COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 19.11.2020
COM(2020) 742 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel para utilização nos transportes rodoviários na União Europeia (respeitante ao ano de 2018)

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel para utilização nos transportes rodoviários na União Europeia (respeitante ao ano de 2018)

1. INTRODUÇÃO

Nos termos do artigo 7.º-A da Diretiva 98/70/CE[1] relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel (a seguir designada por «Diretiva Qualidade dos Combustíveis») e do artigo 5.º da Diretiva (UE) 2015/652 do Conselho que estabelece métodos de cálculo e requisitos em matéria de apresentação de relatórios nos termos da Diretiva 98/70/CE[2], os Estados-Membros devem apresentar anualmente um relatório sobre a intensidade de gases com efeito de estufa (GEE) dos combustíveis e da energia fornecidos nos seus territórios. Esta obrigação aplicou-se pela primeira vez no ano de referência de 2017, na sequência da aplicação e transposição da Diretiva (UE) 2015/652 do Conselho. O presente relatório inclui os dados comunicados para o ano de 2018.

Além disso, nos termos do artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 98/70/CE, os Estados-Membros devem apresentar um relatório sobre os dados nacionais respeitantes à qualidade dos combustíveis no ano civil anterior.

O presente relatório anual apresenta um resumo das informações fornecidas pelos Estados-Membros para cumprimento das obrigações anteriormente referidas. Baseia-se nos dados relativos a 2018 transmitidos pelos Estados-Membros à Agência Europeia do Ambiente (AEA).

2. VOLUMES E INTENSIDADE DAS EMISSÕES DE GASES COM EFEITO DE ESTUFA AO LONGO DO CICLO DE VIDA DOS TIPOS DE COMBUSTÍVEIS E DE ENERGIA

O artigo 7.º-A da Diretiva Qualidade dos Combustíveis, em conjugação com a Diretiva (UE) 2015/652 do Conselho, estabelece que os relatórios devem abranger os seguintes parâmetros:

- A quantidade total de cada tipo de combustível ou energia fornecida aos transportes rodoviários e máquinas móveis não rodoviárias (incluindo embarcações de navegação interior que não estejam no mar), tratores agrícolas e florestais, e embarcações de recreio que não estejam no mar;
- As emissões de GEE ao longo do ciclo de vida, por unidade de energia, incluindo os valores médios provisórios das emissões estimadas decorrentes da alteração indireta do uso do solo (ILUC) imputáveis aos biocombustíveis[3];
- A matéria-prima e o modo de produção utilizados para cada um dos biocombustíveis fornecidos nos territórios dos Estados-Membros.

[1] Diretiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel e que altera a Diretiva 93/12/CEE do Conselho (JO L 350 de 28.12.1998, p. 58).

[2] Diretiva (UE) 2015/652 do Conselho, de 20 de abril de 2015, que estabelece métodos de cálculo e requisitos em matéria de apresentação de relatórios nos termos da Diretiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel (JO L 107 de 25.4.2015, p. 26).

[3] Diretiva (UE) 2015/1513 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, que altera a Diretiva 98/70/CE relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel e a Diretiva 2009/28/CE relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis (JO L 239 de 15.9.2015, p. 8).

Nos termos da Diretiva Qualidade dos Combustíveis, os Estados-Membros devem exigir aos fornecedores de combustíveis que reduzam a intensidade das emissões de GEE ao longo do ciclo de vida dos combustíveis para transportes (ou seja, as emissões de GEE ao longo do ciclo de vida, por unidade de energia fornecida) em, pelo menos, 6 % até 31 de dezembro de 2020, em relação à norma mínima dos combustíveis fixada para 2010 em 94,1 g CO_{2eq}/MJ[4]. As emissões de GEE decorrentes da alteração indireta do uso do solo não são tidas em conta na avaliação do cumprimento da meta mínima de 6 % de redução.

Em 2018, todos os 28 Estados-Membros (bem como a Noruega e a Islândia) forneceram os dados relativos à redução das emissões de gases com efeito de estufa no formato adequado.

