



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 31.1.2007
COM(2007) 18 final

2007/0019 (COD)

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

(apresentada pela Comissão)

{SEC(2007) 55}

{SEC(2007) 56}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• **Justificação e objectivos da proposta**

A Directiva 98/70/CE¹ estabeleceu especificações mínimas para a gasolina e para os combustíveis para motores diesel utilizados no transporte rodoviário e nas máquinas móveis não rodoviárias. Essas especificações regem-se por considerações sanitárias e ambientais. O objectivo da presente proposta de revisão da Directiva 98/70/CE é contribuir para a redução das emissões de poluentes atmosféricos e de gases com efeito de estufa decorrentes da utilização dos combustíveis rodoviários e não rodoviários e para a aplicação das estratégias da Comunidade em matéria de qualidade do ar e de alterações climáticas. Esta abordagem conduzirá a uma redução das emissões de partículas e permitirá a utilização de quantidades mais elevadas de biocombustíveis, tendo simultaneamente em conta requisitos sanitários e ambientais. Além disso, reduzirá as emissões de gases com efeito de estufa produzidos pelos combustíveis regulamentados.

Os principais motivos que conduziram ao reexame da directiva são a evolução da tecnologia de combustíveis e de motores e o aumento da utilização dos biocombustíveis. Os objectivos da Comunidade em matéria de qualidade do ar fixados na estratégia temática sobre a poluição atmosférica e a constante necessidade de encontrar soluções para o problema das emissões de gases com efeito de estufa são outros dos principais factores que justificam a revisão da directiva.

• **Contexto geral**

A Directiva 98/70/CE foi alterada pela última vez pela Directiva 2003/17/CE². Esta alteração incidiu apenas nos limites de enxofre da gasolina e do combustível para motores diesel. Dada a constante evolução da legislação comunitária relativa às emissões poluentes e a relação existente entre a tecnologia dos veículos e a qualidade dos combustíveis, a qualidade dos combustíveis deverá ser reavaliada em paralelo.

A necessidade de proceder ao reexame e à eventual revisão da Directiva 98/70/CE consta do seu artigo 9º. A directiva prevê que, quando se verificar uma das condições seguintes:

- progressos adicionais no domínio das emissões poluentes dos veículos;
- evolução da estratégia relativa às emissões de CO₂ dos veículos automóveis; e
- desenvolvimento de combustíveis alternativos,

¹ Directiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 1998, relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel e que altera a Directiva 93/12/CEE do Conselho.

² Directiva 2003/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de Março de 2003, que altera a Directiva 98/70/CE relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel.

deverá ser avaliado se esses factores implicam a revisão das especificações para os combustíveis. Além disso, são identificados outros problemas específicos a ter em consideração. Os amplos debates conduzidos com as partes interessadas permitiram identificar um conjunto de questões adicionais a ter em conta no processo de reexame.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

A Directiva 98/70/CE, conforme alterada pela Directiva 2003/17/CE, estabelece as especificações mínimas aplicáveis à gasolina e aos combustíveis para motores diesel a serem colocados no mercado da União Europeia. A directiva também abrange o limite de enxofre do gasóleo utilizado nas máquinas móveis não rodoviárias.

A Directiva 1999/32/CE³ estabelece os limites de enxofre de determinados combustíveis líquidos, abrangendo especificamente o combustível utilizado nas embarcações de navegação interior.

A Directiva 93/12/CEE⁴ havia fixado o teor de enxofre dos combustíveis líquidos mas, decorrente da sua alteração pelas Directivas 98/70/CE e 1999/32/CE, apenas um dos artigos da directiva permanece em vigor.

- **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

A estratégia temática no domínio de poluição atmosférica define um conjunto de objectivos para a redução de poluição atmosférica na União Europeia. A presente proposta é coerente com esses objectivos ao visar, nos seus diferentes aspectos, reduzir ou, pelo menos, impedir o aumento das emissões dos principais poluentes.

Além disso, a presente proposta insere-se na estratégia da União Europeia no quadro do Protocolo de Quioto, assente numa acção convergente que envolve os sectores da indústria, transportes, energia, habitação e agricultura.

A proposta é coerente com a estratégia de desenvolvimento sustentável, pois o seu objectivo é, na medida do possível, reduzir ou impedir o aumento das emissões poluentes indesejáveis, que tenham impactos ambientais e sanitários, além de diminuir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes. Esta medida deverá, contudo, apresentar uma boa relação custo-eficácia, atendendo aos benefícios para a sociedade.

A proposta de directiva também visa facilitar a realização dos objectivos da Comunidade, actuais e futuros, em matéria de biocombustíveis. A estratégia da Comissão para os biocombustíveis⁵ tem de "*procurar [...] garantir que a utilização de biocombustíveis não origine problemas técnicos ou ambientais*". O reexame aborda a questão dos limites à utilização dos biocombustíveis e das alterações que é possível introduzir sem aumentar as pressões ambientais decorrentes dessa

³ Directiva 1999/32/CE do Conselho, de 26 de Abril de 1999, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos e que altera a Directiva 93/12/CEE.

⁴ Directiva 93/12/CEE do Conselho, de 23 de Março de 1993, relativa ao teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos.

⁵ Estratégia da União Europeia no domínio dos biocombustíveis – COM(2006) 34, de 8.2.2006.

utilização. Admite-se também a eventual necessidade de efectuar uma reavaliação dos valores-limite e dos instrumentos, à luz dos progressos tecnológicos e crescimento registados nos sectores dos combustíveis e biocombustíveis.

