COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 19.11.2020
COM(2020) 742 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Calidad de la gasolina y el gasóleo utilizados en el transporte por carretera en la Unión Europea
(Año de referencia 2018)

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Calidad de la gasolina y el gasóleo utilizados en el transporte por carretera en la Unión Europea (Año de referencia 2018)

1. INTRODUCCIÓN

De conformidad con el artículo 7 *bis* de la Directiva 98/70/CE[1], relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo (en lo sucesivo, la «Directiva sobre calidad de los combustibles»), y el artículo 5 de la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo, por la que se establecen métodos de cálculo y requisitos de notificación de conformidad con la Directiva 98/70/CE[2], los Estados miembros están obligados a presentar anualmente un informe sobre la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de los combustibles y la energía suministrados en sus territorios. Esta obligación de notificación se aplicó por primera vez al año de referencia 2017, tras la aplicación y transposición de la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo. El presente informe anual comprende los datos comunicados con respecto al año 2018.

Además, de conformidad con el artículo 8, apartado 3, de la Directiva 98/70/CE, los Estados miembros deben presentar un informe sobre datos nacionales relativos a la calidad de los combustibles correspondientes al año civil anterior.

El presente informe anual, que resume la información facilitada por los Estados miembros sobre los requisitos de notificación antes mencionados, se basa en los datos presentados por los Estados miembros a la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) en relación con el año 2018.

2. VOLÚMENES E INTENSIDAD DE LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO DURANTE EL CICLO DE VIDA DE LOS TIPOS DE COMBUSTIBLE Y ENERGÍA

El artículo 7 *bis* de la Directiva sobre calidad de los combustibles, junto con la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo, establece los requisitos de notificación sobre lo siguiente:

- el volumen total de cada tipo de combustible o la energía suministrada para el transporte por carretera y las máquinas móviles no de carretera (incluidos los buques de navegación interior cuando no se hallen en el mar), los tractores agrícolas y forestales, así como las embarcaciones de recreo cuando no se hallen en el mar;
- las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) durante el ciclo de vida por unidad de energía, incluidos los valores medios provisionales de las emisiones estimadas del cambio indirecto del uso de la tierra (CIUT) procedentes de los biocarburantes[3];

[1] Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 58).

[2] Directiva (UE) 2015/652 del Consejo, de 20 de abril de 2015, por la que se establecen métodos de cálculo y requisitos de notificación de conformidad con la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo (DO L 107 de 25.4.2015, p. 26).

[3] Directiva (UE) 2015/1513 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se modifican la Directiva 98/70/CE, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo, y la Directiva 2009/28/CE, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 239 de 15.9.2015, p. 8).

- las materias primas y los procesos de producción de biocarburantes utilizados para cada uno de los biocarburantes suministrados en los territorios de los Estados miembros.

La Directiva sobre calidad de los combustibles obliga a los Estados miembros a exigir a los proveedores de combustible que reduzcan la intensidad de los GEI durante el ciclo de vida de los combustibles para el transporte, es decir, las emisiones de GEI durante el ciclo de vida por unidad de energía, de los combustibles y la energía suministrados, como mínimo un 6 % a más tardar el 31 de diciembre de 2020, en comparación con las normas mínimas para combustibles fijadas para 2010 de 94,1 g de CO_{2eq}/MJ[4]. Las emisiones de GEI resultantes del cambio indirecto del uso de la tierra no se tienen en cuenta al evaluar el cumplimiento del objetivo de reducción mínima del 6 %.

En el año 2018, los veintiocho Estados miembros (así como Noruega e Islandia) facilitaron los datos sobre las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero en el formato adecuado.

2.1 Emisiones de gases de efecto invernadero y distancia al objetivo 2020

De acuerdo con los datos facilitados, la intensidad media de GEI de los combustibles y la energía suministrados en los veintiocho Estados miembros en 2018 fue de 90,6 g deCO_{2eq}/MJ, lo que es un 3,7 % inferior a la base de referencia de 2010 de 94,1 g de CO_{2eq}/MJ, lo que corresponde a un ahorro de 51 millones de toneladas equivalentes de dióxido de carbono (CO_{2eq}) durante el año 2018. Los avances conseguidos por los proveedores de combustible entre los años 2017 y 2018 han sido limitados, con una mejora de 0,3 puntos porcentuales de la intensidad media de GEI de los combustibles notificada.