2.1 Emissões de gases com efeito de estufa e desvio da meta para 2020

De acordo com os dados relativos a 2018 comunicados pelos 28 Estados-Membros, a intensidade média das emissões de GEE dos combustíveis e da energia fornecidos nesses Estados-Membros foi de 90,6 g $CO_{2eq/}$MJ, inferior em 3,7 % à norma mínima para 2010, de 94,1 g CO_{2eq}/MJ, o que corresponde a uma redução de 51 Mt de equivalente de dióxido de carbono (CO_{2eq}) durante o ano de 2018. Os progressos realizados pelos fornecedores de combustíveis nos anos de 2017 e 2018 foram limitados, com uma melhoria de 0,3 pontos percentuais da intensidade média comunicada das emissões de GEE dos combustíveis.

Os dados comunicados relativos a 2018 confirmam que os fornecedores de combustíveis nos 28 Estados-Membros que comunicaram informações registavam, em média, um atraso de 6 % no cumprimento da meta de reduzir, até 2020, a intensidade das emissões de GEE dos combustíveis para transportes relativamente a 2010 (ver *figura 1*). Note-se que, em 2018, não foram comunicadas reduções de emissões a montante (REM)[5]. Prevê-se que estas contribuam para a meta de redução no ano de 2020.

Além disso, os progressos variam consideravelmente entre os Estados-Membros. Em 23 destes, as reduções em 2018 continuam a ser inferiores à meta intermédia opcional de 4 %, cujo cumprimento os Estados-Membros poderiam exigir aos fornecedores de combustíveis logo para o ano de 2017. A Suécia e a Finlândia são os únicos Estados-Membros que já ultrapassaram a meta de redução de 6 % para 2020 (para informações adicionais, consultar o relatório técnico da AEA n.º 2/2020 sobre «Intensidade dos gases com efeito de estufa dos combustíveis para transportes na UE em 2018»). Neste contexto, quase todos os Estados-Membros devem agir rapidamente para garantir o cumprimento da meta para 2020.

[4] Diretiva (UE) 2015/652 do Conselho, de 20 de abril de 2015, que estabelece métodos de cálculo e requisitos em matéria de apresentação de relatórios nos termos da Diretiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel (JO L 107 de 25.4.2015, p. 26).

[5] «Emissões a montante», todas as emissões de gases com efeito de estufa que ocorrem antes de a matéria-prima entrar na refinaria ou unidade de transformação em que o combustível é produzido.

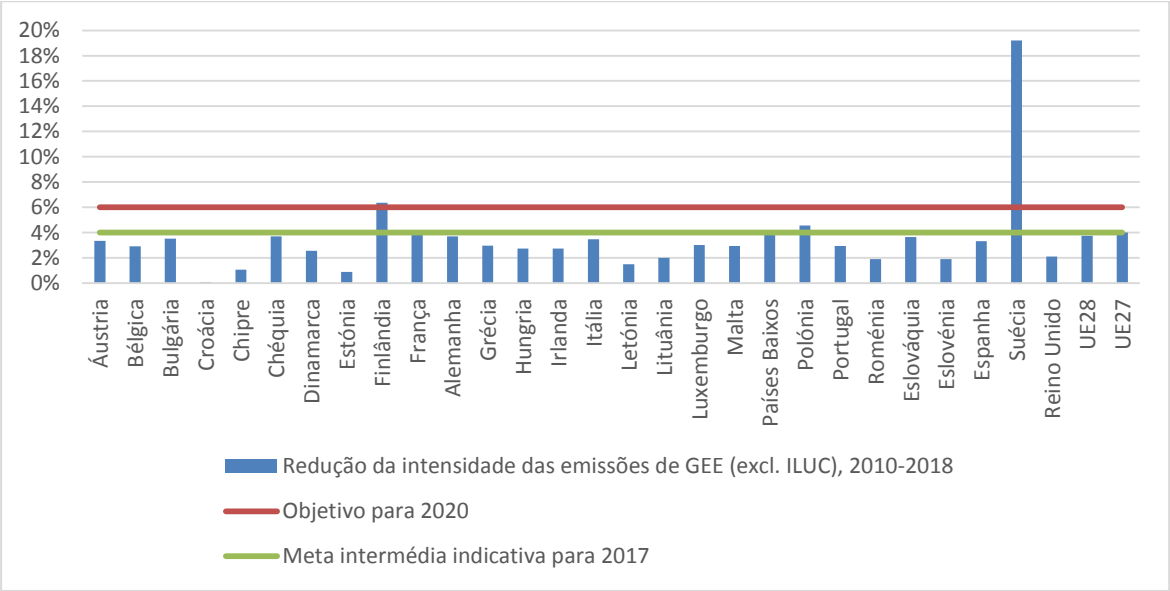


Figura 1: Redução da intensidade de GEE dos combustíveis alcançada pelos fornecedores de combustíveis da UE nos Estados-Membros, 2010-2018 *(fonte: AEA)*

