



Bruxelas, 26.6.2013  
COM(2013) 458 final

**RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO**

**Qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel utilizados no transporte rodoviário na União Europeia: Décimo relatório anual  
(Ano de 2011)**

# RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

## Qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel utilizados no transporte rodoviário na União Europeia: Décimo relatório anual (Ano de 2011)

### 1. INTRODUÇÃO

O presente relatório constitui uma consolidação dos dados sobre a qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel comunicados pelos Estados-Membros nos termos da Diretiva 98/70/CE<sup>1</sup> (a «Diretiva») relativamente a 2011, pelo décimo primeiro ano consecutivo. A Diretiva 98/70/CE estabelece especificações para a gasolina e o combustível para motores diesel vendidos na União Europeia: a primeira entrou em vigor em 1 de janeiro de 2000, a segunda em 1 de janeiro de 2005 e a terceira, que limita a 10 ppm o teor de enxofre dos combustíveis destinados aos veículos rodoviários da União, em 1 de janeiro de 2009. A norma europeia relativa aos sistemas de controlo da qualidade dos combustíveis («FQMS») – EN 14274:2003 – define requisitos adicionais, aplicáveis a partir de 2004 nos termos da Diretiva 2003/17/CE. Nos termos da Diretiva, os Estados-Membros deveriam apresentar até 30 de junho de 2002 o seu primeiro relatório, relativo ao ano civil anterior (ou seja, 2001).

A Diretiva prevê ainda que os Estados-Membros apresentem resumos sobre a qualidade dos combustíveis comercializados nos respetivos territórios. A Decisão 2002/159/CE da Comissão<sup>2</sup>, de 18 de fevereiro de 2002, estabeleceu o formulário original para a apresentação dos resumos sobre a qualidade dos combustíveis. Os requisitos da Diretiva mudaram com a introdução de novas especificações relativas aos combustíveis e novos requisitos em matéria de relatórios. Todos os Estados-Membros recebem um modelo de relatório atualizado anualmente, a fim de assegurar a inclusão de todas as informações necessárias para permitir a análise e a comparação à escala europeia dos resultados do controlo da qualidade dos combustíveis. Este modelo respeita os requisitos em matéria de elaboração de relatórios enunciados na Decisão 2002/159/CE e é revisto e aprovado anualmente pela Comissão. Em 2011, todos os Estados-Membros respeitaram as especificações que requerem que os combustíveis destinados a veículos rodoviários tenham um teor de enxofre inferior a 10 ppm. Além disso, os Estados-Membros começaram a fornecer informações sobre os combustíveis com adição de etanol, o que é obrigatório desde 1 de janeiro de 2011, nos termos da alteração introduzida na Diretiva pela Diretiva 2009/30/CE.

Dois Estados-Membros (a Polónia e a Alemanha) não apresentaram os seus relatórios no modelo fornecido. Os Países Baixos também não utilizaram originalmente o modelo, mas transpuseram o relatório para o modelo quando solicitados nesse sentido. Dos 27 relatórios anuais sobre os sistemas de controlo da qualidade dos combustíveis, 21 foram recebidos dentro do prazo – que terminava em 30 de junho –, 4 foram recebidos menos de um mês após o termo do prazo e 2 outros foram recebidos dentro do prazo, mas tiveram de ser transpostos para o modelo. Verificou-se assim um aumento considerável do número de relatórios apresentados dentro do prazo, comparativamente com 2010 e 2009.

---

<sup>1</sup> JO L 350 de 28.12.1998, p. 58.