Los datos notificados correspondientes a 2018 confirman que los proveedores de combustible de la UE de los veintiocho Estados miembros que presentaron informes sufrían, por término medio, un retraso con respecto al objetivo de reducir un 6 % la intensidad de GEI de los combustibles de transporte a más tardar en 2020, en comparación con 2010 (véase el *gráfico 1*). Debe señalarse que en 2018 no se notificaron reducciones de las emisiones desde la fuente[5]. Se espera que ello contribuya al objetivo de reducción en el año 2020.

Además, los avances conseguidos varían considerablemente de un Estado miembro a otro. En veintitrés Estados miembros, las reducciones en 2018 siguen siendo inferiores al objetivo intermedio opcional del 4 % cuyo cumplimiento podían exigir los Estados miembros a los proveedores de combustibles ya desde el año 2017. Suecia y Finlandia son los únicos Estados miembros que ya han superado el objetivo de reducción del 6 % para 2020 (se puede encontrar más información en el informe técnico del EEE n.º 2/2020 sobre las intensidades de los gases de efecto invernadero de los combustibles de transporte de la UE en 2018). Por lo tanto, casi todos los Estados miembros deben actuar con celeridad a fin de garantizar el cumplimiento del objetivo para 2020.

[4] Directiva (UE) 2015/652 del Consejo, de 20 de abril de 2015, por la que se establecen métodos de cálculo y requisitos de notificación de conformidad con la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo (DO L 107 de 25.4.2015, p. 26).

[5] Por «emisiones desde la fuente» se entienden todas las emisiones de gases de efecto invernadero generadas antes de la entrada de la materia prima en la refinería o planta de procesamiento en la que se produce el combustible.