Tendo em conta as emissões decorrentes da alteração indireta do uso do solo[6], a intensidade média de GEE dos combustíveis consumidos em 2018 foi inferior em 2,1 % à de 2010, o que corresponde a uma redução de 29 Mt de CO_{2eq} durante o ano de 2018. As emissões decorrentes da alteração indireta do uso do solo não são tidas em conta na avaliação do cumprimento da meta mínima de redução de 6 %.

2.2 Abastecimento de combustível

Nesta secção apresentam-se os dados comunicados pelos Estados-Membros sobre todos os combustíveis fósseis, biocombustíveis e combustíveis de origem não biológica abrangidos pela Diretiva Qualidade dos Combustíveis, utilizados para os transportes rodoviários e as máquinas móveis não rodoviárias.

O valor comunicado respeitante ao fornecimento total de combustíveis foi de 14 028 petajoules (PJ), dos quais 94,8 % correspondiam a combustíveis fósseis e 5,2 % a biocombustíveis. Em 2018, não foram comunicados dados relativos a combustíveis renováveis de origem não biológica.

O fornecimento de combustíveis fósseis em 2018 foi dominado pelo combustível para motores diesel (59,8 %; 8 386 PJ), seguido da gasolina (23,3 %; 3 271 PJ) e do gasóleo (9,7 %; 1 363 PJ). O gás de petróleo liquefeito e o gás natural comprimido representaram, em conjunto, 2 % (275 PJ) (ver *figura 2*).

[6] Para este efeito, foram tidas em conta as estimativas provisórias das emissões decorrentes da alteração indireta do uso do solo provenientes de biocombustíveis, como indicado no anexo V da Diretiva Qualidade dos Combustíveis.

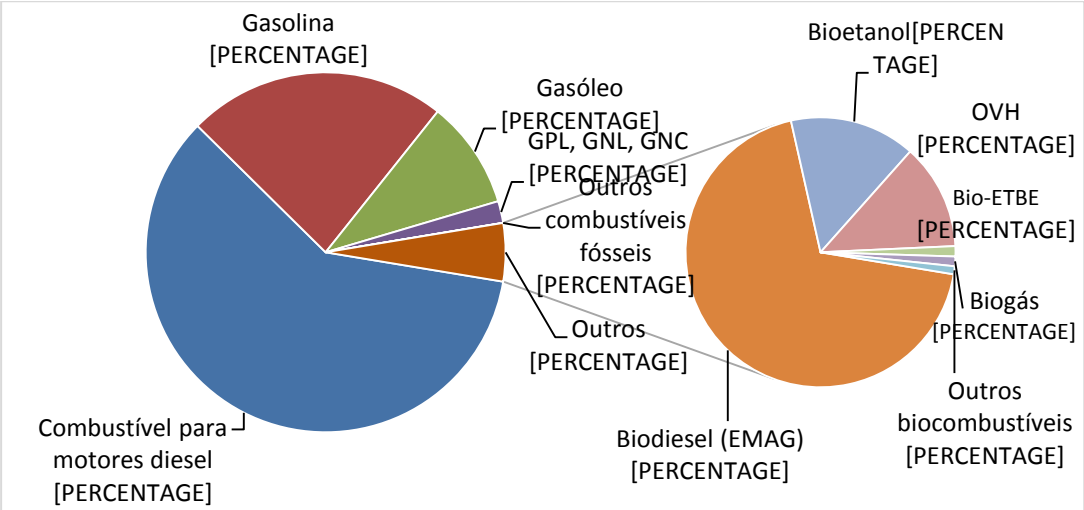


Figura 2: Quotas de fornecimento de energia proveniente de combustíveis, por tipo de combustível, em 2018 *(fonte: AEA)*

2.3 Consumo de biocombustíveis

O consumo de biocombustíveis nos 28 Estados-Membros continua a ser dominado pelo biodiesel (ésteres metílicos de ácidos gordos, EMAG) (68,9 % do consumo total de biocombustíveis; 504 PJ), seguido do bioetanol (15,1 %; 111 PJ) e do óleo vegetal hidrogenado (OVH; 13,1 %; 93 PJ). O éter etil-*terc*-butílico produzido a partir do bioetanol (bio-ETBE) e o biogás representam quase 0,1 % do consumo total de biocombustíveis (18 PJ). Todos os outros biocombustíveis representaram uma quota muito mais pequena (ver *figura 3*).

