



Bloco de Esquerda

Grupo Parlamentar

Projecto de Lei nº 520/X

PROMOVE A SUSTENTABILIDADE DOS BIOCOMBUSTÍVEIS

Exposição de motivos:

A queima de combustíveis fósseis para a produção de energia (electricidade, indústria e transportes) é a principal causa apontada para o aquecimento global e as alterações climáticas. Actualmente, o sector dos transportes é responsável por 21% das emissões globais de gases de efeito de estufa (GEE), e as projecções não são animadoras: a procura internacional de transporte de mercadorias pode triplicar até 2050, e aumentar de 131% no transporte de passageiros. Ao mesmo tempo, as emissões no sector aumentarão de 125%. O consumo final de energia no sector é de 31% hoje e deverá aumentar de 20% na próxima década.

A escalada de preço do petróleo e restantes combustíveis fósseis, por esgotamento das reservas mundiais e instabilidade política dos países produtores, a par da problemática das alterações climáticas, tem motivado a procura de alternativas energéticas. Os biocombustíveis, anunciados como uma energia renovável, surgem como uma solução de primeira linha para substituir o exponencial consumo de combustíveis fósseis e as emissões de gases de efeito de estufa no sector dos transportes. A U.E. e os E.U.A. lideram este processo, tendo estabelecido metas ambiciosas que têm levado à produção dos biocombustíveis a uma escala industrial.

São, no entanto, muitos os estudos, organizações e especialistas que têm vindo a alertar para os riscos e perigos da expansão dos biocombustíveis. Já hoje se podem observar os impactos negativos (directos e indirectos) desta opção, os quais são tanto ambientais como sociais: desflorestação, perda de biodiversidade, substituição da produção agrícola alimentar, contributo para o aumento dos preços e esgotamento das reservas alimentares, conflitos pela terra, trabalho escravo e sem direitos, perda de segurança e soberania alimentar, aumento da pobreza e exclusão social, ...

Estes impactos colocam em causa os pretensos benefícios dos biocombustíveis na substituição dos combustíveis fósseis, quer no combate às alterações climáticas, na redução da dependência energética do exterior e na garantia da segurança do

abastecimento de energia. Para além disso, agravam de forma extrema a crise alimentar mundial, afectando os mais pobres e vulneráveis.

Agravamento da crise alimentar:

No encerramento do encontro da Primavera entre o Banco Mundial (BM) e o Fundo Monetário Internacional (FMI), a 14 de Abril de 2008, os presidentes destas instituições acusaram os biocombustíveis de ser a principal causa para o aumento do preço de alimentos básicos.

De acordo com o relatório do Banco Mundial «Rising Food Prices: Policy Options and World Bank Responses», publicado a 9 de Abril de 2008, o aumento do preço global do trigo atingiu os 181% nos últimos 3 anos, e o preço global dos alimentos aumentou 83%.

No final de Março 2008 o preço do trigo e arroz era o dobro dos níveis do ano passado, enquanto o de milho era 1/3 maior, avisou a FAO no seu último relatório «Crop Prospects and Food Situation», publicado a 11 de Abril de 2008.

Já em Julho de 2007, o relatório «OECD-FAO Agricultural Outlook 2007-2016» advertia que a procura crescente dos biocombustíveis está a gerar alterações decisivas nos mercados agrícolas que podem conduzir a uma pressão para o aumento dos preços dos bens alimentares no longo prazo. De acordo com o relatório, além de algumas tendências já em curso – decréscimo nos excedentes para semente e a redução progressiva dos subsídios à exportação -, o factor de mudança mais importante decorre da utilização crescente de cereais, oleaginosas e vegetais na produção de biocombustíveis (etanol e biodiesel), apontando para aumentos entre 20 e 50% em alguns produtos agrícolas nos mercados internacionais ao longo dos próximos 10 anos.

O FMI assegura que os biocombustíveis contribuíram para quase metade do aumento da procura alimentar, tendo afectado o preço de um conjunto de matérias-primas. Já comentava, no início de 2008, o director do Instituto Internacional para a Investigação das Políticas de Alimentação (IFPRI) que "o destinado ao consumo humano ou animal aumentou entre 4% a 7% desde 2000, o de biocombustível aumentou 25%, com especuladores financeiros pelo meio que causam maior volatilidade dos preços".

Por ocasião da publicação do seu relatório anual de 2007, o IFPRI destacou que "os preços dos alimentos aumentaram nos últimos meses como nunca em 30 anos, atingindo em cheio os mais desfavorecidos", apelando a uma desaceleração mundial do desenvolvimento de biocombustíveis, devido ao exponencial aumento dos preços dos cereais e oleaginosas.