A proposta tem implicações na Estratégia de Lisboa e no mercado interno. As especificações para os combustíveis afectam, não apenas, os fornecedores de combustíveis, mas também os fabricantes de veículos, máquinas móveis não rodoviárias e componentes para sistemas de alimentação de combustíveis e de escape. A alteração das especificações tanto poderá contribuir para um acréscimo como para uma diminuição dos custos destes sectores. As especificações também têm implicações no custo dos combustíveis fornecidos e na dimensão dos mercados de combustível, bem como na utilização global da energia, nas emissões de gases com efeito de estufa e na dimensão dos impactos da poluição atmosférica na saúde. Avaliadas e ponderadas as consequências de uma eventual alteração dos custos, considera-se que as alterações propostas não aumentarão os custos globais para a sociedade.

A proposta respeita o princípio de uma melhor regulamentação pois, além de implicar a simplificação das obrigações impostas ao sector e a revogação de uma directiva, também é coerente com as estratégias em matéria de alterações climáticas, de desenvolvimento sustentável e no domínio dos biocombustíveis, bem como com a estratégia temática sobre a poluição atmosférica, tendo em vista melhorar a qualidade do ar.

As especificações propostas foram definidas com base nas melhores técnicas disponíveis, com o objectivo de reduzir as emissões poluentes e de gases com efeito de estufa, se possível sem provocar danos ambientais adicionais. Foram avaliadas as eventuais soluções de compromisso a adoptar nalgumas áreas, nomeadamente o facto de a redução do teor de enxofre conduzir ao aumento das emissões de gases com efeito de estufa.

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

• Consulta das partes interessadas

Métodos de consulta, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos

Atendendo à natureza extremamente técnica da directiva, foi organizado um processo de consulta das principais partes interessadas da UE. No decurso deste processo, foi debatido o alcance do reexame e convidaram-se as partes interessadas a apresentar observações sobre os vários aspectos da proposta. Foram realizadas duas reuniões e oferecida a possibilidade de apresentar comentários escritos. A maioria de inquiridos aceitou que os seus comentários fossem tornados públicos, tendo sido publicados no endereço seguinte: http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel_quality/library.

Resumo das respostas e modo como foram tidas em conta

Devido ao vasto leque de questões levantadas ao longo do processo de reexame, não é possível apresentar um resumo global dos comentários produzidos pelas partes interessadas. A avaliação de impacto enumera os principais pontos de vista das partes

interessadas relativamente a cada um dos aspectos da reavaliação, nomeadamente nos casos em que os interessados adoptaram posições divergentes. Em caso de discordância, a Comissão tentou adoptar a abordagem mais credível possível reconhecendo, ao mesmo tempo, que subsistem dúvidas e evitando o risco de consequências indesejáveis para o ambiente e para a saúde.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Domínios científicos/de especialização em questão

O reexame abrange questões essencialmente relacionadas com a poluição atmosférica, as tecnologias de combustão e de motores, a refinação do petróleo, a tecnologia dos biocombustíveis e as emissões de gases com efeito de estufa.

Metodologia utilizada

O reexame da directiva relativa à qualidade dos combustíveis abrange um vasto leque de matérias e um grande número de sectores de actividade. Muitas das matérias e questões subjacentes são extremamente técnicas.

Perante esta situação, a Comissão procurou obter a contribuição das organizações dotadas dos conhecimentos especializados adequados. A proposta assenta nos contributos do Centro Comum de Investigação da Comissão (CCI), no processo de consulta estruturada das partes interessadas e nas conversações e reuniões mantidas com os interessados, a título individual ou em grupo.

O CCI efectuou um trabalho científico de apoio a algumas das áreas técnicas em análise, com a colaboração de várias partes interessadas. Nas reuniões com as partes interessadas, o CCI informou sobre os progressos realizados e respondeu a perguntas e observações. O parecer final do CCI foi recebido em 28 de Fevereiro de 2006.

Principais organizações/peritos consultados

O trabalho experimental realizado pelo CCI envolveu também o organismo de investigação do sector automóvel europeu (EUCAR) e o organismo de investigação da indústria petrolífera europeia (CONCAWE). Os contributos dados por um grande número de interessados são enumerados em pormenor no anexo 1 à avaliação de impacto.

Resumo dos pareceres recebidos e utilizados

Os resultados obtidos na grande maioria das áreas analisadas no decurso do reexame suscitaram pouca ou nenhuma discordância. Trata-se das áreas seguintes: frotas cativas, data-limite de introdução do combustível para motores diesel com um teor máximo de enxofre de 10ppm, reexame da Directiva 1999/96/CE, reexame da política em matéria de emissões de CO₂ dos veículos automóveis e da Directiva 1999/30/CE.

Nalgumas áreas, existem interesses sectoriais particulares que defendem a adopção de posições específicas. Estas incluem o teor de biocombustível (FAME) no combustível para motores diesel, as especificações para o combustível não

rodoviário, a densidade do combustível para motores diesel, o teor de compostos oxigenados na gasolina e a pressão de vapor da gasolina.

Num conjunto de outras áreas, verificam-se opiniões claramente divergentes entre sectores diferentes, geralmente a indústria transformadora de veículos e a indústria petrolífera. Estas questões abrangem a Carta Mundial dos Combustíveis, os hidrocarbonetos aromáticos policíclicos, os detergentes e os aditivos metálicos. Não existe acordo sobre o impacto dos aditivos metálicos nos sistemas de controlo das emissões, nem sobre os limites aplicáveis em matéria de etanol e de pressão de vapor.

