes, que contribuem para a poluição por ozono troposférico e que são susceptíveis de provocar a morte prematura de pessoas que sofrem de insuficiência respiratória ou de problemas cardíacos. Reputa-se importante autorizar uma maior flexibilidade visando igualmente a utilização de outros biocomponentes (como sejam o bio-ETBE, o bio-TAEE, o biometano renovável, o gás natural ou o hidrogénio).

Alteração 5
CONSIDERANDO 15

(15) Ao misturar etanol com gasolina produz-se uma alteração não linear da pressão de vapor da mistura de combustível assim obtida. Para garantir que a pressão de vapor da gasolina obtida a partir da combinação de duas misturas autorizadas de etanol e gasolina se mantém dentro dos limites autorizados de pressão de vapor, é necessário definir os valores autorizados por derrogação para a pressão de vapor dessas misturas, de modo a corresponder ao aumento efectivo da pressão de vapor decorrente da adição de uma determinada percentagem de etanol à gasolina.

Suprimido

Justificação

A proposta da Comissão revela-se desequilibrada, uma vez que promove apenas um tipo de componente dos biocombustíveis (etanol), em detrimento de outros. Uma maior utilização de etanol é incompatível com muitos sistemas de combustível utilizados em numerosos veículos existentes e suscitará um aumento das emissões de vapores poluentes, que contribuem para a poluição por ozono troposférico e que são susceptíveis de provocar a morte prematura de pessoas que sofrem de insuficiência respiratória ou de problemas cardíacos. Reputa-se importante autorizar uma maior flexibilidade visando igualmente a utilização de outros biocomponentes (como sejam o bio-ETBE, o bio-TAEE, o biometano renovável, o gás natural ou o hidrogénio).

Alteração 6
CONSIDERANDO 16

(16) Para promover a utilização dos combustíveis com baixo teor de carbono e atingir os objectivos em matéria de combate à poluição atmosférica, a solução ideal seria as refinarias disponibilizarem as quantidades necessárias de gasolina com baixa pressão de vapor. Atendendo a que, neste momento, tal não se verifica, opta-se por aumentar o limite aplicável à pressão de vapor das misturas com etanol, de modo a permitir o desenvolvimento do mercado dos biocombustíveis.

Suprimido

Justificação

O aumento do valor máximo da pressão de vapor, como proposto pela Comissão, não se justifica com base em razões de ordem ambiental ou sanitária.

Alteração 7
CONSIDERANDO 21

(21) As tecnologias dos biocombustíveis evoluem. Assim, é necessário intensificar a investigação de todos os métodos possíveis de conversão da biomassa em combustível para transportes. É, por conseguinte, adequado adoptar uma abordagem equilibrada, dentro dos limites fixados na directiva, de modo a aumentar, quando aplicável, a utilização de diferentes biocombustíveis. Estes combustíveis incluem: metanol, etanol, álcoois superiores, éteres e outros compostos oxigenados.

(21) As tecnologias dos biocombustíveis evoluem. Assim, é necessário intensificar a investigação de todos os métodos possíveis de conversão da biomassa em combustível para transportes. É, por conseguinte, adequado adoptar uma abordagem equilibrada ***e tecnologicamente neutra***, dentro dos limites fixados na directiva, de modo a aumentar, quando aplicável, a utilização de diferentes biocombustíveis. Estes combustíveis incluem: metanol, etanol, álcoois superiores, éteres e outros compostos oxigenados.

Justificação

Tendo em conta a contínua evolução tecnológica dos biocombustíveis e a sua importância para a redução das emissões dos gases com efeito de estufa, o princípio da neutralidade tecnológica é essencial para assegurar a livre concorrência.

Alteração 8
ARTIGO 1, PONTO 2, ALÍNEA C)
Artigo 3, n.º 3 (Directiva 98/70/CE)

"3. Os combustíveis que cumpram as especificações constantes do anexo III serão assinalados, na língua ou línguas nacionais, com a menção "Gasolina **com baixo teor de biocombustíveis**".

Os combustíveis que cumpram as especificações constantes do anexo V serão assinalados, na língua ou línguas nacionais, com a menção "Gasolina com **alto** teor de **biocombustíveis**".

"3. Os combustíveis que cumpram as especificações constantes do anexo III serão assinalados, na língua ou línguas nacionais, com a menção "**Gasolina**".

Os combustíveis que cumpram as especificações constantes do anexo V serão assinalados, na língua ou línguas nacionais, com a menção "Gasolina **de mistura** com **baixo** teor de **componentes não fósseis**".

Justificação

A denominação "biocombustíveis" induz os consumidores em erro. Impõe-se reservar a denominação "gasolina com alto teor de biocombustíveis" para a gasolina que contenha uma percentagem realmente elevada de biocomponentes. Sendo assim, a gasolina que contenha entre 0% e 5% de componentes não fósseis deve ser denominada "gasolina", ao passo que a gasolina que contenha entre 5% e 10% de componentes não fósseis deve ser denominada "gasolina de mistura com baixo teor de componentes não fósseis".

Alteração 9
ARTIGO 1, PONTO 5
Artigo 7-B (Directiva 98/70/CE)

Artigo 7.º-B

Suprimido

Mistura de etanol e gasolina

As medidas relacionadas com as particularidades da mistura de etanol e gasolina e, designadamente, com a pressão de vapor prevista no anexo VI e com as alternativas possíveis, destinadas a alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente com o objectivo de a completar, serão adoptadas em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 11.º."

Justificação

A proposta da Comissão revela-se desequilibrada, uma vez que promove apenas um tipo de componente dos biocombustíveis (etanol), em detrimento de outros. Uma maior utilização de etanol é incompatível com muitos sistemas de combustível utilizados em numerosos veículos existentes e suscitará um aumento das emissões de vapores poluentes, que contribuem para a poluição por ozono troposférico e que são susceptíveis de provocar a morte prematura de pessoas que sofrem de insuficiência respiratória ou de problemas cardíacos. Reputa-se importante autorizar uma maior flexibilidade visando igualmente a utilização de outros biocomponentes (como sejam o bio-ETBE, o bio-TAEE, o biometano renovável, o gás natural ou o hidrogénio).

Alteração 10

ARTIGO 1, PONTO 5

Artigo 7-B-A (novo) (Directiva 98/70/CE)

Artigo 7.º-B-A

Critérios de sustentabilidade para os biocomponentes presentes nos combustíveis

1. Só os biocomponentes que satisfaçam os critérios de sustentabilidade e que dêem provas de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa produzidos durante o ciclo de vida serão considerados como contribuindo para o objectivo a que se refere o artigo 7.º-A.