No relatório técnico da AEA n.º 2/2020 sobre «intensidade de gases com efeito de estufa dos combustíveis para transportes na UE em 2018» podem ser consultadas informações pormenorizadas sobre todos os biocombustíveis e modos de produção.

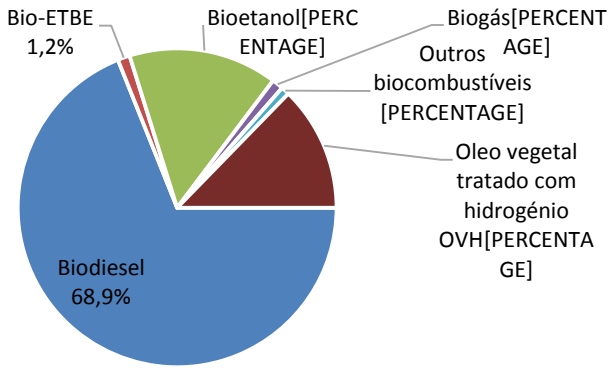


Figura 3: Quotas de fornecimento de energia proveniente de biocombustíveis, por tipo de combustível, em 2018 *(fonte: AEA)*

2.4 Consumo de eletricidade

A apresentação de relatórios de consumo de eletricidade por fornecedores de combustíveis é voluntária e dez Estados-Membros, comparativamente com sete em 2017, comunicaram dados sobre a eletricidade consumida por motociclos e veículos elétricos (ver *quadro 1*).

Estado-Membro	Quantidade de energia excluindo eficiência dos grupos motopropulsores (GJ)	Quantidade de energia incluindo eficiência dos grupos motopropulsores (GJ)	Intensidade das emissões de GEE comunicada pelo Estado-Membro (g CO_{2eq}/MJ)	Intensidade de emissão de GEE comunicada pelo Estado-Membro (g CO_{2eq}/kWh)
Bulgária	189 652	75 861	-	-
França	1 122 448	448 979	20,4	73
Alemanha	774 000	309 600	153	551
Itália	1 444 681	577 872	110,3	397
Países Baixos	236 081	94 432	165	594
Portugal	19 224	7 690	74,7	269
Eslováquia	1 407	563	46,4	167
Eslovénia	318	127	-	-
Suécia	52	21	169,2	609
Reino Unido	867 996	347 198	85,3	307

Quadro 1: Eletricidade consumida por motociclos e veículos elétricos em 2018 – contribuição comunicada pelos fornecedores de combustíveis para a respetiva meta de redução da emissão de GEE (*fonte: AEA*)

3. PANORÂMICA DOS DADOS RELATIVOS À QUALIDADE DOS COMBUSTÍVEIS NA UE EM 2018

Em conformidade com o artigo 8.º da Diretiva Qualidade dos Combustíveis, todos os Estados-Membros, assim como a Islândia, apresentaram relatórios sobre os dados nacionais relativos à qualidade dos combustíveis em 2018.

A presente secção sumariza os dados comunicados por todos os Estados-Membros sobre as vendas de gasolina e de combustível para motores diesel utilizados para o transporte rodoviário, bem como sobre o seu teor de biocomponentes. Não inclui outros combustíveis fósseis, biocombustíveis e combustíveis de origem não biológica, nem combustíveis para máquinas móveis não rodoviárias.

3.1 Gasolina, combustível para motores diesel e teor de biocomponentes

O combustível para motores diesel continua a dominar as vendas na UE: 72,3 % do combustível vendido em 2018 foi combustível para motores diesel e 27,7 % gasolina, tal como em 2017 (ver *quadro 2*).