Parte do sector declara que os aditivos metálicos apresentam riscos de danos para os sistemas de controlo dos gases de escape dos veículos, enquanto que os fabricantes de aditivos contestam esta afirmação. Até à data, ainda não foi possível aprovar um método de ensaio que permita comprovar se os aditivos metálicos causam efectivamente danos ou não.

A utilização do etanol nas misturas com gasolina pode conduzir a um acréscimo das emissões poluentes, que são precursoras do ozono troposférico. As misturas com um teor de etanol mais elevado apresentam problemas de compatibilidade com determinados veículos. A utilização do etanol e de outros biocombustíveis oferece, contudo, a possibilidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis rodoviários. Os resultados da avaliação destes impactos são, nomeadamente, contestados pelo sector do aprovisionamento em etanol.

Os fabricantes de veículos e a indústria petrolífera, entre outros, chamam a atenção para a existência de riscos potencialmente graves em determinadas áreas, com consequências irreversíveis. Esses riscos incluem os danos nos veículos e o aumento das emissões de poluentes e de gases com efeito de estufa.

Meios utilizados para colocar os pareceres dos peritos à disposição do público

As observações apresentadas pelas partes interessadas sobre os vários aspectos do reexame foram divulgadas através da Internet, conforme mencionado anteriormente, excepto nos casos em que os interessados solicitaram que os seus comentários fossem mantidos confidenciais.

• Avaliação de impacto

A Comissão realizou a avaliação de impacto prevista no Programa de Trabalho, cujo relatório está acessível sob a referência SEC(2007) 55. A avaliação de impacto teve em conta as dezasseis questões seguintes:

- a) A substituição das especificações para os combustíveis constantes da directiva pelas especificações da Carta Mundial dos Combustíveis proposta pelo sector automóvel;
- b) Atendendo a que a directiva não impõe valores-limite, a introdução de um limite-máximo de biocombustível (FAME) no combustível para motores

diesel. Tal limite poderá restringir a quantidade de FAME susceptível de ser misturada com o combustível para motores diesel;

- (c) Os benefícios para o ambiente decorrentes do estabelecimento de especificações mínimas para o GPL, o gás natural e os biocombustíveis, no âmbito da directiva;
- (d) Os benefícios para o ambiente do estabelecimento de especificações especiais para o combustível para motores diesel utilizado nas frotas cativas;
- (e) A data de introdução do combustível para motores diesel com um teor máximo de enxofre de 10 ppm. Este nível de enxofre é necessário para melhorar o funcionamento das tecnologias de controlo das emissões de poluentes;
- (f) A alteração dos parâmetros, na sequência do reexame da Directiva 1999/96/CE⁶, de modo a garantir o bom funcionamento dos veículos que satisfazem especificações mais estritas em matéria de emissões;
- (g) A alteração dos parâmetros, no seguimento da revisão dos acordos voluntários em matéria de redução das emissões de CO₂ dos veículos automóveis, para que os fabricantes possam assumir os seus compromissos;
- (h) A alteração dos parâmetros aplicáveis aos combustíveis, no seguimento da revisão da Directiva 1999/30/CE⁷, de modo a atingir os valores-limite de qualidade do ar;
- (i) A alteração do teor máximo de hidrocarbonetos aromáticos policíclicos (actualmente fixado em 11%) do combustível para motores diesel, de modo a reduzir as emissões poluentes produzidas pelos veículos;
- (j) A alteração da especificação para o gasóleo a utilizar nas máquinas móveis não rodoviárias, de modo a permitir a introdução de máquinas que satisfaçam os novos limites de emissão;
- (k) A alteração da directiva tendo em conta os potenciais benefícios ambientais decorrentes de uma utilização mais alargada dos detergentes nos combustíveis;
- (l) A alteração da directiva no que se refere à eventual utilização de aditivos metálicos nos combustíveis, uma vez que o seu impacto nos veículos e nos níveis de emissão não é claro;

⁶ Directiva 1999/96/CE relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de gases e partículas poluentes provenientes dos motores de ignição por compressão utilizados em veículos e a emissão de gases poluentes provenientes dos motores de ignição comandada alimentados a gás natural ou a gás de petróleo liquefeito utilizados em veículos e que altera a Directiva 88/77/CEE do Conselho e a confirmação da norma obrigatória em matéria de emissões de NOx pelos motores de veículos pesados.

⁷ Directiva 1999/30/CE relativa a valores-limite para o dióxido de enxofre, dióxido de azoto e óxidos de azoto, partículas em suspensão e chumbo no ar ambiente.

- m) A alteração da densidade máxima do combustível para motores diesel tendo em conta a densidade mais elevada do FAME (biocombustível), de modo a facilitar a sua mistura com o combustível para motores diesel;
- n) A alteração dos limites máximos aplicáveis aos compostos oxigenados da gasolina, tendo em conta a oportunidade de promover a utilização dos biocombustíveis;
- o) A alteração dos limites máximos aplicáveis à pressão de vapor da gasolina, tendo em conta a possibilidade de promover a utilização dos biocombustíveis, atendendo a que uma alteração da pressão de vapor poderá conduzir ao aumento das emissões de compostos orgânicos voláteis;
- p) A alteração da directiva de modo a ter em conta as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis e, assim, conceder um incentivo tecnologicamente neutro à descarbonização dos combustíveis para transportes e desenvolver novos e melhores biocombustíveis.