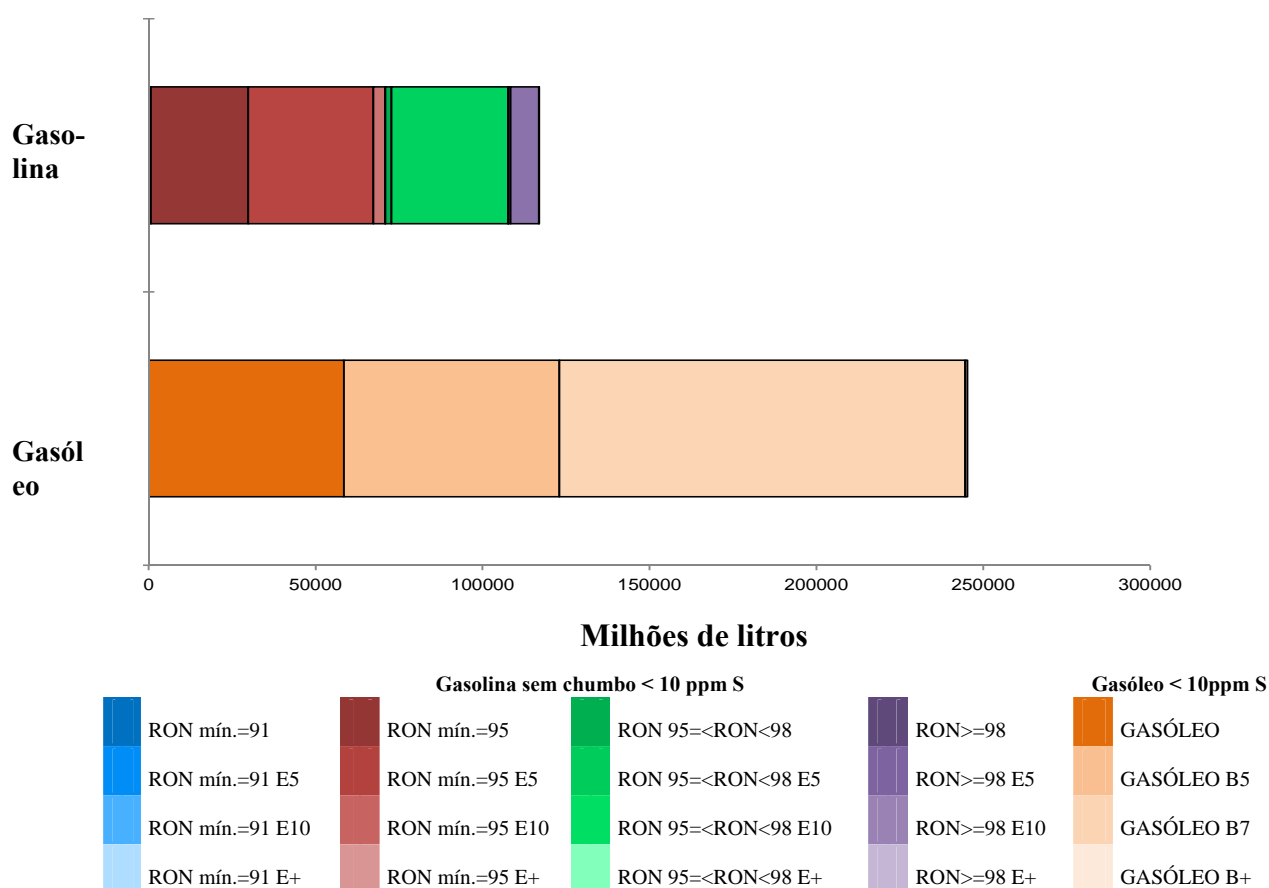
<sup>2</sup> JO L 53 de 23.2.2002, p. 30.

## 2. VENDAS DE COMBUSTÍVEIS NA EUROPA

Em 2011, as vendas de combustíveis na Europa foram claramente dominadas pelo combustível para motores diesel, cujas vendas, que totalizaram 245 227 milhões de litros, superaram muito claramente as vendas combinadas dos diferentes tipos de gasolina, que não foram além de 116 893 milhões de litros.

Na gasolina, a qualidade RON 91 continua a perder mercado, podendo as suas vendas ser já consideradas negligenciáveis, com apenas 645 milhões de litros em 2011. As vendas de gasolina RON 98 cifraram-se em 9 196 milhões de litros, enquanto a RON 95 respondeu pela maior parte das vendas de gasolina, com 107 052 milhões de litros vendidos. No combustível para motores diesel, a qualidade B7 respondeu pela maior parte das vendas, com 121 545 milhões de litros vendidos. O combustível para motores diesel de qualidade B5 e o combustível para motores diesel ordinário venderam cerca de metade dessa quantidade cada um (64 523 e 58 498 milhões de litros, respetivamente). A Figura 1 ilustra as vendas dos diferentes combustíveis na Europa, por tipo de combustível.