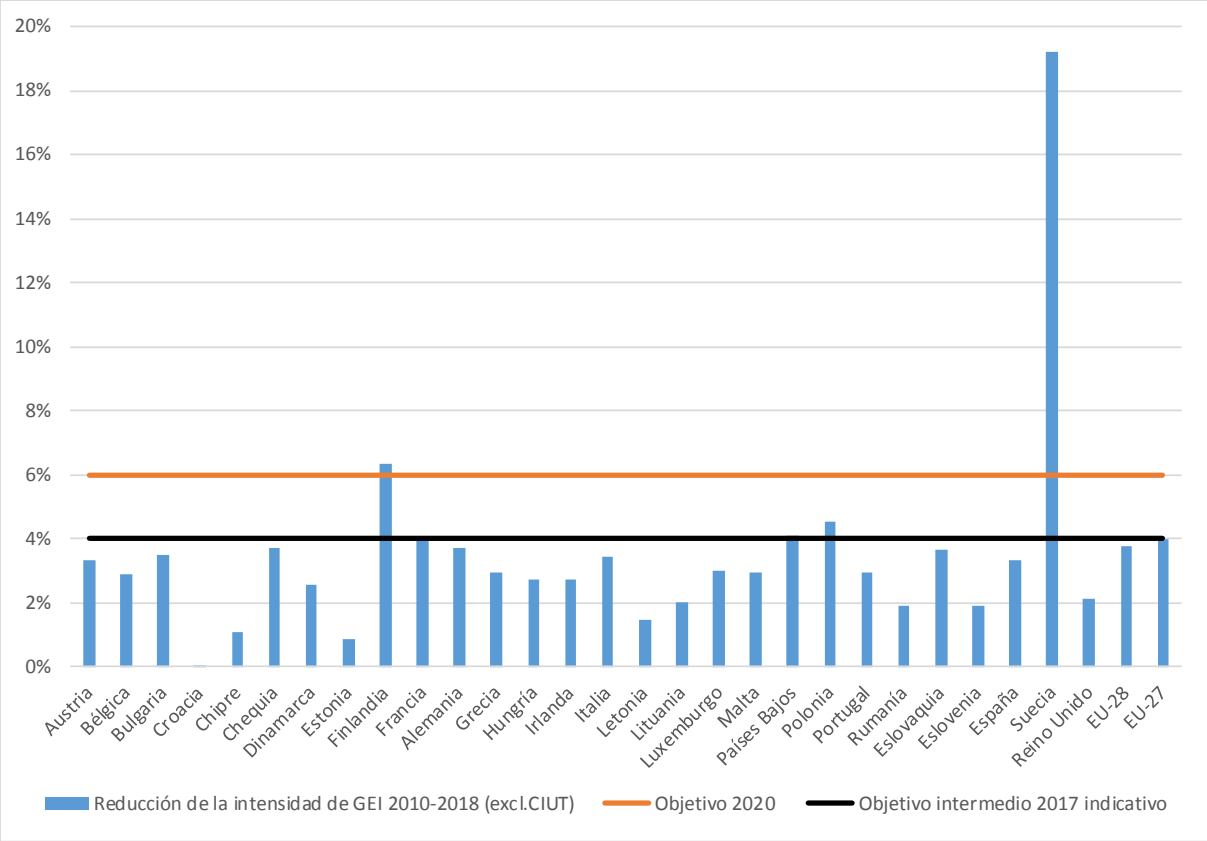


Gráfico 1: Reducciones de la intensidad de GEI de los combustibles conseguidas por los proveedores de combustible de los Estados miembros (2010-2018) *(Fuente: EEE)*

Si se tienen en cuenta las emisiones derivadas del cambio indirecto del uso de la tierra[6], la intensidad media de GEI de los combustibles consumidos en 2018 fue un 2,1 % inferior a la de 2010, lo que corresponde a un ahorro de 29 millones de toneladas de CO_{2eq} en el año 2018. Las emisiones resultantes del cambio indirecto del uso de la tierra no se tienen en cuenta al evaluar el cumplimiento del objetivo de reducción mínima del 6 %.

2.2 Suministro de combustible

En esta sección se ofrecen los datos facilitados por los Estados miembros sobre todos los combustibles fósiles, los biocarburantes y los combustibles de origen no biológico dentro del ámbito de aplicación de la Directiva sobre calidad de los combustibles para el transporte por carretera y las máquinas móviles no de carretera.

El suministro total de combustibles comunicado ascendió a 14 028 petajulios (PJ), de los cuales el 94,8 % eran combustibles fósiles y el 5,2 %, biocarburantes. En 2018 no se notificó ningún combustible renovable de origen no biológico.

El suministro de combustibles fósiles en 2018 estuvo dominado por el diésel (un 59,8 %; 8 386 PJ), seguido de la gasolina (23,3 %; 3 271 PJ) y el gasóleo (9,7 %; 1 363 PJ). El porcentaje total correspondiente al gas licuado de petróleo y el gas natural comprimido fue del 2 % (275 PJ) (véase el *gráfico 2*).

[6] Para efectuar este cálculo se tuvieron en cuenta las emisiones estimadas provisionales de los biocarburantes, resultantes del cambio indirecto del uso de la tierra, tal como figuran en el anexo V de la Directiva sobre calidad de los combustibles.