Foram equacionadas várias alternativas para cada uma das áreas. No caso das alíneas f) e g), a única alternativa possível parecia consistir em não tomar qualquer iniciativa. No que se refere às restantes áreas, também não foi considerada a possibilidade de adoptar medidas, atendendo a que se colocavam entre 1 a 6 outras opções. Essas outras opções incluíam as iniciativas voluntárias, tomadas por um ou vários sectores industriais, a introdução ou o estreitamento dos limites existentes a nível de especificações e a inclusão de novos elementos na directiva.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

• Síntese da acção proposta

Na maioria dos casos, chegou-se à conclusão de que era preferível não tomar quaisquer medidas. Noutros casos, a alteração da directiva conduzirá à redução das emissões de gases poluentes e com efeito de estufa e à diminuição dos custos globais. As principais propostas de alteração da directiva são as seguintes:

- 1) É confirmada a data de 1 de Janeiro de 2009 para introdução do combustível para motores diesel com um teor máximo de enxofre de 10ppm. Esta medida terá como consequência a redução das emissões poluentes, especialmente das partículas, além de facilitar a introdução de outros equipamentos de controlo das emissões poluentes e de oferecer segurança ao sector.
- 2) O teor máximo de hidrocarbonetos aromáticos policíclicos no combustível para motores diesel baixará para 8% a partir de 2009. Esta medida poderá contribuir para o decréscimo das emissões de partículas e de hidrocarbonetos aromáticos policíclicos; no entanto, a escolha do valor-limite e a data de aplicação têm em conta a necessidade de assegurar que a alteração proposta não acarreta custos.
- 3) O teor máximo de enxofre do gasóleo não rodoviário baixa de 1000ppm para 10ppm no caso das utilizações terrestres e de 1000ppm para 300ppm no caso da navegação interior. A alteração relativa ao equipamento terrestre facilitará a

introdução de motores e de equipamento de controlo das emissões mais avançados, além de reduzir as emissões de partículas provenientes do equipamento existente. A alteração relativa à navegação interior assegura que as emissões poluentes desses motores cumprem os níveis autorizados.

- 4) Para permitir a utilização de um volume superior de biocombustíveis na gasolina, é estabelecida uma mistura separada de gasolina com um teor autorizado de compostos oxigenados mais elevado (incluindo até 10% de etanol). O limite aplicável à pressão de vapor das misturas de etanol e gasolina foi aumentado pela mesma ordem de razões. Todas as misturas disponíveis no mercado passarão a ser claramente identificadas. Estas alterações facilitarão o desenvolvimento do mercado dos biocombustíveis ao evitar o risco de danos para os veículos existentes. O aumento das emissões de compostos orgânicos voláteis será controlado monitorizando as emissões de todos os combustíveis nas estações de serviço. Em 2007, a Comissão apresentará uma proposta de introdução obrigatória de sistemas de recuperação de vapor nas estações de serviço.
- 5) A partir de 2009, será introduzida a monitorização obrigatória dos gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis. Estas emissões deverão diminuir 1% por ano a partir de 2011. Esta medida assegurará que o sector dos combustíveis contribui para alcançar os objectivos da Comunidade a mais longo prazo, de redução dos gases com efeito de estufa, em paralelo com as medidas que visam aumentar a eficiência dos veículos. A medida também incentivará ao desenvolvimento de combustíveis com baixo teor de carbono e à adopção de outras medidas visando a redução das emissões da cadeia de produção.
- 6) Alterou-se a pressão de vapor máxima autorizada para as misturas de etanol, de modo a permitir o desenvolvimento do sector dos biocombustíveis nos primeiros anos. Ora, atendendo a que é possível produzir gasolina de base com um teor superior de biocombustíveis e de etanol com uma pressão de vapor inferior, as companhias petrolíferas foram convidadas a produzir este tipo de misturas também a nível europeu. Quando esta gasolina de base, com uma baixa pressão de vapor, estiver disponível em quantidades suficientes, o limite aplicável à pressão de vapor poderá ser revisto.

Finalmente, a proposta de directiva clarifica a questão da eventual utilização da derrogação relativa ao limite aplicável à pressão de vapor em caso de condições climáticas de tipo ártico ou de Invernos rigorosos, de modo a evitar erros de interpretação e aumentar a segurança jurídica, e introduz uma nova cláusula de reexame. A directiva proposta também actualiza a Directiva 98/70/CE, mediante a sua alteração, tendo em vista eliminar os elementos redundantes.

- **Base jurídica**

O presente acto legislativo assenta em duas bases jurídicas (artigos 95.º e 175.º do Tratado CE), dado alterar um acto legislativo e revogar outro, ambos baseados no artigo 95.º (ex-artigo 100.º-A), além de alterar um terceiro, este último baseado no artigo 175.º (ex-artigo 130.º-S).

- **Princípio da subsidiariedade**

Atendendo a que existe um mercado europeu de veículos rodoviários e que um importante aspecto do seu bom funcionamento assenta na qualidade do combustível disponível, os objectivos da proposta não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros. Uma acção circunscrita a cada um dos Estados-Membros significaria o fim do mercado único de combustíveis para transportes rodoviários, dadas as diferentes especificações aplicadas. Esta medida não só seria prejudicial no plano económico como restringiria a segurança do aprovisionamento energético, ao tornar os mercados dos Estados-Membros dependentes apenas dos combustíveis produzidos de acordo com a especificação em vigor no seu território e ao impedir as trocas comerciais entre Estados-Membros em caso de perturbação no mercado.