	2017	2018
Vendas de combustível para motores diesel	270 668 (72,3 %)	271 018 (72,3 %)
Vendas de gasolina	103 766 (27,7 %)	103 856 (27,7 %)

Quadro 2: Vendas de combustível para motores diesel e de gasolina (em milhões de litros e as respetivas quotas) em 2017 e 2018.

A quota de mercado do combustível para motores diesel tem aumentado ao longo dos anos em relação à gasolina, de 55,6 % em 2001 para 72,3 % em 2018, o que reflete, em grande medida, a generalização daquele combustível no parque automóvel europeu neste período.

O consumo de combustível para motores diesel é dominante na maioria dos Estados-Membros da UE (representando mais de 60 % das vendas de combustíveis), com exceção de Chipre, da Grécia e dos Países Baixos.

A gasolina mais vendida em 2018 foi a gasolina com índice de octanos teórico (RON) 95, cuja quota diminuiu ligeiramente em comparação com 2017. A quota de vendas de 95 ≤ RON < 98 aumentou, enquanto a venda de RON ≥ 98 diminuiu desde 2017 (ver *quadro 3*).

	2017	**2018**
RON 95	85,7 %	82 %
95 ≤ RON < 98	8,3 %	13,7 %
RON ≥ 98	5,8 %	4,2 %
RON = 91	0,1 %	0,1 %

Quadro 3: Quota de vendas de gasolina de acordo com os índices RON.

Todo o combustível para motores diesel vendido na UE é comercializado com um certo teor de biodiesel, enquanto quase 96 % da gasolina é comercializada com um certo teor de bioetanol. Em 2018, 84,3 % da gasolina vendida na UE continha um teor de etanol igual ou inferior a 5 %, em volume, e 11,4 % um teor igual ou inferior a 10 %. No caso do combustível para motores diesel, 99,2 % continha um teor de EMAG até 7 %, e 0,8 % continha um teor superior.

3.2 Conformidade do combustível vendido com os limites estabelecidos na Diretiva Qualidade dos Combustíveis

De um modo geral na UE, observa-se uma elevada conformidade com os limites de qualidade. A grande maioria dos principais parâmetros dos combustíveis nas amostras recolhidas em 2018 foi comunicada dentro dos limites de tolerância.

A Lituânia, a Eslovénia e a Suécia verificaram e comunicaram uma total conformidade no respeitante à gasolina e ao combustível para motores diesel. Seis Estados-Membros verificaram e comunicaram total conformidade em relação à gasolina (Bulgária, Grécia, Letónia, Lituânia, Eslovénia e Suécia) e doze em relação ao combustível para motores diesel (Áustria, Croácia, Grécia, Finlândia, Alemanha, Hungria, Irlanda, Lituânia, Polónia, Roménia, Eslovénia e Suécia). Em 2018, um Estado-Membro (Bélgica) comunicou mais de 100 ocorrências de não conformidade em relação à gasolina e 30 em relação ao combustível para motores diesel. No entanto, estas ocorrências dizem respeito a uma pequena fração do número global de amostras recolhidas na Bélgica.

Ainda em relação a 2018, os Estados-Membros comunicaram 410 ocorrências de não conformidade em relação à gasolina e 114 ocorrências de não conformidade em relação ao combustível para motores diesel. Os parâmetros em que se verificaram mais incumprimentos das especificações para a gasolina foram a pressão de vapor no período de verão (em dezanove Estados-Membros), o índice de octanos teórico – RON (em dez Estados-Membros), o índice de octanos «motor» – MON (em oito Estados-Membros) e o teor de enxofre (em cinco Estados-Membros). No que respeita ao combustível para motores diesel, os parâmetros em que se verificaram mais incumprimentos das especificações foram o teor EMAG (em sete Estados-Membros) e o teor de enxofre (em oito Estados-Membros).

Todos os Estados-Membros descreveram as medidas tomadas em caso de identificação de amostras não conformes. Essas medidas incluíram a notificação às autoridades competentes, o

iniciar de investigações, a aplicação de sanções e multas e a repetição da colheita de amostras. Num reduzido número de casos, não foram tomadas medidas quando os parâmetros não conformes estavam muito próximos dos limites de tolerância.

Por conseguinte, a Comissão não considerou necessário proceder a uma nova investigação nesta matéria.