Resultado: a crise dos elevados preços agrícolas pode fazer com que em poucos meses se percam "sete anos da luta contra a pobreza", "deixando 100 milhões de pessoas dos

países de baixo rendimento mergulhar ainda mais na pobreza”, afirmou o presidente do FMI. Os protestos da fome agudizam-se em vários países, nomeadamente em Moçambique em Fevereiro de 2007, e a crise alimentar poderá levar à instabilidade política e mesmo a guerras.

O secretário-geral da ONU, Ban Ki-Moon, apelou a uma revisão da política sobre biocombustíveis devido à crise global dos preços dos produtos alimentares ameaçar gerar uma instabilidade global. “Nós temos de nos preocupar sobre o facto da possibilidade de se tirar terra ou substituir terra arável devido aos biocombustíveis”, referiu no início de Abril de 2008, por ocasião da conferência da NATO.

Já o relator especial da ONU para a alimentação, Jean Ziegler, tem insistentemente referido que as actuais políticas de promoção dos biocombustíveis são “um crime contra a Humanidade”.

Competitividade pela terra e mais emissões:

“Com ou sem biocombustíveis, o mundo será confrontado com esta penúria [de alimentos]”, assegura um especialista da OCDE. Até 2030, os cientistas estimam que um aumento de 50% da produção alimentar será necessária para responder ao crescimento demográfico. Ou seja, é necessário dedicar mais terra arável, um recurso escasso, à produção alimentar.

A produção de biocombustíveis, recorrendo ou não a culturas alimentares, vai sempre competir com a produção alimentar ao desviar os recursos solo, água, entre outros, para utilizações que não as destinadas à alimentação (o que causa pressões inflacionistas sobre os preços alimentares). E se não ocupar as áreas agrícolas actuais ou potenciais, significa que tem de ocupar áreas destinadas à conservação da natureza e biodiversidade ou importantes sumidouros de carbono, como é o caso das florestas tropicais.

Já um relatório da Agência Europeia de Ambiente de 2004 indicava que a procura de biocombustíveis só pode ser satisfeita e, ainda assim, parcialmente, através da redução da produção de alimentos ou do aumento da superfície total do solo agrícola consagrado à produção de biomassa. E refere que se as terras de pousio de longa duração forem utilizadas para a produção de culturas energética ou a produção intensiva de alimentos para satisfazer a procura acrescida de terras, as grandes quantidades de CO₂ que serão emitidas serão suficientes, possivelmente, para anular por muitos anos os benefícios em termos de redução das emissões de CO₂ decorrentes da mudança para os biocombustíveis.

Este relatório indicava ainda que a conversão das culturas (biomassa) em biocombustíveis gera menores economias energéticas e reduções de GEE do que outras utilizações energéticas da biomassa: a título de comparação, a combustão

directa de biomassa numa central eléctrica para produção de electricidade é significativamente mais eficiente.

Inúmeros estudos científicos recentes têm vindo a constatar que a actual política de expansão dos biocombustíveis é ineficaz energeticamente e do ponto de vista das emissões de GEE. O seu contributo para reduzir a dependência aos combustíveis fósseis e combater as alterações do clima fica deste modo prejudicado.

Como veio confirmar o conselho científico da Agência Europeia de Ambiente, a 10 de Abril de 2008, a produção de biocombustíveis com tecnologias de primeira geração ainda liberta gases com efeito de estufa (GEE) em quantidades significativas e a consequência da intensificação da produção de biocombustíveis é o “aumento das pressões no solo, água e biodiversidade”.

Contexto europeu:

Em 2003 a Comissão Europeia lançou a Directiva 2003/30/CE, de 8 de Maio, para promover o uso de biocombustíveis nos transportes, estabelecendo uma meta de incorporação de 5,75% até 2010 para cada Estado Membro.

Em 23 de Janeiro de 2008 a Comissão Europeia lançou uma proposta de directiva para a promoção do uso de energia proveniente de fontes renováveis, traçando o objectivo de incorporação de 10% de biocombustíveis até 2020 para cada Estado Membro e os critérios de sustentabilidade a serem cumpridos, no reconhecimento que o impacto ambiental e social da produção de biocombustíveis poderia ser maior que o inicialmente pensado.