A limitação dos danos ambientais e para a saúde provocados pela utilização do combustível para transportes rodoviários trará mais benefícios e menos custos se for estabelecida uma especificação única para o combustível utilizado em toda a União Europeia. Atendendo a que os poluentes atmosféricos são transportados para além das fronteiras, é conveniente assegurar que sejam adoptadas medidas concertadas, de modo a reduzir as emissões em toda a Comunidade.

A proposta satisfaz, por conseguinte, o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta satisfaz o princípio da proporcionalidade pelos motivos expostos abaixo.

A proposta reveste a forma de uma directiva que estabelece especificações mínimas para os combustíveis tendo em conta preocupações ambientais e sanitárias. Os outros aspectos técnicos das especificações aplicáveis ao combustível não são tratados na directiva e devem reger-se por normas europeias, em conformidade com o princípio de uma melhor regulamentação.

A proposta não aumenta os encargos financeiros ou administrativos da Comunidade nem das administrações nacionais, regionais ou locais. Os requisitos a satisfazer por estes organismos não são alterados relativamente à directiva em vigor.

Na elaboração da proposta foram analisados os seus custos e benefícios, conforme especificado na avaliação de impacto. O objectivo subjacente à escolha das acções propostas é assegurar que os custos sejam sempre compensados pelos benefícios. Desta forma, minimizam-se os custos globais para os operadores económicos e para os cidadãos.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumento proposto: uma directiva.

Os outros instrumentos não seriam adequados pois, para garantir a segurança, a qualidade do combustível deve ser regulada por legislação vinculativa. Esta condição exclui todas as outras opções que não uma directiva ou regulamento. Atendendo a que basta controlar a especificação final para o combustível, e não a forma como essa

especificação será aplicada, o regulamento seria uma escolha desnecessariamente estrita.

4. IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

A proposta não tem consequências para o orçamento comunitário.

5. INFORMAÇÕES SUPLEMENTARES

- **Simplificação**

A proposta prevê a simplificação da legislação através da alteração de duas directivas em vigor (Directiva 98/70/CE e Directiva 1999/32/CE⁸). As directivas decorrentes desta alteração são menos extensas, mais claras, evitando uma zona de sobreposição e deixando menos margem para a incerteza jurídica.

- **Revogação da legislação em vigor**

A proposta conduz à revogação de uma directiva supérflua (Directiva 93/12/CEE⁹).

- **Cláusula de reexame/revisão/caducidade**

A proposta inclui uma cláusula de reexame.

- **Tabela de correspondência**

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições nacionais de transposição da directiva, bem como um quadro da correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

- **Espaço Económico Europeu**

O acto proposto incide em matéria do EEE, devendo, portanto, ser-lhe extensível.

6. DESCRIÇÃO DOS ELEMENTOS

Artigo 1.º

Ponto 1. Altera o artigo 2.º mediante o aditamento de um novo n.º 5, que define de forma mais clara o conceito de condições climáticas de tipo ártico ou rigorosas.

Ponto 2. Altera o artigo 3.º e suprime as alíneas a) e b) do n.º 2, visto serem redundantes. Altera a alínea c), de modo a permitir a comercialização da gasolina que satisfaz os requisitos do anexo V.

⁸ Nota 1 e 3 acima.

⁹ Ver nota 4.

Substitui o n.º 3 de modo a impor a identificação de todos os combustíveis que cumpram as especificações estabelecidas nos anexos III e V.

Suprime os n.ºs 4, 5 e 6, visto serem redundantes, dado o período de aplicação das derrogações terminar em 2003, 2005 ou 2007.

Substitui o n.º 7 para clarificar o teor máximo de chumbo presente nas pequenas quantidades de gasolina com chumbo cuja comercialização os Estados-Membros podem continuar a autorizar.

Ponto 3. Altera o artigo 4.º e suprime as alíneas a) e b) do n.º 1, visto serem redundantes. Substitui a alínea e) para confirmar a data de 1 de Janeiro de 2009, data a partir da qual o combustível para motores diesel passará a conter um teor máximo de enxofre de 10mg/kg.

Suprime os n.ºs 2 e 3 visto serem redundantes, dado o período de aplicação das derrogações terminar em 2003 e 2007. Suprime o n.º 4 visto o procedimento aplicável às derrogações concedidas nos termos dos n.ºs 2 e 3 deixar de ser necessário.

Substitui o n.º 5, de modo a introduzir especificações mais estritas para o teor de enxofre no gasóleo utilizado nas máquinas móveis não rodoviárias.

Adita o n.º 6, de modo a garantir que, até 31 de Dezembro de 2009, seja introduzido um limite mais estrito para o teor máximo autorizado de enxofre nos gasóleos destinados a serem utilizados nas embarcações de navegação interior. Até 31 de Dezembro de 2011, o mais tardar, será introduzida uma nova redução para o teor de enxofre.

Ponto 4. Altera o título do artigo 6.º e introduz um novo n.º 1-A, o qual dispõe que os Estados-Membros que assim o pretendam podem, em caso de condições climáticas árticas ou rigorosas, derrogar ao disposto para a pressão de vapor especificada para o período de Verão, sujeito à aprovação da Comissão.

