



**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**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 1 do artigo 175.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽³⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽⁴⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O Conselho Europeu, realizado em Gotemburgo em 15 e 16 de Junho de 2001, adoptou uma estratégia da União Europeia em favor do desenvolvimento sustentável que consiste numa série de medidas, entre as quais o desenvolvimento dos biocombustíveis.
- (2) Os recursos naturais e a sua utilização prudente e racional, que o n.º 1 do artigo 174.º do Tratado refere, incluem o petróleo, o gás natural e os combustíveis sólidos, que são fontes de energia essenciais mas também as principais fontes de emissão de dióxido de carbono.
- (3) Existe, contudo, um amplo leque de biomassa que pode ser utilizada para a produção de biocombustíveis derivados de produtos agrícolas e florestais bem como de resíduos e detritos da silvicultura e das indústrias silvícola e agroalimentar.
- (4) O sector dos transportes é responsável por mais de 30 % do consumo final de energia na Comunidade e encontra-se em expansão, tendência que, tal como acontece com as emissões de dióxido de carbono, deverá acentuar-se. Esta expansão será maior, em termos percentuais, nos países candidatos, após a adesão à União Europeia.
- (5) No livro branco da Comissão, intitulado «A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções», parte-se do pressuposto de que, entre 1990 e 2010, as emissões de CO₂ com origem no sector dos transportes sofrerão um aumento de 50 %, passando a 1 113 milhões de toneladas, fenómeno pelo qual são sobremaneira responsáveis os transportes rodoviários, aos quais são imputadas 84 % das emissões de CO₂ originadas pelos transportes. Por razões ecológicas, no livro branco exige-se, por conseguinte, a diminuição do grau de dependência do petróleo (presentemente de 98 %) por parte do sector dos transportes através da utilização de combustíveis alternativos, como os biocombustíveis.

⁽¹⁾ JO C 103 E de 30.4.2002, p. 205 e JO C 331 E de 31.12.2002, p. 291.

⁽²⁾ JO C 149 de 21.6.2002, p. 7.

⁽³⁾ JO C 278 de 14.11.2002, p. 29.

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 2 de Julho de 2002 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 18 de Novembro de 2002 (JO C 32 E de 11.2.2003, p. 1) e decisão do Parlamento Europeu de 12 de Março de 2003 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