2. Os critérios de sustentabilidade serão adoptados segundo o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 11.º.

Justificação

A Direcção "Ambiente" da Comissão deveria ser incumbida de redigir uma proposta relativa a critérios de sustentabilidade obrigatórios para os biocomponentes presentes nos combustíveis, a adoptar em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo. O relatório da Comissão do Parlamento Europeu competente quanto à matéria de fundo deveria apresentar propostas de critérios mais circunstanciados, a ser já estabelecidos no enunciado da directiva.

Alteração 11

ARTIGO 1, PONTO 6

Artigo 8-A (Directiva 98/70/CE)

Artigo 8.º-A

Artigo 8.º-A

Aditivos metálicos

A Comissão continuará a desenvolver um método de ensaio adequado no que se refere aos aditivos metálicos utilizados nos combustíveis.

Aditivos metálicos

Na sequência do trabalho desenvolvido pelo Centro Comum de Investigação e fundamentando-se nos dados disponíveis, a Comissão continuará a desenvolver um método de ensaio adequado no que se refere aos aditivos metálicos utilizados nos combustíveis e, com base nessa metodologia, avaliará a pertinência de propor restrições para os aditivos metálicos que se considere comprometerem o eficaz funcionamento das tecnologias de redução da poluição.

Alteração 12

ARTIGO 1, PONTO 7

Artigo 9, alínea c) (Directiva 98/70/CE)

(c) Os limites aplicáveis à pressão de vapor das misturas de etanol e gasolina;

Suprimido

Justificação

A proposta da Comissão revela-se desequilibrada, uma vez que promove apenas um tipo de componente dos biocombustíveis (etanol), em detrimento de outros. Uma maior utilização de etanol é incompatível com muitos sistemas de combustível utilizados em numerosos veículos existentes e suscitará um aumento das emissões de vapores poluentes, que contribuem para a poluição por ozono troposférico e que são susceptíveis de provocar a morte prematura de pessoas que sofrem de insuficiência respiratória ou de problemas cardíacos. Reputa-se importante autorizar uma maior flexibilidade visando igualmente a utilização de outros biocomponentes (como sejam o bio-ETBE, o bio-TAEE, o biometano renovável, o gás natural ou o hidrogénio).

Alteração 13

ARTIGO 1, PONTO 7-A (novo)

Artigo 9-A (novo) (Directiva 98/70/CE)

(7-A) É inserido o seguinte artigo 9.º-A:

"Artigo 9.º-A

A fim de contribuir para os objectivos da UE em matéria de redução das emissões de gases com efeito de estufa e para a criação de modalidades de elaboração de relatórios

e de um mecanismo de monitorização das emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis utilizados nos transportes rodoviários, a Comissão, o mais tardar até 31 de Dezembro de 2010:

1. elaborará um relatório destinado ao Parlamento e ao Conselho sobre os possíveis mecanismos de redução. Em particular, a Comissão:

a) desenvolverá uma metodologia adequada para estimar as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis utilizados nos transportes rodoviários;

b) clarificará a relação de cada um dos mecanismos de redução com o sistema de comércio de direitos de emissão da UE e os compromissos assumidos pelos Estados-Membros ao abrigo do Protocolo de Quioto;

c) procederá à revisão da viabilidade e do calendário de consecução dos objectivos de redução progressiva das emissões de gases com efeito de estufa;

d) avaliará as incidências comerciais, económicas e sociais desses objectivos.

2. Com base nesse relatório, a Comissão pode apresentar propostas ao Parlamento e ao Conselho visando alterar a presente directiva, em conformidade com o disposto na Directiva 2003/30/CE e subsequente legislação relevante."

Justificação

Embora seja desejável estabelecer modalidades de elaboração de relatórios e mecanismos de monitorização das emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis utilizados nos transportes rodoviários, é inicialmente necessário desenvolver uma metodologia harmonizada e concreta para o cálculo efectivo dessas emissões. Afigura-se prematuro estabelecer um objectivo de redução de 10% das emissões de gases com efeito de estufa, na medida em que tal tem implicações directas no volume e na sustentabilidade dos biocombustíveis que serão comercializados e promovidos na UE - questões essas a resolver no quadro da legislação futura. A Comissão apenas deveria propor a revisão da Directiva após ter

cumprido os pré-requisitos necessários supramencionados.

Alteração 14
ARTIGO 1, PONTO 12
Anexo III, nota de rodapé n.º 5 (Directiva 98/70/CE)

O anexo III é alterado do seguinte modo: ***Suprimido***

Na nota de rodapé n.º 5, é aditado o texto seguinte: "Se o combustível contiver etanol, a pressão de vapor máxima no período de Verão poderá exceder 60kPa, sendo o excesso obtido a partir dos valores indicados no quadro do anexo VI."

Justificação

A proposta da Comissão revela-se desequilibrada, uma vez que promove apenas um tipo de componente dos biocombustíveis (etanol), em detrimento de outros. Uma maior utilização de etanol é incompatível com muitos sistemas de combustível utilizados em numerosos veículos existentes e suscitará um aumento das emissões de vapores poluentes, que contribuem para a poluição por ozono troposférico e que são susceptíveis de provocar a morte prematura de pessoas que sofrem de insuficiência respiratória ou de problemas cardíacos. Reputa-se importante autorizar uma maior flexibilidade visando igualmente a utilização de outros biocomponentes (como sejam o bio-ETBE, o bio-TAEE, o biometano renovável, o gás natural ou o hidrogénio).

Alteração 15
ARTIGO 1, PONTO 13, ALÍNEA A)
Anexo IV (Directiva 98/70/CE)

(a) Na linha correspondente a "Hidrocarbonetos aromáticos policíclicos", a entrada constante da coluna "Máximo" é substituída por "8".

(a) Na linha correspondente a "Hidrocarbonetos aromáticos policíclicos", a entrada constante da coluna "Máximo" é substituída por "6".

Justificação

Um limite máximo menos elevado corresponde à realidade actual do mercado. Quase todos os combustíveis vendidos nos mercados europeus apresentam um teor em HAP compreendido entre 1% e 6%.

Alteração 16
ANEXO
Anexo V, Título (Directiva 98/70/CE)

ESPECIFICAÇÕES AMBIENTAIS PARA OS COMBUSTÍVEIS DE MERCADO A UTILIZAR NOS VEÍCULOS EQUIPADOS COM MOTORES DE IGNIÇÃO COMANDADA

ESPECIFICAÇÕES AMBIENTAIS PARA OS COMBUSTÍVEIS DE MERCADO **QUE CONTENHAM UM MÍNIMO DE 5% v/v DE BIOCOMPONENTES** A UTILIZAR NOS VEÍCULOS EQUIPADOS COM MOTORES DE IGNIÇÃO COMANDADA

Justificação

As alterações propostas requerem que a gasolina com fraco teor de biocombustíveis contenham um mínimo de 5%, v/v de biocomponentes, permitindo ao distribuidor escolher os mesmos. Os valores máximos correspondentes a cada biocomponente encontram-se já indicados no quadro. Não se afigura necessário fixar os valores mínimos individuais, uma vez que o valor total mínimo fixado é de 5%.