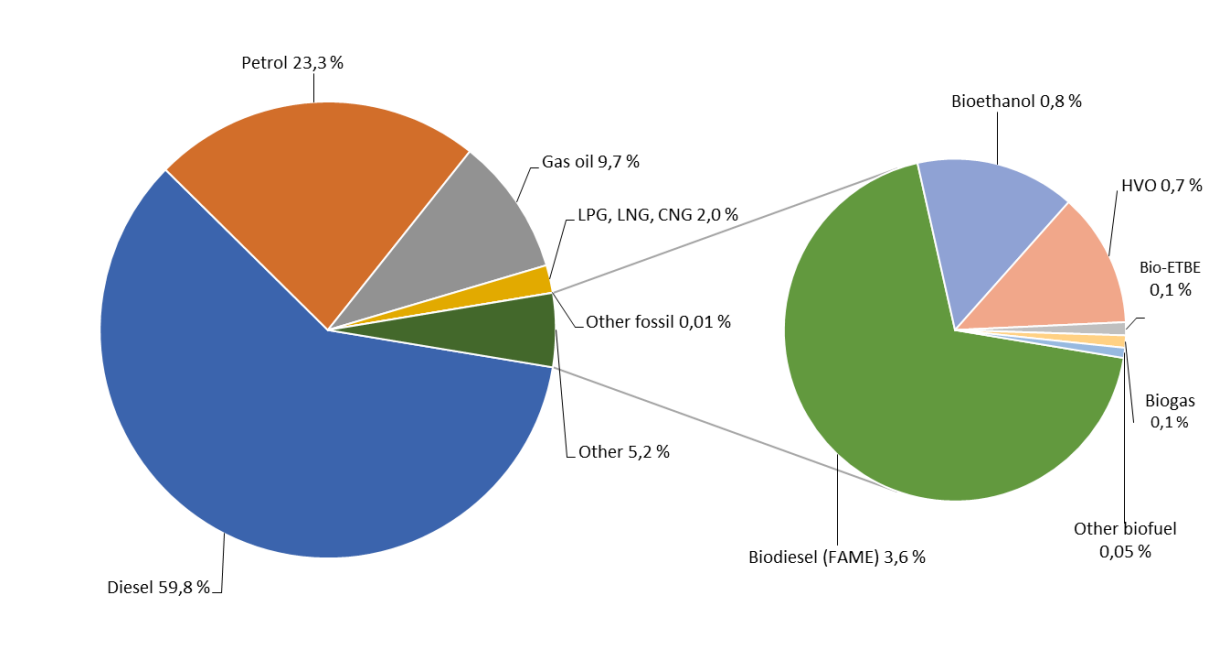


Gráfico 2: Porcentajes del suministro de energía procedente de combustibles por tipo de combustible en 2018 *(Fuente: EEE)*

2.3 Consumo de biocarburantes

El consumo de biocarburantes en los veintiocho Estados miembros continuó estando dominado por el biodiésel (éster metílico de ácidos grasos, FAME) (68,9 % del consumo de biocarburantes total; 504 PJ), seguido del bioetanol (15,1 %; 111 PJ) y del aceite vegetal tratado con hidrógeno (13,1 %; 93 PJ). El bio-etil-terc-butil-éter (bio-ETBE) y el biogás representan casi el 0,1 % del consumo de biocarburantes total (18 PJ). Todos los demás biocarburantes suponían un porcentaje mucho menor (véase el *gráfico 3*).

En el informe técnico del EEE n.º 2/2020 sobre la calidad y las intensidades de los gases de efecto invernadero de los combustibles de transporte en la UE en 2018 puede consultarse información detallada sobre los biocarburantes y los procesos.

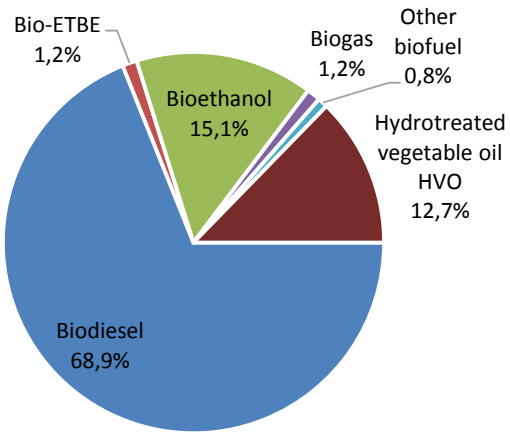


Gráfico 3: Porcentajes del suministro de energía procedente de biocarburantes por tipo de combustible en 2018 *(Fuente: EEE)*

2.4 Consumo de electricidad

La notificación del consumo de electricidad por los proveedores de combustible es voluntaria y diez Estados miembros, en comparación con los siete de 2017, notificaron datos sobre la electricidad consumida por los vehículos y las motocicletas eléctricos (véase el *cuadro 1*).

Estado miembro	Cantidad de energía excluyendo la eficiencia del grupo motopropulsor (GJ)	Cantidad de energía incluyendo la eficiencia del grupo motopropulsor (GJ)	Intensidad de GEI notificada por Estado miembro (g CO_2e/MJ)	Intensidad de GEI notificada por Estado miembro (g CO_2e/kWh)
Bulgaria	189 652	75 861	-	-
Francia	1 122 448	448 979	20,4	73
Alemania	774 000	309 600	153	551
Italia	1 444 681	577 872	110,3	397
Países Bajos	236 081	94 432	165	594
Portugal	19 224	7 690	74,7	269
Eslovaquia	1 407	563	46,4	167
Eslovenia	318	127	-	-
Suecia	52	21	169,2	609
Reino Unido	867 996	347 198	85,3	307

Cuadro 1: Electricidad consumida por los vehículos y las motocicletas eléctricos en 2018 como contribución notificada por los proveedores de combustibles a su objetivo de reducción de GEI (*Fuente: EEE*)

3. RECAPITULACIÓN DE LOS DATOS SOBRE LA CALIDAD DE LOS COMBUSTIBLES EN 2018 EN LA UE

Con arreglo al artículo 8 de la Directiva sobre calidad de los combustibles, todos los Estados miembros, así como Islandia, presentaron informes sobre los datos nacionales de la calidad de los combustibles correspondientes al año 2018.

Esta sección recoge los datos sobre las ventas de gasolina y gasóleo, y los biocomponentes incluidos en ellos, para el transporte por carretera comunicados por todos los Estados miembros de la UE. Se excluyen otros combustibles fósiles, otros biocarburantes y carburantes de origen no biológico, así como los combustibles utilizados para máquinas móviles no de carretera.