**Figura 1: Vendas de combustíveis na UE em 2011, por tipo de combustível**

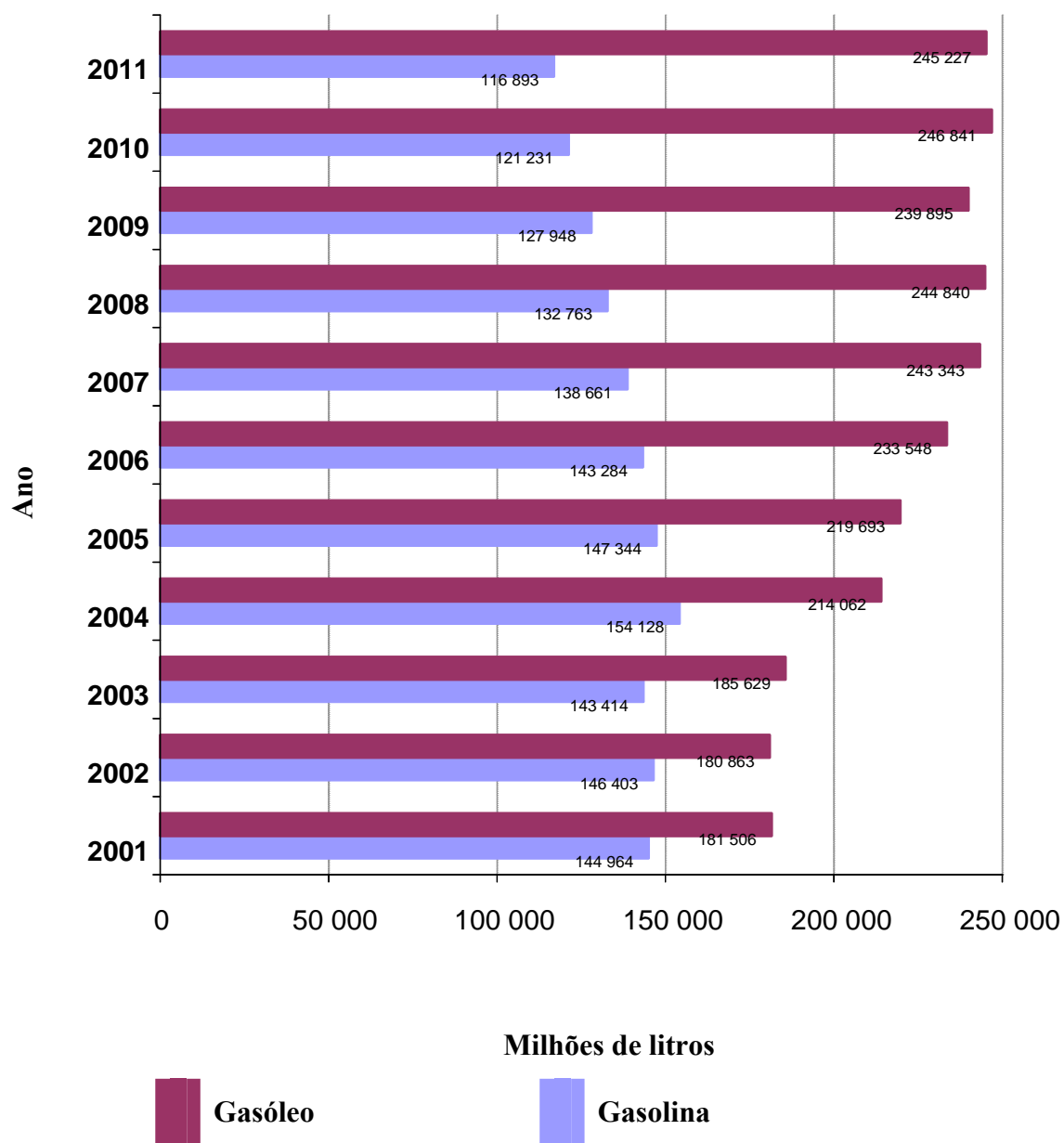


As vendas totais de combustíveis na UE em 2011 e nos anos anteriores são apresentadas na Figura 2.