Alteração 17
ANEXO
Anexo V, linha 19-A a 19-E (novas) (Directiva 98/70/CE)

ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO

<i>Biocomponentes</i>	<i>% v/v</i>	<i>5</i>	
<i>---Bio-etanol (podendo ser necessários agentes estabilizadores)</i>	<i>% v/v</i>		<i>10</i>
<i>---Bio-alcoóis contendo 3 átomos de carbono por molécula</i>	<i>% v/v</i>		<i>7</i>
<i>---Bio-alcoóis contendo 4 ou mais átomos de carbono por molécula</i>	<i>% v/v</i>		<i>10</i>
<i>---Bio-éteres contendo 5 ou mais átomos de carbono por molécula</i>	<i>% v/v</i>		<i>22</i>

Justificação

As alterações propostas requerem que a gasolina com fraco teor de biocombustíveis contenham um mínimo de 5%, v/v de biocomponentes, permitindo ao distribuidor escolher os mesmos. Os valores máximos correspondentes a cada biocomponente encontram-se já indicados no quadro. Não se afigura necessário fixar os valores mínimos individuais, uma vez que o valor total mínimo fixado é de 5%. No quadro dos limites propostos, é possível alcançar um teor equivalente de 10% de biocombustível (etanol).

Alteração 18
ANEXO
Anexo V, nota de rodapé 4 (Directiva 98/70/CE)

(4) Nos Estados-Membros com condições climáticas de tipo ártico ou Invernos rigorosos, a pressão de vapor máxima não deverá exceder 70,0 kPa. ***Se o combustível contiver etanol, a pressão de vapor máxima no período de Verão poderá exceder 60kPa, sendo o excesso obtido a partir dos valores indicados no quadro do anexo VI.***

(4) Nos Estados-Membros com condições climáticas de tipo ártico ou Invernos rigorosos, a pressão de vapor máxima não deverá exceder 70,0 kPa.

Justificação

A proposta da Comissão revela-se desequilibrada, uma vez que promove apenas um tipo de componente dos biocombustíveis (etanol), em detrimento de outros. Uma maior utilização de etanol é incompatível com muitos sistemas de combustível utilizados em numerosos veículos existentes e suscitará um aumento das emissões de vapores poluentes, que contribuem para a poluição por ozono troposférico e que são susceptíveis de provocar a morte prematura de pessoas que sofrem de insuficiência respiratória ou de problemas cardíacos. Reputa-se importante autorizar uma maior flexibilidade visando igualmente a utilização de outros biocomponentes (como sejam o bio-ETBE, o bio-TAEE, o biometano renovável, o gás natural ou o hidrogénio).

Alteração 19
ANEXO
Anexo VI (Directiva 98/70/CE)

O presente anexo é suprimido.

Justificação

A proposta da Comissão revela-se desequilibrada, uma vez que promove apenas um tipo de componente dos biocombustíveis (etanol), em detrimento de outros. Uma maior utilização de etanol é incompatível com muitos sistemas de combustível utilizados em numerosos veículos existentes e suscitará um aumento das emissões de vapores poluentes, que contribuem para a poluição por ozono troposférico e que são susceptíveis de provocar a morte prematura de pessoas que sofrem de insuficiência respiratória ou de problemas cardíacos. Reputa-se importante autorizar uma maior flexibilidade visando igualmente a utilização de outros biocomponentes (como sejam o bio-ETBE, o bio-TAEE, o biometano renovável, o gás natural ou

o hidrogénio).

PROCESSO

Título	Controlo e redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos combustíveis (transporte rodoviário e navegação interior)
Referências	COM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)
Comissão competente quanto ao fundo	ENVI
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	ITRE 13.3.2007
Relator de parecer Data de designação	Miloslav Ransdorf 12.4.2007
Exame em comissão	26.6.2007 12.9.2007
Data de aprovação	12.11.2007
Resultado da votação final	+: 34 -: 0 0: 3
Deputados presentes no momento da votação final	Jan Březina, Renato Brunetta, Jerzy Buzek, Giles Chichester, Gianni De Michelis, Den Dover, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, Fiona Hall, David Hammerstein, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Avril Doyle, Robert Goebbels, Satu Hassi, Edit Herczog, Vittorio Prodi, Esko Seppänen, Hannes Swoboda, Lambert van Nistelrooij
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	Eva Lichtenberger

13.9.2007

PARECER DA COMISSÃO DA AGRICULTURA E DO DESENVOLVIMENTO RURAL

dirigido à Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

sobre a proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 98/70/CE no que se refere às especificações para a gasolina, o combustível para motores diesel e o gasóleo e à introdução de um mecanismo de monitorização e de redução das emissões de gases com efeito de estufa produzidos pelos combustíveis utilizados nos transportes rodoviários e que altera a Directiva 1999/32/CE do Conselho, no que se refere às especificações para os combustíveis utilizados nas embarcações de navegação interior e que revoga a Directiva 93/12/CEE
(COM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

Relator de parecer: Joseph Daul

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

O projecto de directiva apresentado pela Comissão Europeia, relativo às especificações para a gasolina, o combustível para motores diesel e o gasóleo, que altera a Directiva 98/70/CE de 13 de Outubro de 1998, constitui uma etapa importante para a promoção e o desenvolvimento dos biocombustíveis na União Europeia.

O Parlamento Europeu, mediante diversas tomadas de posição, apoiou todas as iniciativas da União Europeia destinadas a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa. No Conselho Europeu de 8 e 9 de Março de 2007, foi decidido que as energias renováveis deviam representar 20% das energias consumidas na União Europeia em 2020, devendo os biocombustíveis representar 10% dos combustíveis consumidos.

Por outro lado, as reformas em curso das organizações de mercado dos produtos vegetais reduzem o escoamento das produções em causa. Os biocombustíveis oferecem oportunidades alternativas aos produtores agrícolas, reforçando assim a política europeia de ordenamento do território e o emprego no meio rural. Além disso, as terras actualmente em regime de pousio constituem uma reserva para responder a esta nova procura.

Neste contexto, o projecto de directiva apresentado pela Comissão Europeia, que visa corrigir as especificações para as gasolinas com biocombustíveis, constitui um elemento essencial da política europeia que permite facilitar a sua utilização.