Ponto 5. Insere dois novos artigos. O primeiro artigo obriga os Estados-Membros a exigir que os fornecedores de combustíveis apresentem relatórios sobre as emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis que fornecem. As modalidades de elaboração de relatórios deverão ser estabelecidas de harmonia com o disposto na Directiva 2003/30/CE. Outra condição adicional, com entrada em vigor numa data posterior, prevê a redução dos valores de emissão que tenham sido notificados.

O segundo artigo prevê que a Comissão, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 11º, adopte as medidas necessárias para alterar as especificações aplicáveis às misturas de etanol e gasolina, designadamente no que se refere à pressão de vapor.

Ponto 6. Insere um novo artigo, que insta a Comissão a continuar a desenvolver métodos de ensaio adequados para os aditivos metálicos utilizados nos combustíveis.

Ponto 7. Substitui o artigo original, que prevê a apresentação de relatórios periódicos, pela Comissão, sobre a aplicação da directiva. O primeiro relatório

deverá ser apresentado até 31 de Dezembro de 2012 e os relatórios subsequentes de três em três anos. Se for caso disso, esses relatórios serão acompanhados de propostas. Este artigo enumera alguns dos aspectos a abordar no relatório.

Ponto 8. Substitui o artigo 11.º original (enumerado no anexo III, ponto 80 do Regulamento (CE) n.º 1882/2003¹⁰) de modo a fazer referência ao procedimento de regulamentação com controlo.

Ponto 9. Suprime o artigo 14.º, visto ser redundante.

Ponto 10. Suprime o anexo I da Directiva 98/70/CE, visto ser redundante.

Ponto 11. Suprime o anexo II da Directiva 98/70/CE, visto ser redundante.

Ponto 12. No anexo III, aumenta o limite aplicável à pressão de vapor das misturas com etanol.

Ponto 13. No anexo IV, altera para 8% o teor máximo autorizado de hidrocarbonetos aromáticos policíclicos no combustível para motores diesel. Altera a nota de rodapé n.º 3, decorrente da confirmação da data de 1 de Janeiro de 2009 para introdução do combustível para motores diesel com um teor máximo de enxofre de 10mg/kg.

Ponto 14. Adita um novo anexo V, que compreende as especificações para a gasolina contendo até 10% de etanol, incluindo o aumento do teor máximo de todos os compostos oxigenados e um teor global de compostos oxigenados de 3,7%.

Ponto 15. Adita um novo anexo VI, que contém os valores autorizados para a pressão de vapor das várias misturas que contêm etanol.

Artigo 2º

A Directiva 1999/32/CE contém referências ao combustível a utilizar pelas embarcações de navegação interior. As alterações introduzidas pela presente proposta de directiva na especificação para o combustível utilizado nessas embarcações obrigam a alterar a directiva em conformidade.

Artigo 3º

Na sequência das anteriores alterações à Directiva 93/12/CEE, introduzidas pelas Directivas 1998/70/CE e 1999/32/CE, apenas um parágrafo do artigo 2º da directiva permanece em vigor. A directiva é supérflua devendo, por conseguinte, ser revogada.

Artigo 4.º

A data de transposição é fixada em 31 de Dezembro de 2008, o mais tardar.

¹⁰ JO L 284 de 31.10.2003, p. 1.

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 95.º e o n.º 1 do artigo 175.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹¹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹³,

Deliberando em conformidade com o procedimento estabelecido no artigo 251.º do Tratado¹⁴,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 1998, relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel e que altera a Directiva 93/12/CEE do Conselho¹⁵, estabelece especificações mínimas para a gasolina e para os combustíveis para motores diesel utilizados no transporte rodoviário e nas máquinas móveis não rodoviárias, tendo em conta considerações sanitárias e ambientais.
- (2) A Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu - Estratégia temática sobre a poluição atmosférica¹⁶ - estabelece objectivos para reduzir as emissões poluentes até 2020. Estes objectivos foram definidos com base numa análise

¹¹ JO C [...] de [...], p. [...].

¹² JO C [...] de [...], p. [...].

¹³ JO C [...] de [...], p. [...].

¹⁴ JO C [...] de [...], p. [...].

¹⁵ Directiva 93/12/CEE do Conselho, de 23 de Março de 1993, relativa ao teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos (JO L 74 de 27.3.1993, p. 81).

¹⁶ Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu - Estratégia temática sobre a poluição atmosférica – COM(2005) 446.

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.

- (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.
- (4) Uma dos aspectos das emissões de gases com efeito de estufa produzidos pelo sector dos transportes foi abordado na política comunitária relativa às emissões de CO₂ dos veículos. O combustível rodoviário contribui significativamente para as emissões comunitárias globais de gases com efeito de estufa. A monitorização e a redução das emissões de gases com efeito de estufa produzidos ao longo do ciclo de vida dos combustíveis podem contribuir para ajudar a Comunidade a alcançar os seus objectivos de redução dos gases com efeito de estufa através da descarbonização dos combustíveis utilizados no sector dos transportes.
- (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.
- (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 transportes¹⁷, 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"¹⁸. 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.
- (7) A Directiva 98/70/CE associa à existência de condições climáticas de tipo ártico ou rigorosas um 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.

¹⁷ JO L 184 de 17.5.2003, p. 42.

¹⁸ Estratégia da União Europeia no domínio dos biocombustíveis – COM(2006) 34, de 8.2.2006.