Em 2011, o nível das vendas de combustíveis manteve-se similar ao de 2010, tendo-se registado uma descida nas vendas de gasolina (de 4 338 milhões de litros) e de combustível

para motores diesel (de 1 614 milhões de litros) que resultou numa redução global de 5 952 milhões de litros de combustíveis destinados a veículos rodoviários.

**Figura 2: Volume de combustíveis vendidos na UE no período 2001-2011, por tipo de combustível**



\*Não inclui a França de 2003 a 2005, por não ter apresentado relatórios. Não inclui o Luxemburgo, de 2007 a 2009, nem Malta, em 2006 e 2009, também por não terem apresentado relatórios. Importa ainda lembrar os sucessivos alargamentos da UE, em 2004 e 2007, de 15 para 27 Estados-Membros.

### 3. DISPONIBILIDADE DE COMBUSTÍVEIS EM 2011

Um dos principais factos a assinalar em 2011 é o de a gasolina RON 91 ter praticamente desaparecido do mercado, com vendas limitadas a quatro países e a um total de 645 milhões de litros. O Quadro 1 ilustra a distribuição e as quantidades de combustíveis vendidos na UE 27, por Estado-Membro e por tipo de combustível.

**Quadro 1: Vendas de combustíveis na UE 27 em 2011, por tipo de combustível**

Tipo de combustível	Vendas de gasolina (milhões de litros)			Vendas de combustível para motores diesel (milhões de litros)		
	RON mínimo=91	RON mínimo=95	RON mínimo=98	RON≥98	Total de gasolina	Total de combustível para motores diesel
Áustria	48	-	2 274	56	2 378	7 248
Bélgica	-	1 405	-	355	1 760	8 738
Bulgária	-	763	3	39	805	2 184
Chipre	-	473	-	38	511	391
República Checa	30	2 342	-	39	2 411	4 820
Dinamarca	390	1 596	2	-	1 988	3 249
Estónia	-	387	20	-	407	678
Finlândia	-	1 035	-	1 127	2 162	2 872
França	-	8 397	-	1 988	10 385	40 327
Alemanha	177	-	23 100	3 261	26 538	39 417
- Grécia	-	4 268	90	143	4 501	2 628
Hungria	-	1 651	-	42	1 693	3 293
Irlanda	-	1 856	-	-	1 856	2 675
Itália <sup>1</sup>	-	11 678	-	-	11 678	30 231
Letónia	-	-	310	24	334	807
Lituânia	-	336	-	7	343	1 225
Luxemburgo	-	378	-	92	470	2 054
Malta	-	-	99	-	99	105
Países Baixos	-	5 625	71	-	5 696	7 783
Polónia	-	4 964	-	412	5 376	14 905
Portugal	-	-	1 538	139	1 677	5 505
Roménia	-	-	1 748	161	1 909	4 149
Eslováquia	-	706	-	12	718	1 263
Eslovénia	-	-	83	653	736	1 580
Espanha	-	-	6 559	608	7 167	26 712
Suécia	-	4 223	152	-	4 375	5 324
Reino Unido	-	18 157	763	-	18 920	25 064

*1: Os dados fornecidos pela Itália apresentam os mesmos valores já fornecidos em relação a 2010, o que pode levantar questões quanto à sua exatidão.*

É possível tecer algumas considerações de caráter geral:

- O combustível para motores diesel domina o mercado em todos os Estados-Membros, com exceção de dois, a Grécia e Chipre, em que a gasolina responde por 63,1 % e 56,6 %, respetivamente, das vendas de combustível.
- No outro extremo, a Bélgica é o Estado-Membro em que a dependência do combustível para motores diesel é maior: as vendas deste combustível dominam o mercado belga, com 83,2 % de quota de mercado.
- Em 2011, foi na Alemanha que se vendeu o maior volume de combustíveis: 18,2 % do total de vendas de combustíveis na UE (numa proporção, a nível nacional, de 40,2 % de gasolina e 59,8 % de combustível para motores diesel). O segundo maior mercado foi a França, com 14,0 % das vendas de combustíveis da UE (numa proporção, a nível nacional, de 20,5 % de gasolina e 79,5 % de combustível para motores diesel), e o terceiro foi o Reino Unido, cujas vendas representaram 12,1 % do total da UE (numa proporção, a nível nacional, de 43 % de gasolina e 57 % de combustível para motores diesel).
- A penetração do combustível E10 no mercado é ainda limitada, sendo atualmente vendido em apenas três países (Alemanha, França e Finlândia).

#### **4. CONTROLO DA QUALIDADE DOS COMBUSTÍVEIS EM 2011**

##### **4.1. Descrição dos sistemas utilizados pelos diferentes Estados-Membros**

Têm vindo a ser utilizadas diferentes abordagens em relação aos sistemas de controlo da qualidade dos combustíveis na União, embora a coerência entre os Estados-Membros tenha vindo a aumentar ligeiramente de ano para ano. As abordagens são muito diversificadas, indo de abordagens baseadas na norma europeia EN 14274<sup>3</sup>, com colheita de amostras numa série de estações de serviço, a sistemas nacionais.

A Diretiva prevê que possa ser autorizado o recurso a sistemas de controlo da qualidade alternativos, desde que esses sistemas garantam resultados que ofereçam uma confiança equivalente à norma EN 14274, embora não indique os critérios a utilizar para esta avaliação. Em consequência, não é claro se os sistemas existentes que não se baseiam na norma EN 14274 satisfazem esta condição.

Em 2011, a maior parte dos Estados-Membros forneceram informações adicionais sobre a sua seleção de sistema de controlo (no caso de estarem a utilizar um modelo estatístico baseado na norma EN 14274) ou sobre a seleção de um sistema de controlo nacional.

Relativamente aos sistemas de controlo da qualidade dos combustíveis utilizados em 2011, dos 27 Estados-Membros:

---

<sup>3</sup> EN 14274:2003 – *Automotive fuels – Assessment of petrol and diesel quality – Fuel Quality Monitoring System (FQMS)*.

- 5 optaram por utilizar o modelo estatístico A da norma EN 14274 (Áustria, Finlândia, Grécia, Itália e Espanha)
- 5 utilizaram o modelo estatístico B da norma EN 14274 (França, Alemanha, Polónia, Bulgária e Roménia)
- 9 optaram pelo modelo estatístico C da norma EN 14274 (Irlanda, Portugal, Chipre, República Checa, Estónia, Hungria, Lituânia, Eslováquia e Eslovénia) e
- os restantes 8 utilizaram um sistema de controlo nacional.

#### **4.2. Colheita de amostras e elaboração de relatórios**

Um dos aspetos essenciais da aferição da qualidade dos combustíveis consiste na forma como são colhidas as amostras dos combustíveis. A colheita de amostras deve observar os requisitos enunciados na norma EN 14274.

A norma indica o número de amostras a colher e o local das colheitas, ambos a indicar nos relatórios dos Estados-Membros sobre a qualidade dos combustíveis. A norma especifica ainda um número mínimo de amostras por tipo de combustível nos períodos de inverno e de verão. O Quadro 2 discrimina a colheita de amostras e as informações comunicadas a esse respeito por cada Estado-Membro em 2011. Nos casos em que o Estado-Membro recorreu a um modelo estatístico descrito na norma EN 14274, foi calculado o número total mínimo de amostras, para que seja conhecido o número mínimo de amostras exigido para cada modelo (A, B e C).