É, pois, urgente tornar as especificações técnicas contidas na Directiva 98/70/CE coerentes com os objectivos políticos da União Europeia.

Em primeiro lugar, os objectivos europeus de utilização dos biocombustíveis só poderão ser respeitados se os fabricantes e os distribuidores procedem à incorporação directa de etanol na gasolina. Uma solução possível seria levar as empresas petrolíferas a porem à disposição dos fabricantes de biocombustíveis ou dos distribuidores quantidades adequadas de gasolina de baixa volatilidade. Não é hoje o caso. Para contornar este obstáculo, a Comissão Europeia propõe uma modificação das especificações actuais para a gasolina.

Além disso, os Estados-Membros que desejarem criar desde já disposições relativas à incorporação directa de etanol na gasolina, respondendo assim aos desejos formulados pelos cidadãos europeus, devem poder fazê-lo. Esta justificação é válida tanto mais que a revisão da directiva teria devido ter sido concluída no final de 2005 e que, por conseguinte, se regista um atraso de cerca de dois anos.

Por último, o desenvolvimento tecnológico dos motores e dos biocombustíveis susceptíveis de serem utilizados no futuro leva a considerar que as futuras misturas ultrapassarão o limite actual de incorporação de etanol na gasolina, que é de 5%. Embora este objectivo seja altamente desejável, porque responde precisamente à política de redução das emissões de gases com efeito de estufa, convém, contudo, velar por que a informação dos consumidores seja o mais completa possível, a fim de evitar qualquer inconveniente decorrente da utilização dos biocombustíveis em motores mais antigos, que não estão adaptados às novas gasolinas.

Nos termos da Directiva nº 85/536/CEE, o parque automóvel europeu pode, doravante, aceitar um combustível que contenha até 5% de bioetanol ou 15% de ETBE. Nestas condições, propõe-se a adopção de uma rotulagem simplificada e limitada unicamente às gasolinas que incorporem um teor de etanol superior a 5% ou um teor de ETBE superior a 15%.

O desenvolvimento dos biocombustíveis é apenas um dos elementos da política europeia de redução das emissões de gases com efeito de estufa no sector dos transportes. Por isso, se a União Europeia pretende respeitar os seus compromissos internacionais em matéria de protecção do ambiente, é urgente definir quanto antes novas imposições para o sector dos transportes.

A Comissão Europeia propõe a inclusão no projecto de directiva de um procedimento para determinar as medidas a tomar a fim de respeitar o princípio de uma redução de CO₂ no sector dos transportes, para o período entre 1 de Janeiro de 2011 e 2020.

O objectivo de redução de 10%, no espaço de dez anos, das emissões de gases com efeito de estufa produzidas em todo o ciclo de vida dos combustíveis, por unidade de energia, responde à política preconizada por todos os cidadãos europeus. A importância deste objectivo teria exigido um debate específico, no seio das instituições europeias, para a definição das medidas a tomar.

Tendo em conta a urgência da situação, a Comissão da Agricultura apoia o princípio de inclusão destas disposições na presente directiva, embora o seu principal objectivo seja modificar a qualidade da gasolina.

No entanto, a Comissão da Agricultura está particularmente atenta à definição das medidas que irão ser decididas a nível europeu e aplicadas pelos Estados-Membros a partir de 1 de Janeiro de 2009. Para esse efeito, solicita à Comissão que mantenha o Parlamento Europeu informado sobre a evolução dos debates e, sobretudo, que lhe apresente um relatório sobre as possíveis causas de um atraso na aplicação destas medidas.

ALTERAÇÕES

A Comissão da Agricultura e do Desenvolvimento Rural insta a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes alterações no seu relatório:

Texto da Comissão¹

Alterações do Parlamento

Alteração 1 CONSIDERANDO 6

(6) A Directiva 2003/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de Maio de 2003, relativa à promoção da utilização de biocombustíveis ou de outros combustíveis renováveis nos transportes, visa promover a utilização dos biocombustíveis na Comunidade. A estratégia comunitária para os biocombustíveis foi especificada na Comunicação da Comissão de 2006 - "Estratégia da União Europeia no domínio dos biocombustíveis". Ao manifestar a vontade de intensificar o desenvolvimento dos biocombustíveis e das tecnologias conexas, a comunicação esclarece que o crescimento dos biocombustíveis não deverá conduzir ao aumento dos danos ambientais e sublinhou a necessidade de reduzir a produção de gases com efeito de estufa. A comunicação também chama a atenção para a necessidade de incentivar o desenvolvimento das tecnologias ligadas aos biocombustíveis.

(6) A Directiva 2003/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de Maio de 2003, relativa à promoção da utilização de biocombustíveis ou de outros combustíveis renováveis nos transportes, visa promover a utilização dos biocombustíveis na Comunidade. ***Os biocombustíveis são um dos meios para atingir os objetivos fixados pela União Europeia em matéria de redução da emissão de gases com efeito de estufa, em particular no domínio dos transportes.*** A estratégia comunitária para os biocombustíveis foi especificada na Comunicação da Comissão de 2006 - "Estratégia da União Europeia no domínio dos biocombustíveis". Ao manifestar a vontade de intensificar o desenvolvimento dos biocombustíveis e das tecnologias conexas, a comunicação esclarece que o crescimento dos biocombustíveis não deverá conduzir ao aumento dos danos ambientais e sublinhou a necessidade de reduzir a produção de gases com efeito de estufa. A comunicação também chama a atenção para

¹ Ainda não publicado em JO.

a necessidade de incentivar o desenvolvimento das tecnologias ligadas aos biocombustíveis.

Alteração 2
CONSIDERANDO 9

(9) A combustão dos combustíveis utilizados no sector dos transportes rodoviários é responsável por cerca de 20% das emissões de gases com efeito de estufa ao nível da Comunidade. Uma **das abordagens possíveis** para reduzir estas emissões consiste em diminuir as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida desses combustíveis. Esta medida pode revestir diversas formas. Atendendo ao objectivo da Comunidade, que consiste em intensificar a redução das emissões de gases com efeito de estufa, e ao grande impacto das emissões provenientes dos transportes rodoviários, é oportuno prever num mecanismo que obrigue os fornecedores de combustíveis a comunicarem as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis que colocam no mercado e a reduzirem essas emissões de acordo com um valor fixo anual, a partir de 2010. Atendendo a que uma das consequências da adopção da presente directiva é a possibilidade acrescida de utilizar os biocombustíveis, o mecanismo de monitorização e de redução das emissões de gases com efeito de estufa será desenvolvido em coordenação com o disposto na Directiva 2003/30/CE.