Apesar da introdução de critérios de sustentabilidade mostrar um avanço substancial perante a anterior política europeia sobre os biocombustíveis, ela tem sido alvo de fortes críticas. Em particular, porque: a obrigatoriedade de poupança de 35% de GEE em relação aos combustíveis fósseis é considerada insuficiente e não é correctamente assente numa análise de ciclo de vida (as ONGs internacionais propõem uma meta de pelo menos 50 a 60%); mesmo prevenindo a plantação em áreas de elevada biodiversidade (áreas protegidas, áreas florestais sem actividade humana e pastagens permanentes) ou de altas reservas de carbono (zonas húmidas e áreas florestais específicas), esta prevenção é apenas válida para alterações de uso de solo realizadas após Janeiro de 2008, e deixa desprotegidos ecossistemas e recursos importantes (como as savanas e florestas tropicais e os recursos água e solo); além disso, não inclui critérios sociais, como é o caso das condições laborais ou a forma de acesso à terra para as plantações, nem considera os efeitos indirectos da produção em larga escala, como o aumento do preço dos bens alimentares.

A própria meta dos 10% até 2020 tem sido sujeitas a intensas críticas, inclusive dos próprios organismos científicos afectos à UE. Em Janeiro de 2008, o Joint Research Council questiona esta meta no relatório «Biofuels in the European Context», indicando que esta política requer enormes necessidades de terra fora da Europa, poderá ter um custo líquido até 65 mil milhões de euros, e coloca ainda em dúvida se haverá alguma poupança de GEE: “mostra-se que a meta de 10% para os biocombustíveis nos transportes pode até minar o objectivo geral da U.E. para as energias renováveis, uma vez que força à utilização da biomassa de uma forma ineficiente”. Mais recentemente, o comité científico da Agência Europeia de Ambiente veio recomendar a “suspensão do objectivo de 10% dos biocombustíveis”, pois ele significará “a importação de grandes quantidades de biocombustíveis” com a ocupação de largos milhões de hectares de solo, agravando os problemas ambientais e da crise alimentar. Mesmo assim, a Comissão Europeia parece indisponível para recuar no objectivo.

O Parlamento Europeu (PE) já em 14 de Janeiro de 2008 tinha aprovado um relatório sobre especificações de qualidade dos combustíveis (apoiado em 27 de Novembro de 2007 pela comissão de ambiente do PE), o qual considera que a meta de se atingir um mínimo de incorporação de 10% de biocombustíveis até 2020 deveria ser removida, uma vez que é suficiente a meta já estabelecida pela Comissão de redução de 10% das emissões de GEE até 2020 por melhoria da eficiência dos combustíveis. Relativamente a este ponto, a decisão da Comissão justifica-se dizendo que sem uma meta mínima para os biocombustíveis estes não seriam desenvolvidos por terem um custo superior a outras formas de energias renováveis.

Para os biocombustíveis o PE especifica a introdução de critérios de sustentabilidade ambiental e social, entre os quais: uma poupança de pelo menos 50% de CO₂ em todo o ciclo de vida em comparação com os combustíveis fósseis; a obrigação dos produtores protegerem os recursos hídricos e o solo, assegurando que não há impactos negativos indirectos da alteração de uso do solo; a obrigação de obtenção do consentimento das comunidades locais e o respeito pelos standards internacionais de trabalho. Além disso, aprova que pelo menos 50% dos biocombustíveis a serem contabilizados para o cumprimento da meta e para a obtenção de incentivos financeiros devem ser de 2ª geração, com a perspectiva de abandonar a 1ª geração de biocombustíveis até 2020. Também os subsídios públicos aos combustíveis não fósseis devem ser restringidos apenas aos que cumprem todos os critérios de sustentabilidade e têm uma poupança das emissões de gases de efeito de estufa 20% melhor que o critério de base, valor que sobe para 80% até 2015.

Contexto português:

O Governo aprovou, dia 17 de Janeiro, em Resolução de Conselho de Ministros, o aumento da incorporação de biocombustíveis de 5,75% para 10% em 2010. Esta meta antecipa em 10 anos o objectivo apontado pela Comissão Europeia, ou seja de 10% em 2020. Considerando a mais recente discussão internacional sobre esta matéria, consideramos esta atitude como altamente irresponsável.

Em Portugal encontra-se em desenvolvimento vários projectos de fábricas de biocombustíveis, recorrendo sobretudo à importação de matéria-prima para a produção de biodiesel (por exemplo, a Galp Energia pretende promover a produção de matéria-prima a partir de um milhão de hectares de terrenos no Brasil, Angola e Moçambique, por forma a abastecer o mercado português de 300 mil toneladas), e existindo o estímulo à produção nacional de milho para a produção de bioetanol. Aliás, Portugal não tem condições climáticas excepcionais para oleaginosas, mas para o milho tem potencialidades.