O quadro 2 discrimina ainda, por Estado-Membro, o número total de amostras colhidas e, de entre estas, as colhidas em estações de serviço. Com exceção da Alemanha, todos os Estados-Membros forneceram estes dados discriminados relativamente a 2011. A Alemanha forneceu resultados respeitantes a amostras colhidas segundo duas metodologias distintas, mas não indicou o número total de amostras colhidas (algumas amostras foram examinadas com recurso a ambas as metodologias, outras apenas a uma), pelo que não é possível determinar se o número de amostras exigido foi respeitado. A norma EN 14274 especifica que deve ser colhido o número mínimo de amostras em postos de fornecimento de combustíveis – definidos como *locais (de venda a retalho ou não acessíveis ao público em geral) onde tem lugar o abastecimento de veículos rodoviários em combustível para fins de propulsão*. ( Por conseguinte, para cumprir o mínimo exigido no tocante a colheita de amostras, as amostras colhidas nas refinarias e nos terminais de distribuição devem ser contabilizadas juntamente com as amostras colhidas nas estações de serviço.

Em 2011, verificaram-se progressos nos sistemas de controlo da qualidade dos combustíveis dos Estados-Membros e nos respetivos processos de colheita de amostras: por exemplo, a Dinamarca está a implementar um novo sistema para se conformar aos requisitos da Diretiva.

O número de amostras individuais de gasolina examinadas não conformes à norma EN 228 diminuiu em 2011 em relação a 2010, o mesmo se tendo verificado no que respeita às amostras de combustível para motores diesel não conformes com a norma EN 590. A versão integral do relatório pode ser consultada em *EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report – Final report to the European Commission DG Climate Action*, disponível na página Web da DG Ação Climática (*Climate Action*).



**Quadro 2: Resumo, por Estado-Membro, da colheita de amostras prevista na Diretiva 98/70/CE e na norma europeia EN 14274 e das informações comunicadas a esse respeito**

Estado-Membro	Modelo de sistema de controlo da qualidade dos combustíveis (1)	Dimensão (2)	Separação verão/inverno? (3)	Amostras colhidas por tipo de combustível e por período (4)	Número total de amostras exigido(5)		Amostras colhidas (6)		Amostras colhidas em estações de serviço (7)		Conformidade das amostras (8)		
					Gas.	GAS ÓL EO	Gas.	GAS ÓLE O	Gas.	GAS ÓLE O	Gas.	GAS ÓLE O	
Áustria	AT	A	S	✓	50	104	100	153	150	153	150	✓	✓
Bélgica	BE	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	2006	5325	2006	5325	(✓)	(✓)
Bulgária	BG	B	S	✓	100	410	200	473	496	461	482	✓	✓
Chipre	CY	C	S	✓	50	108	100	233	140	233	140	✓	✓
República Checa	CZ	C	S	✓	50	102	104	944	955	944	1015	✓	✓
Dinamarca	DK	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	41	21	41	9	(×)	(×)
Estónia	EE	C	S	✓	50	104	100	350	210	350	210	✓	✓
Finlândia	FI	A	S	✓	50	200	100	224	126	224	126	✓	✓
França	FR	B	L	✓	200	800	400	487	420	395	420	×	✓
Alemanha	DE	B	L	✓	200	802	400	520	363	0	0	×	×
Grécia	EL	A	S	✓	50	106	100	112	100	33	20	×	×
Hungria	HU	C	S	✓	50	102	100	120	120	120	120	✓	✓
Irlanda	IE	C	S	✓	50	100	100	149	136	94	97	×	×
Itália	IT	A	L	✓	100	200	200	200	200	200	200	✓	✓
Letónia	LV	N	S	✓	(50)	(108)	(200)	202	307	173	160	(✓)	(✓)