▼B

- (6) Uma utilização mais intensa de biocombustíveis nos transportes faz parte do pacote de medidas necessárias para dar cumprimento ao Protocolo de Quioto e de qualquer pacote de políticas para o cumprimento de novos compromissos nesta matéria.
- (7) A utilização acrescida de biocombustíveis nos transportes, a par de outros combustíveis alternativos, incluindo o GPL e o GNC, constitui um dos instrumentos com os quais a Comunidade poderá reduzir a dependência das importações de energia e influenciar o mercado dos combustíveis para transportes e, desse modo, a segurança do abastecimento energético a médio e a longo prazo. Tal não diminui, todavia, a importância do cumprimento da legislação comunitária em matéria de qualidade dos combustíveis, emissões dos veículos e qualidade do ar.
- (8) Em consequência dos progressos tecnológicos a maior parte dos veículos actualmente em circulação na União Europeia é capaz de usar sem qualquer problema uma mistura com baixo teor de biocombustível. Os recentes avanços tecnológicos permitem utilizar maiores percentagens de biocombustível na mistura. Há países em que se utilizam já misturas com percentagens de 10 % ou mais de biocombustíveis.
- (9) As frotas cativas oferecem a possibilidade de utilizar uma concentração mais elevada de biocombustíveis. Em algumas cidades existem já frotas cativas que funcionam com biocombustíveis puros, que, em certos casos, contribuíram para melhorar a qualidade do ar nas zonas urbanas. Os Estados-Membros poderão, pois, dar prioridade ao fomento do uso de biocombustíveis nos meios de transporte público.
- (10) A promoção do uso de biocombustíveis nos transportes constitui um passo no sentido de uma mais vasta utilização da biomassa, o que permitirá um desenvolvimento mais extenso dos biocombustíveis no futuro, sem pôr, no entanto, de parte outras opções e, em particular, a do hidrogénio.
- (11) A política de investigação levada a efeito pelos Estados-Membros em torno de uma maior utilização dos biocombustíveis deverá integrar, em grau significativo, o sector do hidrogénio, e promover esta opção, tendo em conta os programas-quadro comunitários pertinentes.
- (12) O óleo vegetal puro produzido a partir de plantas oleaginosas, por pressão, extracção ou métodos comparáveis, em bruto ou refinado, mas quimicamente inalterado, pode também ser utilizado como biocombustível em casos específicos, quando a sua utilização for compatível com o tipo de motores e os respectivos requisitos relativos às emissões.
- (13) Os novos tipos de combustíveis devem respeitar as normas técnicas aceites se se pretende que passem a ser mais usados pelos consumidores e fabricantes de automóveis, aumentando a sua penetração no mercado. As normas técnicas são também a base dos requisitos relativos às emissões e respectivo controlo. Poderá ser difícil assegurar o cumprimento por parte dos novos tipos de combustível das actuais normas técnicas, que, em grande medida, foram desenvolvidas para os combustíveis fósseis convencionais. A Comissão e as entidades de normalização devem acompanhar a evolução e ajustar-se a ela com dinamismo, desenvolvendo normas, em particular os parâmetros de volatilidade, que permitam a introdução de novos combustíveis e preservem os requisitos de desempenho ambiental.
- (14) O bioetanol e o biodiesel, quando utilizados para veículos, em estado puro ou em mistura, devem cumprir as normas de qualidade estabelecidas para assegurar um desempenho óptimo dos motores. É de referir que, no caso do biodiesel para os motores diesel, sempre que se optar pelo processo de esterificação, pode

▼B

ser aplicada a norma prEN 14214 do Comité Europeu de Normalização (CEN), relativa aos ésteres metílicos de ácidos gordos (FAME). O CEN deveria, por conseguinte, estabelecer normas adequadas para outros produtos biocombustíveis para os transportes na União Europeia.

- (15) A promoção do uso de biocombustíveis no respeito de práticas agrícolas e florestais sustentáveis, prevista na regulamentação que rege a Política Agrícola Comum (PAC), poderá criar novas oportunidades para um desenvolvimento rural sustentável numa PAC mais virada para o mercado e orientada em mais larga medida para o mercado europeu, respeitando uma ruralidade que está viva e uma agricultura multifuncional, e poderá abrir um novo mercado para produtos agrícolas inovadores nos actuais e nos futuros Estados-Membros.
- (16) Na sua resolução de 8 de Junho de 1998 ⁽¹⁾, o Conselho aprovou a estratégia e o plano de acção da Comissão para as fontes de energia renováveis e exigiu medidas específicas para o sector dos biocombustíveis.
- (17) O livro verde da Comissão intitulado «Para uma estratégia europeia de segurança do abastecimento energético» fixa como objectivo a substituição de 20 % dos combustíveis convencionais por combustíveis alternativos no sector dos transportes rodoviários até 2020.
- (18) Os combustíveis alternativos só poderão penetrar no mercado se tiverem uma disponibilidade generalizada e forem competitivos.
- (19) Na sua resolução de 18 de Junho de 1998 ⁽²⁾, o Parlamento Europeu apelou a que a quota de mercado dos biocombustíveis fosse aumentada para 2 % ao longo de cinco anos mediante um pacote de medidas, incluindo isenções fiscais, ajuda financeira à indústria transformadora e a imposição de uma percentagem obrigatória de biocombustíveis às companhias petrolíferas.
- (20) O método óptimo para aumentar a parte dos biocombustíveis nos mercados nacionais e comunitário depende da disponibilidade de recursos e matérias-primas, das políticas nacionais e comunitárias de promoção dos biocombustíveis e das disposições fiscais, bem como do envolvimento adequado de todos os intervenientes/partes interessadas.
- (21) As políticas nacionais de promoção da utilização de biocombustíveis não devem conduzir à proibição da livre circulação de combustíveis que cumpram as especificações ambientais harmonizadas constantes da legislação comunitária.
- (22) A promoção da produção e do uso de biocombustíveis poderá contribuir para uma redução da dependência das importações de energia e das emissões de gases com efeito de estufa. Além disso, os biocombustíveis, em estado puro ou em mistura, podem, em princípio, ser utilizados nos veículos automóveis existentes e usar a infra-estrutura de distribuição de combustível actualmente instalada. A mistura de biocombustível com combustíveis fósseis poderá facilitar uma eventual redução de custos em relação ao sistema de distribuição na Comunidade.
- (23) Atendendo a que o objectivo da acção encarada, designadamente a introdução de princípios gerais no sentido da comercialização e distribuição de uma percentagem mínima de biocombustíveis, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros devido à dimensão dessa acção e pode, pois, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio de subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio de