(9) A combustão dos combustíveis utilizados no sector dos transportes rodoviários é responsável por cerca de 20% das emissões de gases com efeito de estufa ao nível da Comunidade. Uma **abordagem indispensável** para reduzir estas emissões consiste em diminuir as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida desses combustíveis. Esta medida pode revestir diversas formas. Atendendo ao objectivo da Comunidade, que consiste em intensificar a redução das emissões de gases com efeito de estufa, e ao grande impacto das emissões provenientes dos transportes rodoviários, é oportuno prever num mecanismo que obrigue os fornecedores de combustíveis a comunicarem as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis que colocam no mercado e a reduzirem essas emissões de acordo com um valor fixo anual, a partir de 2010. Atendendo a que **um dos objectivos** da adopção da presente directiva é a possibilidade acrescida de utilizar os biocombustíveis, o mecanismo de monitorização e de redução das emissões de gases com efeito de estufa será desenvolvido em coordenação com o disposto na Directiva 2003/30/CE **e será criado o mais tardar em 31 de Dezembro de 2008.**

Justificação

É indispensável instaurar uma política decisiva de redução das emissões de gases com efeito de estufa, sob pena de que a União Europeia não respeite os seus compromissos internacionais nesta matéria.

Por outro lado, a proposta de directiva relativa às especificações para a gasolina deveria ter

sido adoptada pela Comissão até 31 de Dezembro de 2005. Os atrasos registados implicaram um adiamento sucessivo da adopção de uma política europeia de redução dos gases com efeito de estufa. Por esta razão, é mais do que urgente que a União Europeia tome todas as disposições necessárias para instaurar, o mais rapidamente possível, todos os elementos indispensáveis a uma política dinâmica de redução dos gases com efeito de estufa. Neste quadro, impõe-se a fixação de uma data-limite imperativa para a criação de um mecanismo de declaração e redução das emissões de gases de efeito com estufa.

Alteração 3
CONSIDERANDO 9 BIS (novo)

(9 bis) A redução da emissão de gases com efeito de estufa é um imperativo que se aplica a todos os países. A União Europeia, através dos objectivos definidos, deveria demonstrar as possibilidades de aplicação de políticas que imponham a redução da emissão de gases com efeito de estufa. Tendo em conta os desafios ambientais daí decorrentes, é também indispensável a criação, antes de 1 de Janeiro de 2009, de um mecanismo de declaração e de redução das emissões de gases com efeito de estufa. Se tal não for o caso, a Comissão deverá apresentar um relatório ao Parlamento Europeu sobre as razões que implicaram tal atraso.

Justificação

A redução da emissão de gases com efeito de estufa é um imperativo que se aplica a todos os países. A União Europeia, através dos objectivos definidos, deve demonstrar as possibilidades de aplicação de políticas que imponham a redução da emissão de gases com efeito de estufa.

Alteração 4
CONSIDERANDO 11

(11) O objectivo da **Comissão** é atingir uma quota mínima de 10% de biocombustíveis nos combustíveis para transportes até 2020. Os contínuos progressos técnicos registados no domínio das tecnologias automóveis e dos combustíveis, conjugados com a vontade constante de garantir um nível optimizado de protecção ambiental e sanitária, impõem a

(11) O objectivo da **União Europeia** é atingir uma quota mínima de 10% de biocombustíveis nos combustíveis para transportes até 2020. Os contínuos progressos técnicos registados no domínio das tecnologias automóveis e dos combustíveis, conjugados com a vontade constante de garantir um nível optimizado de

reavaliação periódica das especificações aplicáveis aos combustíveis de acordo com estudos e análises complementares dos efeitos dos aditivos e dos componentes dos biocombustíveis nas emissões poluentes. Deverão, por conseguinte, ser apresentados relatórios periódicos sobre a possibilidade de facilitar a descarbonização dos combustíveis para transportes.

protecção ambiental e sanitária, impõem a reavaliação periódica das especificações aplicáveis aos combustíveis de acordo com estudos e análises complementares dos efeitos dos aditivos e dos componentes dos biocombustíveis nas emissões poluentes. Deverão, por conseguinte, ser apresentados relatórios periódicos sobre a possibilidade de facilitar a descarbonização dos combustíveis para transportes.

Justificação

O Parlamento Europeu sempre defendeu o objectivo ambicioso de utilização de biocombustíveis. Pelo seu lado, o Conselho Europeu, na sua comunicação de 8 e 9 de Março, recordou o objectivo de uma utilização vinculativa de pelo menos 10% de biocombustíveis nos combustíveis utilizados para os transportes.

Alteração 5 CONSIDERANDO 11 BIS (novo)

(11a) A Comissão deverá elaborar uma proposta legislativa concebida para assegurar que o fabrico de combustíveis a partir de matérias-primas vegetais não põe em perigo a segurança alimentar.

Justificação

O objectivo fundamental da política agrícola comum é a segurança alimentar. As matérias-primas para os combustíveis de origem vegetal crescem na mesma terra que é destinada a produtos alimentares. Por esse motivo, é necessária legislação para assegurar que a utilização dos combustíveis de origem vegetal não põe em perigo a segurança alimentar, inclusive nos países em desenvolvimento.

Alteração 6 CONSIDERANDO 12 BIS (novo)

(12 bis) A incorporação de etanol na gasolina altera de modo não linear a pressão de vapor do combustível assim obtido.

Justificação

Uma boa compreensão dos problemas colocados implica uma modificação da apresentação das alterações.

Alteração 7 CONSIDERANDO 13

(13) As particularidades das misturas de etanol e gasolina, designadamente os limites aplicáveis à pressão de vapor e as alternativas possíveis para garantir que as misturas de etanol não excedem os limites admissíveis em termos de pressão de vapor, devem ser reexaminadas com base na experiência adquirida com a aplicação da Directiva 98/70/CE.

(13) As particularidades das misturas de etanol e gasolina, designadamente os limites aplicáveis à pressão de vapor e as alternativas possíveis para garantir que as misturas de etanol não excedem os limites admissíveis em termos de pressão de vapor, devem ser reexaminadas com base na experiência adquirida com a aplicação da Directiva 98/70/CE. ***Com efeito, a pressão de vapor das misturas depende igualmente da composição inicial da gasolina.***

Justificação

Uma vez que a volatilidade do etanol é estável para um determinado teor de etanol, a composição da gasolina que entra na mistura é o factor que determina a volatilidade do produto final.

Alteração 8 CONSIDERANDO 14

(14) ***O combustível obtido a partir da mistura de etanol com gasolina tem um pressão de vapor superior pelo que, para*** reduzir as emissões de poluentes atmosféricos, será necessário controlar a pressão de vapor aplicável às misturas de gasolina.