No entanto, a opção de produzir milho para bioetanol tem riscos. É de referir o estudo "Análise Energética e Ambiental da Produção de Bioetanol a partir do Milho em Portugal", realizado por investigadores do Instituto Superior Técnico (IST) e tornado público em Dezembro de 2007, o qual conclui que a substituição de gasolina por bioetanol produzido a partir do milho é uma solução cara (dependente de benefícios estatais) e pode ter impactos ambientais significativos, nomeadamente pela substituição de pastagens (por exemplo, a mobilização do solo e criação em estábulo resulta em mais emissões de gases de efeito de estufa, como o metano).

Por outro lado, não podemos ignorar o efeito da produção e consumo mundial no aumento do preço dos cereais e, por arrastamento, dos restantes bens alimentares. Desta forma, numa fase em que uma das causas estruturais para o aumento do preço é "o aumento do consumo de cereais e oleaginosas para a produção de biocombustíveis em vários países tradicionalmente grandes exportadores de cereais, essencialmente EUA e Brasil, reduzindo por essa via a disponibilidade de cereais no mercado mundial" (resposta do gabinete do Ministro da Agricultura à pergunta n.º 219/X (3ª), de 25 de Outubro), e sendo Portugal altamente dependente das importações, não consideramos prudente que o eventual aumento da produção de cereais tenha como destino a produção de biocombustíveis.

E não ignorar esta realidade significa, por um lado, refrear a produção e consumo de biocombustíveis a nível internacional, e por outro, estabelecer alguns critérios de sustentabilidade para que as terras hoje destinadas às culturas alimentares não sejam substituídas por culturas destinadas à indústria dos biocombustíveis. Por isso, o Governo português ao estabelecer uma meta tão ambiciosa, está a dar o sinal errado

em termos internacionais e a contribuir (mesmo que indirectamente) para a pressão inflacionista sobre os bens alimentares essenciais. E bem sabemos que este aumento expectável dos preços irá afectar os agregados mais pobres, nomeadamente em Portugal, uma vez que estes produtos têm um peso mais significativo sobre os seus orçamentos familiares.

Igualmente importante é o facto do Governo português estar a ignorar as preocupações ambientais e sociais suscitadas a nível internacional pelos biocombustíveis. Não está previsto o cumprimento de qualquer tipo de critério de sustentabilidade, nem para a produção nacional e muito menos para a matéria-prima importada, nem se ponderaram os custos desta política.

Considerando o regime de isenção do imposto sobre produtos petrolíferos (ISP) para o período de 2008-2010, verifica-se que as quantidades máximas passíveis de isenção correspondem a 1.020 milhões de litros para biodiesel e 330 milhões de litros de bioetanol: aplicando o limite mínimo de isenção fiscal verifica-se uma subsídio indirecta (ou perda de receitas fiscais) na ordem dos 417,6 milhões de euros. Este regime estabelece ainda a prioridade à produção agrícola nacional, sendo que no caso do bioetanol os candidatos deverão garantir que incorporam 50% ou mais de matéria-prima endógena. Ou seja, o Governo está a subsidiar uma política energeticamente ineficiente, ambientalmente desastrosa e que contribui para o agravamento dos preços alimentares. Com este montante o Estado poderia investir em medidas bem mais eficazes de redução do consumo energético e dos GEE no sector dos transportes, contribuindo de facto para combater as alterações do clima e proporcionar mais qualidade de vida aos portugueses.

A proposta do Bloco de Esquerda

O Bloco de Esquerda considera fundamental a introdução de critérios de sustentabilidade ambientais e sociais no ciclo dos biocombustíveis, capazes de garantir que apenas é apoiada a produção que respeite a protecção ambiental, reduza efectivamente as emissões de GEE em termos globais, cumpra os direitos sociais das comunidades locais e tenha em conta os efeitos indirectos, como é o caso da pressão inflacionista sobre os bens alimentares essenciais. Só assim serão atingidos os objectivos a que se destina a política de biocombustíveis. E deverão ser estes critérios a nortear os apoios públicos ao desenvolvimento desta fileira, de forma a ser uma política coerente.