3.1 Gasolina y gasóleo y contenido de biocomponentes

El gasóleo sigue dominando las ventas de combustible en la UE: el 72,3 % del combustible vendido en 2018 fue gasóleo y el 27,7 % fue gasolina, igual que en 2017 (véase el *cuadro 2*).

	2017	2018
Ventas de gasóleo	270 668 (72,3 %)	271 018 (72,3 %)
Ventas de gasolina	103 766 (27,7 %)	103 856 (27,7 %)

Cuadro 2: Ventas de gasóleo y gasolina (en millones de litros y sus correspondientes porcentajes) en 2017 y 2018.

La parte del gasóleo en comparación con las ventas de gasolina ha aumentado a lo largo de los años, y ha pasado de 55,6 % de las ventas totales en 2001 al 72,3 % en 2018, lo que refleja en gran medida el aumento de la «dieselización» del parque móvil europeo durante dicho período.

El consumo de combustible diésel es dominante en la mayoría de los Estados miembros de la UE (representa más del 60 % del total de las ventas de combustible), con excepción de Chipre, Grecia y los Países Bajos.

La mayor parte de las ventas de gasolina realizadas en 2018 fueron combustibles con un octanaje RON de 95, cuya proporción disminuyó ligeramente en comparación con 2017. El porcentaje de ventas de combustibles con un octanaje RON igual o superior a 95 e inferior a 98 aumentó, mientras que el de combustibles con un octanaje RON igual o superior a 98 descendió desde 2017 (véase el *cuadro 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 %

Cuadro 3: Porcentaje de ventas de gasolina según índices RON

Todo el gasóleo vendido en la UE se comercializa como combustible que contiene biodiésel, mientras que aproximadamente el 96 % de la gasolina se comercializa como combustible que contiene bioetanol. En 2018, el 84,3 % de la gasolina vendida en la UE tenía hasta un 5 % de contenido de etanol en volumen y el 11,4 % tenía hasta un 10 % de etanol. Del combustible diésel vendido, el 99,2 % contenía hasta un 7 % en FAME y un 0,8 % contenía un porcentaje mayor.

3.2 Cumplimiento de los combustibles sólidos con los límites de calidad

En el conjunto de la UE, se observa un elevado cumplimiento con los límites de calidad. La gran mayoría de los principales parámetros de combustible en las muestras tomadas en 2018 se encontraron dentro de los límites de tolerancia.

Eslovenia, Lituania y Suecia verificaron y notificaron el pleno cumplimiento con respecto a la gasolina y el gasóleo, mientras que seis Estados miembros (Bulgaria, Eslovenia, Grecia, Letonia, Lituania y Suecia) verificaron y notificaron el pleno cumplimiento con respecto a la gasolina y doce (Alemania, Austria, Croacia, Eslovenia, Finlandia, Grecia, Hungría, Irlanda, Lituania, Polonia, Rumanía y Suecia) con respecto al gasóleo. Un Estado miembro (Bélgica) comunicó más de cien incumplimientos con relación a la gasolina y treinta con respecto al

gasóleo en 2018, aunque esto representa una pequeña proporción del número total de muestras obtenidas en Bélgica.

Los Estados miembros informaron de un total de 410 casos de incumplimiento con relación a la gasolina y 114 correspondientes al gasóleo en 2018. En cuanto a la gasolina, los parámetros que se encontraron con mayor frecuencia fuera de las especificaciones fueron la presión de vapor durante el período estival (en diecinueve Estados miembros), el octanaje RON (en diez Estados miembros), el octanaje MON (en ocho Estados miembros) y el contenido de azufre (en cinco Estados miembros). En el caso del gasóleo, los parámetros que se encontraron con mayor frecuencia fuera de las especificaciones fueron el contenido FAME (en siete Estados miembros) y el de azufre (en ocho Estados miembros).

Todos los Estados miembros han descrito las medidas adoptadas tras la detección de muestras no conformes. Tales medidas consistieron en informar a las autoridades competentes, iniciar investigaciones, imponer sanciones y multas y repetir el muestreo. En un pequeño número de casos no se tomó ninguna medida cuando se encontraron parámetros no conformes pero muy próximos a los límites de tolerancia.

No fue, por tanto, necesario que la Comisión pusiera en marcha nuevas investigaciones en este ámbito.