(14) ***Para*** reduzir as emissões de poluentes atmosféricos, será necessário controlar a pressão de vapor aplicável às misturas de gasolina. ***De facto, o aumento da pressão de vapor da mistura gasolina-etanol atinge o valor máximo com uma incorporação de um volume de 5% de etanol, decrescendo em seguida em misturas com teores superiores.***

Justificação

O aumento da pressão de vapor da mistura atinge o valor máximo com uma incorporação de um volume de 5% de etanol, diminuindo seguidamente em misturas com teores superiores.

Alteração 9
CONSIDERANDO 15

(15) *Ao misturar etanol com gasolina produz-se uma alteração não linear da pressão de vapor da mistura de combustível assim obtida.* Para garantir que a pressão de vapor da gasolina obtida a partir da combinação de duas misturas autorizadas de etanol e gasolina se mantém dentro dos limites autorizados de pressão de vapor, é necessário definir os valores autorizados por derrogação para a pressão de vapor dessas misturas, **de modo a corresponder** ao aumento efectivo da pressão de vapor decorrente da adição de uma determinada percentagem de etanol à gasolina.

(15) Para garantir que a pressão de vapor da gasolina obtida a partir da combinação de duas misturas autorizadas de etanol e gasolina se mantém dentro dos limites autorizados de pressão de vapor, é necessário definir os valores autorizados por derrogação para a pressão de vapor dessas misturas, **para que tenham em conta a qualidade intrínseca da gasolina e correspondam** ao aumento efectivo da pressão de vapor decorrente da adição de uma determinada percentagem de etanol à gasolina.

Justificação

Uma vez que a volatilidade do etanol é estável para um determinado teor de etanol, a composição dos combustíveis que entram na mistura é o factor que determina a volatilidade do produto final

Alteração 10
CONSIDERANDO 16

(16) Para promover a utilização dos combustíveis com baixo teor de carbono e atingir os objectivos em matéria de combate à poluição atmosférica, a solução ideal seria as refinarias disponibilizarem as quantidades necessárias de gasolina com baixa pressão de vapor. **Atendendo a** que, neste momento, tal não se verifica, **opta-se por aumentar o limite aplicável à pressão de vapor das misturas com etanol, de modo a permitir o desenvolvimento do mercado dos biocombustíveis.**

(16) Para promover a utilização dos combustíveis com baixo teor de carbono e atingir os objectivos em matéria de combate à poluição atmosférica, a solução ideal seria as refinarias disponibilizarem as quantidades necessárias de gasolina com baixa pressão de vapor. **Infelizmente, é forçoso constatar** que, neste momento, tal não se verifica, **pois a disponibilidade de gasolina de baixa pressão de vapor é ainda muito insuficiente.**

Justificação

Infelizmente, constata-se a nível quotidiano que as refinarias europeias não põem à disposição dos produtores de biocombustíveis que efectuam misturas de gasolina-etanol as quantidades necessárias de gasolina de baixa pressão de vapor. Esta situação é profundamente lamentável, pois entrava o desenvolvimento dos biocombustíveis e põe em causa os objectivos políticos

definidos pela União Europeia.

Alteração 11
CONSIDERANDO 16 BIS (novo)

(16 bis) Face a esta insuficiência, será necessário aumentar a pressão de vapor máxima autorizada para as misturas que contêm etanol para permitir o desenvolvimento indispensável do mercado dos biocombustíveis.

Justificação

A fim de ter em conta as preocupações expressas pelos produtores de biocombustíveis no que se refere ao abastecimento insuficiente de gasolina de baixa pressão de vapor e contornar assim a posição das refinarias, propõe-se um aumento da pressão de vapor máxima autorizada para as misturas que contêm etanol.

Alteração 12
CONSIDERANDO 16 TER (novo)

(16 ter) As especificações para a gasolina, o combustível para motores diesel e o gasóleo deveriam ter sido revistas até 31 de Dezembro de 2005. O atraso levou a diferir na mesma proporção a aplicação dos objectivos políticos da União Europeia relativos à redução das emissões de gases com efeito de estufa no sector dos transportes.

Justificação

A Directiva 2003/30 previa que as especificações para a gasolina, o combustível para motores diesel e o gasóleo tivessem sido revistas até 31 de Dezembro de 2005.

Alteração 13
CONSIDERANDO 16 QUATER (novo)

(16 quater) A fim de não aumentar o atraso na aplicação dos objectivos de redução das emissões dos gases com efeito de estufa no

sector dos transportes, a Comissão deverá permitir aos Estados-Membros que autorizem o mais rapidamente possível a incorporação directa de etanol na gasolina.

Justificação

Seria inconcebível prolongar ainda mais o atraso acumulado desde Dezembro de 2005. A fim de remediar este inconveniente, é oportuno conceder uma derrogação aos Estados-Membros que, para respeitar os objectivos da União Europeia de redução da emissão de gases com efeito de estufa, apliquem ou desejem aplicar as medidas previstas nesta directiva, promovendo a incorporação directa de etanol na gasolina.

Alteração 14

CONSIDERANDO 16 QUINQUIES (novo)

(16 quinquies) Uma vez que os novos combustíveis podem constituir um risco para alguns motores antigos, é indispensável colocar à disposição dos consumidores uma rotulagem adequada dos combustíveis mais ricos em biocombustíveis do que os comercializados actualmente.

Justificação

As disposições da proposta de directiva devem ter plenamente em conta as preocupações dos consumidores, caso contrário os objectivos da União Europeia em matéria de redução das emissões de gases com efeito de estufa não poderão ser atingidos. É o caso, em particular, dos consumidores proprietários de veículos antigos, cuja concepção não previa os novos combustíveis.

Alteração 15

CONSIDERANDO 19

(19) No quadro do estabelecimento de um novo mecanismo de monitorização das emissões de gases com efeito de estufa, deverão ser conferidos poderes à Comissão para que estabeleça o método a utilizar na elaboração dos relatórios sobre as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis

(19) No quadro do estabelecimento de um novo mecanismo de monitorização das emissões de gases com efeito de estufa, deverão ser conferidos poderes à Comissão para que estabeleça o método a utilizar na elaboração dos relatórios sobre as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis

utilizados nos transportes rodoviários e nas máquinas móveis não rodoviárias. Atendendo a que essas medidas, tal como as medidas aplicáveis à adaptação dos métodos analíticos autorizados previstas no artigo 10.º da Directiva 98/70/CE, são de alcance geral e destinadas a completar a presente directiva mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, deverão ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

utilizados nos transportes rodoviários e nas máquinas móveis não rodoviárias. ***A Comissão deverá apresentar regularmente ao Parlamento Europeu um relatório sobre as dificuldades registadas, nomeadamente em caso de atraso na aplicação dessas medidas.*** Atendendo a que essas medidas, tal como as medidas aplicáveis à adaptação dos métodos analíticos autorizados previstas no artigo 10.º da Directiva 98/70/CE, são de alcance geral e destinadas a completar a presente directiva mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, deverão ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

Justificação

A redução das emissões de gases com efeito de estufa, nomeadamente no sector dos transportes, constitui um dos objectivos primordiais do Parlamento Europeu, que é o porta-voz das preocupações expressas por todos os cidadãos europeus neste domínio. Por esta razão, o PE gostaria de ser associado a todas as etapas da elaboração das medidas relativas às emissões de gases com efeito de estufa e, pelo menos, de ser informado sobre eventuais atrasos na elaboração e aplicação destas medidas.