Estado-Membro	Modelo de sistema de controlo da qualidade dos combustíveis (1)	Dimensão (2)	Separação/inverno? (3)	Amostras colhidas por tipo de combustível e por período (4)	Número total de amostras exigido(5)		Amostras colhidas (6)		Amostras colhidas em estações de serviço (7)		Conformidade das amostras (8)		
					Gas.	GAS ÓL EO	Gas.	GAS ÓLE O	Gas.	GAS ÓLE O	Gas.	GAS ÓLE O	
Lituânia	LT	C	S	✓	50	102	100	104	100	92	91	×	×
Luxemburgo	LU	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	89	98	81	98	(×)	(×)
Malta	MT	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	32	27	21	18	(×)	(×)
Países Baixos	NL	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	100	100	100	100	(✓)	(✓)
Polónia	PL	B	S	✓	200	216	206	265	295	265	295	✓	✓
Portugal	PT	C	S	✓	50	108	100	254	122	200	100	✓	✓
Roménia	RO	B	S	✓	100	216	200	224	222	224	222	✓	✓
Eslováquia	SK	C	S	✓	50	102	100	155	123	155	123	✓	✓
Eslovénia	SI	C	S	✓	50	200	100	145	178	142	115	×	✓
Espanha	ES	A	L	✓	100	216	200	634	330	0	0	×	×
Suécia	SE	N	S	✓	(50)	(104)	(100)	672	756	0	0	(×)	(×)
Reino Unido	UK	N	L	✓	(100)	(208)	(200)	1369	2298	68	65	(×)	(×)

#	Coluna	Notas explicativas
(1)	Modelo de sistema de controlo da qualidade dos combustíveis	<p>N = Sistema de Controlo de Qualidade dos Combustíveis Nacional (FQMS)</p> <p>A = Modelo estatístico A da norma EN 14274</p> <p>B = Modelo estatístico B da norma EN 14274</p> <p>C = Modelo estatístico C da norma EN 14274</p>

(2)	Dimensão – dimensão do país	S = Pequena (vendas total de combustíveis destinados a veículos rodoviários < 15 milhões de toneladas por ano)  L = Grande (vendas total de combustíveis destinados a veículos rodoviários > 15 milhões de toneladas por ano)
(3)	Separação verão/ inverno?	✓ Dados separados relativos ao verão e ao inverno × indica que apenas são comunicados resultados dos exames das amostras relativos a todo o ano.
(4)	Amostras colhidas por tipo de combustível e por período	EN 14274: Os requisitos em matéria de amostras são simplificados para tipos de combustíveis que representem menos de 10% do total das vendas. No caso dos Estados-Membros que utilizam um sistema de controlo da qualidade dos combustíveis nacional, o equivalente ao mínimo estimado de amostras exigidas (com base nas vendas de combustíveis) é apresentado entre parêntesis [()].
(5)	Número total de amostras exigidas	Cálculo do número total de amostras exigidas nos termos da norma EN 14274, de acordo com o modelo de sistema de controlo da qualidade dos combustíveis e a dimensão do país. O número mínimo de amostras exigidas deve ser colhido no «local de utilização», em postos de fornecimento de combustíveis. No caso dos Estados-Membros que utilizam um sistema de controlo da qualidade dos combustíveis nacional, o equivalente ao mínimo estimado de amostras exigidas (com base nas vendas de combustíveis) é apresentado entre parêntesis [()].
(6)	Amostras colhidas	O número total de amostras colhidas por tipo de combustível em todos os locais (estações de serviço, terminais e refinarias).
(7)	Amostras colhidas em estações de serviço	O número total de amostras colhidas em estações de serviço e postos de fornecimento de combustível (públicos e comerciais). As amostras devem ser indicadas separadamente no modelo de relatório normalizado; no caso de o número de amostras colhidas nas estações de serviço não coincidir com o número total de amostras colhidas, tal facto é devido a diferenças no relatório originalmente apresentado (nomeadamente no caso da França e da República Checa, em que o número de amostras colhidas em estações de serviço era superior ao número total de amostras colhidas).
(8)	Conformidade das amostras	✓ indica conformidade com a exigência relativa ao número de amostras da norma EN 14274 e × indica não conformidade. Importa notar que estas indicações referem-se à conformidade das amostras de todos os tipos de combustíveis; para informações sobre a conformidade das amostras de tipos específicos de combustível, consultar os relatórios dos Estados-Membros. Caso seja utilizado um sistema de controlo da qualidade dos combustíveis nacional, a conformidade estimada para demonstrar a equivalência com a norma EN 14274 é apresentada entre parêntesis [()].  Caso os Estados-Membros não tenham fornecido uma discriminação dos locais de colheita das amostras, não é possível avaliar a conformidade das amostras.
	Gas.	Gasolina
	GASÓLEO	Combustível para motores diesel