- (8) A Directiva 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 1997, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes a medidas contra a emissão de poluentes gasosos e de partículas pelos motores de combustão interna a instalar em máquinas móveis não rodoviárias¹⁹, estabelece os limites de emissão dos motores usados nas máquinas móveis não rodoviárias. Ora, é conveniente que tais máquinas possam dispor de combustíveis que permitam o bom funcionamento destes motores.
- (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.
- (10) Dado que um grande número de sectores de actividade que intervêm no aprovisionamento de vários combustíveis contribuirá para o objectivo da descarbonização dos combustíveis utilizados nos transportes, será realizada uma consulta alargada das partes interessadas, em coordenação com o disposto na Directiva 2003/30/CE.
- (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.
- (12) A utilização de detergentes poderá contribuir para manter os motores limpos e, assim, reduzir as emissões poluentes. Até à data, ainda não foi definido qualquer método satisfatório de análise das propriedades detergentes de amostras de combustível. Os comerciantes de combustíveis e de veículos continuam, por conseguinte, a ser responsáveis pela informação aos clientes sobre as vantagens dos detergentes e da sua

¹⁹ Directiva 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 1997, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes a medidas contra a emissão de poluentes gasosos e de partículas pelos motores de combustão interna a instalar em máquinas móveis não rodoviárias (JO L 59 de 27.2.1998, p. 1), com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/26/CE (JO L 146 de 30.4.2004, p. 1).

utilização. Não obstante, a Comissão deverá reavaliar se os progressos registados permitem adoptar uma abordagem mais eficaz, de modo a otimizar a utilização e as vantagens dos detergentes.

- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (17) A Directiva 98/70/CE prevê a adopção de determinadas medidas 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 Comissão²⁰.
- (18) A Decisão 1999/468/CE foi alterada pela Decisão 2006/512/CE, que introduziu o procedimento de regulamentação com controlo no caso das medidas de alcance geral destinadas a alterar elementos não essenciais de um instrumento de base adoptado em conformidade com o procedimento a que se refere o artigo 251.º do Tratado, nomeadamente suprimindo alguns desses elementos ou completando o instrumento mediante o aditamento de novos elementos não essenciais.
- (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

¹⁰ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

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.

- (20) A Directiva 98/70/CE estabelece um conjunto de especificações para os combustíveis, algumas das quais passaram a ser redundantes. Além disso, enumera uma série de derrogações que já não se encontram em vigor. Por razões de clareza, é, por conseguinte, adequado eliminar esses elementos.
- (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.
- (22) A Directiva 1999/32/CE do Conselho, de 26 de Abril de 1999, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos e que altera a Directiva 93/12/CEE²¹, estabelece algumas disposições para os combustíveis utilizados na navegação interior. A delimitação entre esta directiva e a Directiva 98/70/CE carece de clarificação. Ambas as directivas estabelecem limites para o teor máximo de enxofre no gasóleo utilizado nas embarcações de navegação interior. Por razões de clareza e de segurança jurídica, será por conseguinte conveniente ajustar essas directivas, de modo que tal limite seja fixado apenas num único acto legislativo.
- (23) As Directivas 98/70/CE e 99/32/CE devem, por conseguinte, ser alteradas.
- (24) A Directiva 93/12/CEE do Conselho, de 23 de Março de 1993, relativa ao teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos²² sofreu inúmeras alterações ao longo do tempo deixando, assim, de conter elementos essenciais. Consequentemente, a Directiva deve ser revogada.
- (25) Atendendo a que os objectivos que consistem em assegurar um mercado único dos combustíveis para transportes rodoviários e máquinas móveis não rodoviárias e garantir o cumprimento de níveis mínimos de protecção ambiental na utilização destes combustíveis não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros e podem, por conseguinte, ser melhor alcançados a nível comunitário, garantindo um mercado único destes combustíveis e favorecendo a criação de tal mercado para os veículos e as máquinas que os utilizam, a Comunidade pode adoptar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade, tal como definido no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio de proporcionalidade consagrado no referido artigo, a presente directiva não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º
Alterações à Directiva 98/70/CE

²¹ Directiva 1999/32/CE do Conselho, de 26 de Abril de 1999, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos e que altera a Directiva 93/12/CEE (JO L 121 de 11.5.1999, p. 13).

²² JO L 74 de 27.03.1993, p. 81. Directiva com redacção que lhe foi dada pela Directiva 1999/32/CE.

A Directiva 98/70/CE é alterada do seguinte modo:

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

"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."

2. O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) As alíneas a) e b) do n.º 2 são suprimidas.

b) No n.º 2, alínea c), no final da frase, é aditado "ou do anexo V".

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

"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".

c) Os n.ºs 4, 5 e 6 são suprimidos.

d) O n.º 7 passa a ter a seguinte redacção:

"7. Sem prejuízo do n.º 1, os Estados-Membros podem continuar a permitir a comercialização de pequenas quantidades de gasolina com chumbo, com um teor de chumbo não superior a 0,15 g/l, desde que tais quantidades não representem mais de 0,5% da totalidade das vendas e se destinem a ser utilizadas em veículos antigos característicos e distribuídas por intermédio de grupos de interesses."

3. O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

(a) O n.º 1 é alterado como segue:

- i. As alíneas a) e b) são suprimidas.
- ii. Na alínea d), é suprimida a expressão "sem prejuízo do disposto na alínea c)".
- iii. A alínea e) passa a ter a seguinte redacção:

"e) Os Estados-Membros devem assegurar que, o mais tardar em 31 de Dezembro de 2008, o combustível para motores diesel só possa ser comercializado no seu território se satisfizer as especificações ambientais do anexo IV."