Desta forma, o Bloco propõe que o compromisso de Portugal para a introdução de biocombustíveis não seja superior àquele que nos é imposto pela União Europeia, de

forma a não criar incentivos de mercado para o crescimento acelerado de biocombustíveis e suas opções menos sustentáveis. Esta é a política da prudência.

Propomos ainda que para o cumprimento dessa meta se estabeleça uma hierarquia de importância, priorizando a redução do consumo total de combustíveis fósseis, a qual poderá ser obtida por aplicação de medidas como a aposta na transferência de passageiros do transporte individual para os transportes colectivos. Esta é a política mais assertiva para resolver o problema do crescimento galopante do sector rodoviário e, em particular, do transporte individual em Portugal, o que corresponde a um consumo exponencial de combustíveis fósseis e emissões de GEE (com outros efeitos, como a pioria da qualidade do ar e agravamento das doenças associadas).

De seguida, deve-se apostar nos biocombustíveis mais sustentáveis, valorizando a regeneração dos óleos alimentares usados, a fracção biodegradável dos resíduos urbanos ou congéneres, entre outros, face à utilização de culturas agrícolas.

A introdução de critérios de sustentabilidade propostos pelo Bloco vai mais longe dos propostos pela Comissão Europeia, incluindo critérios sociais e sendo mais rigoroso com os critérios ambientais, seguindo de perto as recomendações do Parlamento Europeu e da Agência Europeia de Ambiente.

É este conjunto de regras que norteiam o apoio público aos biocombustíveis, por forma ao seu custo ser sustentável do ponto de vista económico, social e ambiental, promovendo a utilização dos biocombustíveis realmente benéficos para a redução de emissões de gases de efeito de estufa e na promoção da segurança energética.

Assim, nos termos regimentais e constitucionais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda apresentam o seguinte projecto de lei:

Artigo 1.º

Objectivo

O presente diploma tem por objectivo a promoção da sustentabilidade dos biocombustíveis colocados no mercado para utilização no sector dos transportes.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente diploma aplica-se aos produtores, retalhistas, comercializadores e demais agentes envolvidos no circuito de biocombustíveis.

Artigo 3.º

Definições

Biomassa – fracção biodegradável de produtos, como dos resíduos urbanos e da agricultura (incluindo substâncias vegetais e animais), da floresta e indústrias conexas

Biocombustível – o combustível líquido ou gasoso para transportes produzido a partir de biomassa

Artigo 4.º

Metas de introdução dos biocombustíveis no mercado

1 – Quaisquer metas nacionais para a colocação de biocombustíveis no mercado não poderão exceder os limites ou objectivos definidos por directivas comunitárias.

2 – Essas metas deverão ser cumpridas, por hierarquia de importância, com recurso à:

- a) Redução do consumo total de combustíveis nos transportes rodoviários;
- b) Utilização dos biocombustíveis provenientes da fracção biodegradável dos resíduos urbanos e industriais, nomeadamente de óleos alimentares usados do sector doméstico e nos estabelecimentos de hotelaria, restauração e cafetaria;
- c) Utilização dos biocombustíveis provenientes do biogás a partir da fracção biodegradável de resíduos urbanos e industriais;
- d) Utilização dos biocombustíveis provenientes da produção de algas;
- e) Utilização dos biocombustíveis resultantes de resíduos provenientes da agricultura, silvicultura e indústrias conexas;
- f) Utilização dos biocombustíveis resultantes de produtos provenientes da agricultura, silvicultura e indústrias conexas, denominados em diante de agrocombustíveis.

Artigo 5.º

Cumprimento da meta

1 - Deverá ser estipulado pelos Ministérios com a tutela da Energia e do Ambiente as medidas tendentes a permitir o cumprimento de pelo menos 50% da meta nacional respeitante ao período 2008-2010 através do estabelecido nas alíneas a) a e) do artigo anterior.

2 – O valor estipulado no número anterior deverá aumentar progressivamente nas metas nacionais estabelecidas após 2010.

Artigo 6.º

Obrigatoriedade de certificação

1 – Apenas é permitida a utilização de agrocombustíveis certificados de acordo com os critérios de sustentabilidade referidos no artigo seguinte, ou outros que se considerem pertinentes adicionar, para efeitos de contabilização para a meta nacional de biocombustíveis, a meta de energias renováveis e a meta da redução das emissões de gases de estufa para o período de 2020.

3 – Compete ao Governo desenvolver os estudos e medidas necessárias para viabilizar e implementar o regime de certificação para os agrocombustíveis, de acordo com o disposto no presente diploma.