⁽¹⁾ JO C 198 de 24.6.1998, p. 1.

⁽²⁾ JO C 210 de 6.7.1998, p. 215.

▼B

proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.

- (24) Deve-se promover a investigação e o desenvolvimento tecnológico no domínio da sustentabilidade dos biocombustíveis.
- (25) A utilização acrescida de biocombustíveis deve ser acompanhada por uma análise aprofundada do respectivo impacto ambiental, económico e social, de modo a poder-se decidir se é aconselhável aumentar a quota-parte dos biocombustíveis em relação aos combustíveis convencionais.
- (26) Deve ser prevista a possibilidade de adaptar rapidamente a lista de biocombustíveis, a percentagem de conteúdos renováveis e o calendário para a introdução dos biocombustíveis no mercado dos combustíveis para transportes ao progresso técnico e aos resultados de uma avaliação do impacto ambiental na primeira fase do programa de introdução.
- (27) Importa tomar medidas com vista ao rápido desenvolvimento de normas de qualidade para os biocombustíveis a utilizar no sector automóvel, tanto em estado puro como enquanto componentes de uma mistura com combustíveis convencionais. Embora a fracção biodegradável dos resíduos constitua uma fonte potencialmente útil para a produção de biocombustíveis, a norma de qualidade deve ter em conta a possível contaminação presente nos resíduos, a fim de evitar que componentes especiais possam danificar o veículo ou degradar as emissões.
- (28) A promoção do uso de biocombustíveis deve ser consentânea com os objectivos ambientais e de segurança do abastecimento bem como com as medidas e objectivos políticos afins de cada Estado-Membro. Ao proceder a essa promoção, os Estados-Membros poderão estudar formas rentáveis de dar publicidade às possibilidades de utilização dos biocombustíveis.
- (29) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A presente directiva promove a utilização de biocombustíveis ou de outros combustíveis renováveis, em substituição do gasóleo ou da gasolina para efeitos de transporte, em cada Estado-Membro, por forma a contribuir para o alcance de objectivos tais como o cumprimento dos compromissos relativos às alterações climáticas, à segurança do abastecimento de forma que não prejudique o ambiente e à promoção das fontes de energia renováveis.

▼M1**▼B**

Artigo 3.º

1. a) Os Estados-Membros deverão assegurar que seja colocada nos seus mercados uma proporção mínima de biocombustíveis e de outros combustíveis renováveis, e estabelecem metas indicativas nacionais para o efeito;

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

- b) i) o valor de referência dessas metas, calculado com base no teor energético, é de 2 % de toda a gasolina e de todo o gasóleo utilizados para efeitos de transporte colocados no mercado, até 31 de Dezembro de 2005,
- ii) o valor de referência dessas metas, calculado com base no teor energético, é de 5,75 % de toda a gasolina e de todo o gasóleo utilizados para efeitos de transporte colocados no mercado, até 31 de Dezembro de 2010.

▼M1**▼B**

4. Os Estados-Membros tomam em consideração, nas medidas que adoptarem, o balanço geral climático e ambiental dos vários tipos de biocombustíveis e outros combustíveis renováveis e podem dar prioridade à promoção dos combustíveis cujo balanço ambiental apresentar uma melhor relação custo/eficácia, sem deixarem de atender simultaneamente à competitividade e à segurança do abastecimento.