(b) Os n.ºs 2, 3 e 4 são suprimidos.

(c) O n.º 5 passa a ter a seguinte redacção:

"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."

d) É aditado o novo n.º 6 seguinte:

"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. Os Estados-Membros devem assegurar que, o mais tardar em 31 de Dezembro de 2011, tal teor máximo seja reduzido para 10 mg/kg."

4. O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redacção: "Comercialização de combustíveis com especificações ambientais mais rigorosas e uma pressão de vapor mais elevada".

b) É inserido o novo n.º 1-A seguinte:

"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 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."

c) No n.º 2, a expressão "no n.º 1" é substituída por "no n.º 1 ou no n.º 1-A".

5. São inseridos os novos artigos 7.º-A e 7.º-B seguintes:

"Artigo 7.º-A

Redução das emissões de gases com efeito de estufa

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 rodoviários 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 rodoviários 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.
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.

Artigo 7.º-B

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."

6. É inserido o novo artigo 8.º-A seguinte:

"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."

7. O artigo 9.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 9.º
Relatórios

Até 31 de Dezembro de 2012 e, daí em diante, de três em três anos, a Comissão deverá apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho acompanhado, se for caso disso, de uma proposta.

Esse relatório deverá, nomeadamente, ter em conta o seguinte:

- (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;
- (b) A política comunitária em matéria de emissões de CO₂ dos veículos de transporte rodoviário;
- (c) Os limites aplicáveis à pressão de vapor das misturas de etanol e gasolina;
- (d) Os limites de emissões poluentes dos motores utilizados na navegação interior, de acordo com uma análise dos impactos dos poluentes e dos gases com efeito de estufa;
- (e) O aumento da utilização de detergentes nos combustíveis;
- (f) A utilização de aditivos metálicos nos combustíveis.

* COM(2007) 1 de 10.1.2007."

8. O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 11.
Procedimento de comitologia

1. A Comissão será assistida por um Comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º."

9. É suprimido o artigo 14.º.

10. É suprimido o anexo I.

11. É suprimido o anexo II.

12. 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."

13. O anexo IV é alterado do seguinte modo:
- (a) Na linha correspondente a "Hidrocarbonetos aromáticos policíclicos", a entrada constante da coluna "Máximo" é substituída por "8".
 - (b) A nota de rodapé n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

"(3) Até 31 de Dezembro de 2008, o combustível para motores diesel com um teor máximo de enxofre de 10 mg/kg será comercializado e disponibilizado numa base geográfica devidamente equilibrada no território dos Estados-Membros. A partir de 1 de Janeiro de 2009, todos os combustíveis para motores diesel comercializados no território dos Estados-Membros deverão ter um teor de enxofre inferior a 10 mg/kg."
14. É aditado o anexo V conforme consta do anexo à presente directiva.
15. É aditado o anexo VI conforme consta do anexo à presente directiva.

Artigo 2.

Alterações à Directiva 1999/32/CE

O artigo 4.º-B da Directiva 1999/32/CE é alterado do seguinte modo:

- a) No n.º 1, é suprimida a alínea a).
- b) No n.º 2, é suprimida a alínea b).
- c) É inserido o n.º 2-A seguinte:

"2-A Quando se encontrem no mar, os navios de navegação interior que possuam um certificado de conformidade com a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, alterada, podem utilizar combustíveis que satisfaçam as especificações estabelecidas na presente directiva.

Quando não se encontrem no mar, esses navios utilizarão os combustíveis especificados na Directiva 98/70/CE."

Artigo 3.º

Revogação

É revogada a Directiva 93/12/CEE.

Artigo 4.

Transposição

- 1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, o mais tardar em [31 de Dezembro de 2008]. Os Estados-Membros devem

comunicar imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

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

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

Artigo 5.

Entrada em vigor

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

Artigo 6.

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em [...]

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO
ANEXO V

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

Tipo: Gasolina com alto teor de biocombustíveis

Parâmetro (1)	Unidade	Limites (2)	
		Mínimo	Máximo
Índice de octano teórico (RON)		95	—
Índice de octano-motor (MON)		85	—
Pressão de vapor, período de Verão (3)	kPa	—	60,0 (4)
Destilação:			
- percentagem evaporada a 100 °C	% v/v	46,0	—
- percentagem evaporada a 150 °C	% v/v	75,0	—
Análise dos hidrocarbonetos:			
- olefinas	% v/v	—	18,0
- aromáticos	% v/v	—	35,0
- benzeno	% v/v	—	1,0
Teor de oxigénio	% m/m	—	3,7
Compostos oxigenados:			
- metanol			3
- etanol (podem ser necessários agentes estabilizadores)	% v/v		10
- álcool isopropílico	% v/v	—	12
- álcool terbutílico	% v/v	—	15
- álcool isobutílico	% v/v	—	15
- éteres contendo 5 ou mais átomos de carbono por molécula	% v/v	—	22
- outros compostos oxigenados (5)	% v/v	—	15
Teor de enxofre	mg/kg	—	10
Teor de chumbo	g/l	—	0,005

(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) 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.

(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.

(5) Outros mono-álcoois e éteres com ponto de ebulição final não superior ao estabelecido na norma EN 228:1999.

ANEXO VI

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

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.