Alteração 16 CONSIDERANDO 21 BIS (novo)

(21 bis) Deverá ser incentivada a nível comunitário a investigação relativa a novos motores que emitam menos gases com efeito de estufa, nomeadamente para que se possa antecipar a evolução dos combustíveis que deverão ser disponibilizados nos próximos vinte anos.

Justificação

A tecnologia dos motores também evolui, pelo que deve ser incentivada a nível comunitário a investigação sobre novos motores que emitam menos gases com efeito de estufa. Esta investigação deve igualmente permitir antecipar a evolução dos combustíveis que deverão ser disponibilizados nos próximos vinte anos com um maior teor de biocombustível, nomeadamente gasolinas que contenham entre 20% e 30% de etanol, combustíveis que os fabricantes de motores já prevêem.

Alteração 17
ARTIGO 1, PONTO 2, ALÍNEA C)
Artigo 3, nº 3, parágrafo 1 (Directiva 98/70/CE)

"3. Os combustíveis que cumpram as especificações constantes do anexo III **serão assinalados, na língua ou línguas nacionais, com a menção "Gasolina com baixo teor de biocombustíveis"**.

"3. Os combustíveis que cumpram as especificações constantes do anexo III **não necessitam de ser assinalados com uma menção específica respeitante ao teor de etanol ou de ETBE**.

Justificação

Constata-se que o actual parque automóvel da União Europeia pode utilizar um combustível que incorpore até 5% de etanol ou 15% de ETBE. A utilização de gasolinas com um teor de etanol inferior a 5% ou um teor de ETBE inferior a 15% já é hoje corrente nos Estados-Membros da União Europeia. Por conseguinte, a menção de um baixo teor de etanol ou de ETBE não parece ser um elemento determinante de uma correcta informação do consumidor.

Alteração 18
ARTIGO 1, PONTO 2, ALÍNEA C)
Artigo 3, nº 3, parágrafo 2 (Directiva 98/70/CE)

Os combustíveis que cumpram as especificações constantes do anexo V serão assinalados, na língua ou línguas nacionais, com a menção "Gasolina com **alto** teor de biocombustíveis".

Os combustíveis que cumpram as especificações constantes do anexo V serão assinalados, na língua ou línguas nacionais, com a menção "Gasolina com teor **enriquecido** de biocombustíveis".

Justificação

Só o parque automóvel mais recente pode aceitar misturas que contenham mais de 5% de etanol ou mais de 15% de ETBE. Por esta razão, é desejável concentrar a informação do consumidor nos seus conhecimentos relativos às gasolinas que contêm mais de 5% de etanol ou mais de 15% de ETBE, a fim de evitar problemas de incompatibilidade com o seu veículo e de o orientar para as gasolinas mais adequadas tendo em conta os objectivos visados pela presente directiva.

Alteração 19
ARTIGO 1, PONTO 2, ALÍNEA B BIS) (nova)
Artigo 3, nº 2, alínea c bis) (nova) (Directiva 98/70/CE)

b bis) Ao nº 2, é aditada a seguinte alínea c bis):

"c bis) Os Estados-Membros devem assegurar também que, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2012, a gasolina sem chumbo com um teor em bioetanol de, pelo menos, 70% v/v satisfaz as especificações ambientais do anexo VI bis."

Justificação

Para a nova gasolina E 85, é indispensável introduzir determinadas especificações ambientais, dado o seu forte teor em bioetanol: pelo menos 70% v/v.

Alteração 20
ARTIGO 1, PONTO 5
Artigo 7, nº 3 bis (novo) (Directiva 98/70/CE)

3 bis. A Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu sobre a metodologia adoptada para as informações referidas nos números 1 e 2 do presente artigo, bem como sobre as medidas necessárias tomadas a título do nº 3 do presente artigo.

A Comissão informa o Parlamento Europeu sobre todos os atrasos registados na aplicação dos objectivos da presente directiva em matéria de redução da emissão dos gases com efeito de estufa.

Justificação

A redução da emissão dos gases com efeito de estufa é um imperativo que se aplica a todos os países. A União Europeia, através dos objectivos definidos, deve demonstrar as possibilidades de aplicação de políticas que imponham a redução da emissão de gases com efeito de estufa. Tendo em conta os desafios ambientais daí decorrentes, é também indispensável a criação, antes de 1 de Janeiro de 2009, de um mecanismo de declaração e de redução das emissões de gases com efeito de estufa. Se tal não for o caso, a Comissão deverá apresentar um relatório ao Parlamento Europeu sobre as razões que implicaram tal atraso.

Alteração 21
ARTIGO 1, PONTO 12
Anexo III (Directiva 98/70/CE)

O anexo III é alterado do seguinte modo:

O anexo III é alterado do seguinte modo:

Na nota de rodapé n.º 5, é aditado o texto seguinte: "Se o combustível contiver etanol, a pressão de vapor máxima **no período de Verão** poderá exceder **60kPa, sendo o excesso obtido a partir dos valores indicados** no quadro do anexo VI."

Na nota de rodapé n.º 5, é aditado o texto seguinte: "Se o combustível contiver etanol, a pressão de vapor máxima poderá exceder **o limite autorizado para a estação em curso, tal como é indicado** no quadro do anexo VI."

Justificação

É conveniente facilitar a incorporação directa de bioetanol na gasolina durante todo o ano.

Alteração 22 ANEXO

Anexo V, linha 11 (Teor de oxigénio) (Directiva 98/70/CE)

3,7

4,0

Justificação

A norma europeia de referência para a gasolina sem chumbo - norma EN 228 - prevê que a densidade desta deve ser compreendida entre 720 e 775 Kg/m³ à temperatura de 15°C. Em caso de incorporação de 10% v/v de etanol numa gasolina com uma densidade que se situe junto do valor inferior - 720 Kg/m³ - o teor de oxigénio desta gasolina com aditivo ultrapassaria 3,7% m/m, pelo que a mesma ficaria fora da norma: fixar o teor máximo de oxigénio em 4% m/m permite a incorporação de 10% v/v de etanol em todas as gasolinas sem chumbo conformes com a norma, sem se correr o risco de que estas gasolinas saiam da norma após a aditivação.