Artigo 7.º

Critérios de sustentabilidade

1 – O regime de certificação referido no artigo anterior deve considerar cumulativamente critérios de sustentabilidade ambientais, sociais e técnicos, os quais devem considerar os aspectos referidos nos números seguintes.

2 – Os critérios de sustentabilidade ambiental devem assegurar que a cadeia produtiva dos agrocombustíveis:

- a) Não causa a desflorestação, a conversão de ecossistemas intactos ou de terrenos em pousio para recuperação natural;

- b) Não é responsável pela conversão de cultivos alimentares, nem de pastagens permanentes, olivais tradicionais e zonas de montado para culturas aráveis;
- c) Não provoca a alteração do uso do solo em importantes reservas de carbono, como nas áreas húmidas, florestas tropicais e savanas;
- d) Não ocupa áreas de elevado valor para a conservação da natureza, biodiversidade e paisagem, nomeadamente as áreas classificadas para protecção e as localizadas nas suas proximidades;
- e) Não realiza a conversão de sistemas agrícolas extensivos ou com rotação de culturas, nem introduz culturas mais intensivas nestes sistemas;
- f) Utiliza culturas adaptadas às condições edafo-climáticas locais e com uma necessidade reduzida de irrigação, fertilizantes, fitofármacos e mecanização;
- g) Utiliza sistemas e práticas agrícolas que reforçam o fundo de fertilidade do solo e controlam os processos erosivos, garantem a gestão racional e a qualidade dos recursos hídricos, são pouco intensivos em factores de produção e não têm externalidades negativas para o ambiente, apoiam a gestão sustentável dos habitats, biodiversidade e paisagem;
- h) Permite a poupança de pelo menos 50% dos gases de efeito de estufa em relação aos combustíveis fósseis, através de uma análise comparativa dos ciclos de vida que inclui a contabilização da perda de sumidouros por alteração do uso do solo;
- i) Não utiliza culturas alimentares, espécies exóticas e organismos geneticamente modificados;
- j) Respeita as disposições constantes de Códigos e Manuais de Boas Práticas publicados oficialmente nos países ou locais de origem.

3 – Os critérios de sustentabilidade sócio-económica devem assegurar que a cadeia produtiva de agrocombustíveis:

- a) Garante a segurança e soberania alimentar dos países e locais de origem;
- b) Respeita as convenções e regulamentos internacionais, em particular os parâmetros da Organização Mundial do Trabalho e as convenções da Organização das Nações Unidas para a protecção dos povos indígenas;
- c) Não é responsável pela perda do direito à terra nas comunidades locais;
- d) Promove o desenvolvimento rural e a repartição local dos rendimentos;
- e) Tem o consentimento das populações locais onde se situa a produção e assegura o acesso público à informação e participação;

- f) Não causa impactos negativos directos e indirectos nos preços dos bens agrícolas e alimentares.

4 – Os critérios de sustentabilidade técnica, em relação aos processos de conversão da biomassa e aos produtos, devem assegurar a:

- a) Baixa toxicidade dos produtos primários, secundários e finais;
- b) Mitigação dos impactes dos produtos tóxicos no ambiente;
- c) Baixa emissão de contaminantes relacionados com os processos básicos de combustão do carbono, como o NOx e o SOx;
- d) Eficiência do combustível final e respeito por parâmetros de qualidade.

Artigo 8.º

Benefícios fiscais

1 – Os Ministérios com a tutela das Finanças, Ambiente, Economia, da Agricultura e dos Transportes devem proceder à revisão da Portaria n.º 1554-A/2007, de 7 de Dezembro, de forma a respeitar as disposições do presente diploma, bem como a introduzir os critérios a seguir estipulados.

2 – Os apoios públicos por via fiscal aos biocombustíveis apenas podem destinar-se às utilizações referidas nas alíneas b) a e) do artigo 4.º.

3 – No caso dos biocombustíveis referidos na alínea e) do artigo 4.º, os apoios públicos por via fiscal apenas podem ser concedidos se a utilização destes resíduos não implicar a perda do fundo de fertilidade do solo, o agravamento da erosão ou outros impactos negativos para o local de origem.

Artigo 9.º

Regulamentação

O Governo regulamentará o presente diploma no prazo de 90 dias.

Artigo 10.º

Derrogação

É derogada a Resolução de Conselho de Ministros n.º 1/2008, de 4 de Janeiro, relativamente à meta nacional de biocombustíveis.

Artigo 11.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da publicação da regulamentação.

Assembleia da República, 17 de Abril de 2008

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,