▼M1**▼B***Artigo 4.º*

1. Os Estados-Membros comunicam à Comissão, antes de 1 de Julho de cada ano:

- as medidas tomadas para promover a utilização dos biocombustíveis, ou de outros combustíveis renováveis, na substituição do gasóleo ou da gasolina no domínio dos transportes,
- os recursos nacionais atribuídos à produção de biomassa para fins energéticos que não os dos transportes, e
- as vendas totais de combustíveis para transportes e a parte de biocombustíveis, puros ou em mistura, e de outros combustíveis renováveis colocados no mercado durante o ano anterior. Se necessário, os Estados-Membros informam de quaisquer condições excepcionais no fornecimento de petróleo bruto ou de produtos do petróleo que tenham afectado a comercialização dos biocombustíveis e outros combustíveis renováveis.

No seu primeiro relatório após a entrada em vigor da presente directiva, os Estados-Membros indicam o nível das respectivas metas indicativas nacionais para a primeira fase. No relatório referente a 2006, os Estados-Membros indicam as respectivas metas indicativas nacionais para a segunda fase.

Nesses relatórios, a diferença entre as metas nacionais e os valores de referência mencionados na alínea b) do n.º 1 do artigo 3.º deve ser justificada, podendo ser tomados como base os seguintes elementos:

- a) Factores objectivos, tais como o potencial nacional limitado para a produção de biocombustíveis a partir de biomassa;
- b) A quantidade de recursos nacionais atribuídos à produção de biomassa para outras utilizações da energia que não os transportes e as características específicas do mercado nacional no que se refere aos combustíveis destinados aos transportes;
- c) Políticas nacionais que atribuam recursos similares à produção de outros combustíveis para os transportes baseados em fontes de energia renováveis e consentâneas com os objectivos da presente directiva.

2. Até 31 de Dezembro de 2006 e, a partir dessa data, de dois em dois anos, a Comissão elabora um relatório de avaliação destinado ao

▼B

Parlamento Europeu e ao Conselho sobre os progressos registados na utilização de biocombustíveis e de outros combustíveis renováveis nos Estados-Membros.

Esse relatório deve contemplar pelo menos os seguintes aspectos:

- a) A rentabilidade das medidas adoptadas pelos Estados-Membros com vista a promover a utilização dos biocombustíveis e de outros combustíveis renováveis;
- b) Os aspectos económicos e o impacto ambiental de um novo aumento na quota-parte dos biocombustíveis e de outros combustíveis renováveis;
- c) A perspectiva do ciclo de vida dos biocombustíveis e de outros combustíveis renováveis, tendo em vista indicar possíveis medidas para a futura promoção dos referidos combustíveis que não prejudiquem o clima e o ambiente e que potencialmente se possam tornar competitivos e economicamente viáveis;
- d) A sustentabilidade das culturas utilizadas para a produção de biocombustíveis, e especialmente a utilização dos solos, o grau de intensidade do cultivo, a rotação das culturas e o uso de pesticidas;
- e) A avaliação das incidências diferenciadoras da utilização de biocombustíveis e outros combustíveis renováveis em matéria de alterações climáticas e do seu impacto sobre a redução das emissões de CO₂;
- f) Um estudo de outras opções a mais longo prazo em matéria de medidas relacionadas com a eficiência energética no sector dos transportes.

Com base nesse relatório, a Comissão apresenta, quando adequado, ao Parlamento Europeu e ao Conselho propostas sobre a adaptação do sistema de metas definido no n.º 1 do artigo 3.º. Se nesse relatório se concluir que as metas indicativas podem não ser atingidas por razões não justificadas e/ou não relacionadas com novos dados científicos, essas propostas deverão incidir nas metas nacionais, incluindo eventualmente metas obrigatórias, na forma apropriada.

▼M1**▼B***Artigo 7.º*

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 31 de Dezembro de 2004 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 8.º

A presente directiva entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

▼B

Artigo 9.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.