Alteração 23 ANEXO

Anexo V, nota de rodapé 4 (Directiva 98/70/CE)

(4) Nos Estados-Membros com condições climáticas de tipo ártico ou Invernos rigorosos, a pressão de vapor máxima não deverá exceder 70,0 kPa. Se o combustível contiver etanol, a pressão de vapor máxima **no período de Verão** poderá exceder **60kPa, sendo o excesso obtido a partir dos valores indicados** no quadro do anexo VI.

(4) Nos Estados-Membros com condições climáticas de tipo ártico ou Invernos rigorosos, a pressão de vapor máxima não deverá exceder 70,0 kPa. Se o combustível contiver etanol, a pressão de vapor máxima poderá exceder **o limite autorizado para a estação em curso, tal como é indicado** no quadro do anexo VI.

Justificação

É conveniente facilitar a incorporação directa de bioetanol na gasolina durante todo o ano.

Alteração 24
ARTIGO 1, PONTO 15 BIS (novo)
Anexo VI bis (novo) (Directiva 98/70/CE)

15 bis. É aditado o anexo VI bis que figura no anexo à presente directiva

"ANEXO VI BIS"

**ESPECIFICAÇÕES AMBIENTAIS PARA OS COMBUSTÍVEIS DE MERCADO A
UTILIZAR NOS VEÍCULOS EQUIPADOS COM MOTORES DE IGNIÇÃO COMANDADA**

Tipo: Gasolina E 85

Exigências a aplicar e métodos de análise					
Parâmetros ⁽¹⁾	Unidade	Valores-limite ⁽²⁾			
		Valores mínimos		Valores máximos	
Índice de octano teórico (RON)		95		-	
Índice de octano-motor (MON)		85		-	
- Álcoois superiores (C3-C8)	% v/v	-		2,0	
- Metanol	% v/v	-		1,0	
- Éteres contendo 5 ou mais átomos de carbono, ou mais, por molécula	% v/v	-		5,2	
Teor de sulfato	mg/lg	-		1	
Exigências ligadas ao clima e métodos de análise					
Parâmetros ⁽¹⁾	Unidade	Valores-limite ⁽²⁾			
		Classe A (Verão)		Classe B (Inverno)	
		Valores mínimos	Valores máximos	Valores mínimos	Valores máximos
- Etanol e álcoois superiores	% v/v	75³	86	70³	80
- Super 95 em conformidade com a norma EN 228	% v/v	-	25	-	30
- Pressão de vapor	kPa	35	60	50	90

(1) Os métodos de ensaio serão os especificados na norma EN 228:1999. Os Estados-Membros podem adoptar o método analítico especificado, em substituição da norma EN 228:1999, desde que seja possível demonstrar que este garante pelo menos a mesma exactidão e o mesmo nível de precisão que o método analítico substituído.

(2) Os valores indicados na especificação são os valores reais. Para fixar os seus valores-limite, aplicaram-se os termos da norma ISO 4259 'Petroleum products - Determination and application of precision data in relation to methods of test' e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima

de 2R acima de zero (R = reprodutibilidade). Os resultados das medições individuais serão interpretados com base nos critérios constantes da norma ISO 4259 (publicada em 1995).

⁽³⁾ Os Estados-Membros podem decidir comercializar a gasolina E 85 com teores mínimos de 65% v/v em conformidade com as normas nacionais adoptadas com base na norma europeia CWA 15293:2005.

Justificação

Para a nova gasolina E 85, é indispensável introduzir determinadas especificações ambientais, dado o seu forte teor em bioetanol: pelo menos 70% v/v.

PROCESSO

Título	Controlo e redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos combustíveis (transporte rodoviário e navegação interior)
Referências	COM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)
Comissão competente quanto ao fundo	ENVI
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	AGRI 13.3.2007
Relator de parecer Data de designação	Joseph Daul 8.5.2007
Exame em comissão	4.6.2007 16.7.2007 12.9.2007
Data de aprovação	12.9.2007
Resultado da votação final	+: 29 -: 0 0: 0
Deputados presentes no momento da votação final	Vincenzo Aita, Luis Manuel Capoulas Santos, Giuseppe Castiglione, Joseph Daul, Albert Deß, Michl Ebner, Duarte Freitas, Lutz Goepel, Bogdan Golik, Friedrich-Wilhelm Graefe zu Baringdorf, Lily Jacobs, Elisabeth Jeggle, Stéphane Le Foll, Véronique Mathieu, Rosa Miguélez Ramos, Neil Parish, Radu Podgorean, María Isabel Salinas García, Agnes Schierhuber, Willem Schuth, Czesław Adam Siekierski, Petya Stavreva, Donato Tommaso Veraldi
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Esther De Lange, Ilda Figueiredo, Roselyne Lefrançois, Astrid Lulling, Hans-Peter Mayer
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	Manolis Mavrommatis

PROCESSO

Título	Controlo e redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos combustíveis (transporte rodoviário e navegação interior)			
Referências	COM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)			
Data de apresentação ao PE	31.1.2007			
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	ENVI 13.3.2007			
Comissões encarregadas de emitir parecer Data de comunicação em sessão	ECON 13.3.2007	ITRE 13.3.2007	IMCO 13.3.2007	TRAN 13.3.2007
	AGRI 13.3.2007			
Comissões que não emitiram parecer Data da decisão	ECON 13.3.2007	IMCO 1.3.2007	TRAN 28.2.2007	
Relator(es) Data de designação	Dorette Corbey 8.3.2007			
Exame em comissão	4.6.2007	13.9.2007		
Data de aprovação	27.11.2007			
Resultado da votação final	+: -: 0:	42 7 0		
Deputados presentes no momento da votação final	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Aldis Kušķis, Linda McAvan, Alexandru-Ioan Morțun, Riitta Myller, Miroslav Ouzký, Daciana Octavia Sârbu, Karin Scheele, Carl Schlyter, Richard Seeber, Kathy Sinnott, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Glenis Willmott			
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Alfonso Andria, Iles Braghetto, Kathalijne Maria Buitenweg, Christofer Fjellner, Umberto Guidoni, Erna Hennicot-Schoepges, Anne Laperrouze, David Martin, Miroslav Mikolášik, Andres Tarand, Lambert van Nistelrooij			
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	Jean-Pierre Audy, Agustín Díaz de Mera García Consuegra, Willi Piecyk			