## 5. CONFORMIDADE COM OS VALORES-LIMITE DA DIRETIVA

### 5.1. Relatórios relativos à gasolina

Em 2011, os Estados-Membros, na sua maior parte, transmitiram todas as informações previstas sobre a conformidade das amostras de gasolina. Para ajuizar dessa conformidade, é necessário saber que métodos de ensaio foram utilizados para determinar alguns parâmetros, porquanto a reprodutibilidade e os níveis de tolerância variam de método para método. O modelo do relatório prevê a prestação desta informação por parte dos Estados-Membros – embora não seja obrigatório incluí-la no relatório, é fundamental para determinar os níveis de conformidade.

Em 2011, os parâmetros que, na União, mais frequentemente desrespeitaram as especificações foram os seguintes:

- Pressão de vapor no período de verão: excedida em 106 amostras. Todavia, é cada vez mais evidente que muitos destes resultados anómalos correspondem à transição, por parte dos fornecedores, de combustível com a especificação de verão para combustível com a especificação de inverno e vice-versa.
- Especificação RON/MON: foram identificadas 38 amostras não conformes.

Alguns Estados-Membros não forneceram dados completos sobre as amostras que não respeitavam os limites de tolerância.

### 5.2. Relatórios relativos ao combustível para motores diesel

Em 2011, alguns Estados-Membros não forneceram dados completos sobre as amostras que não respeitavam os limites de tolerância. Nos seis parâmetros examinados em 2011 relativamente ao combustível para motores diesel, foram detetados os seguintes casos de incumprimento das especificações:

- O teor máximo de enxofre de 10 ppm foi excedido em 126 amostras. Todavia, o teor médio de enxofre nos Estados-Membros (5,8 ppm) ficou aquém do limite obrigatório (10 ppm).
- Um total de 19 amostras não estava em conformidade com as especificações relativas aos limites de destilação.

### 5.3. Resumo

O Quadro 3 indica em que medida os Estados-Membros cumpriram as disposições da Diretiva à luz dos relatórios sobre 2011, no que respeita aos resultados das análises das amostras que incidem nos limites de tolerância e ao formato e conteúdo dos relatórios. Uma das alterações da Diretiva 98/70/CE consistiu na inserção de um artigo com a seguinte redação: «*Os Estados-Membros devem determinar as sanções aplicáveis às violações das disposições nacionais adotadas em execução da presente diretiva. Essas sanções devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.*» Alguns Estados-Membros explicaram as ações corretivas empreendidas pelas autoridades nacionais, bem como as sanções por estas impostas, quando detetaram amostras não conformes com as especificações. Estes e outros aspetos respeitantes aos sistemas de controlo dos Estados-Membros foram destacados e descritos mais

pormenorizadamente nos capítulos no presente relatório consagrados a cada um dos Estados-Membros.

Em termos gerais, das 10 257 amostras de gasolina analisadas em 2011, 211 não respeitavam os limites de tolerância de um ou mais parâmetros, o que representa uma taxa de incumprimento de 2,0 %. No caso do combustível para motores diesel, das 13 718 amostras nas quais se analisaram em 2011 os seis parâmetros obrigatórios, 203, ou seja, 1,5 % das amostras, não respeitavam os limites especificados.

A percentagem de amostras não conformes com as especificações depende do número de amostras colhidas – o qual, em cada Estado-Membro, deve ser função do volume de vendas de cada combustível e das fontes de abastecimento. Todavia, uma vez que alguns Estados-Membros utilizam sistemas de controlo nacionais que não são necessariamente equivalentes aos modelos estatísticos A, B ou C e utilizam modelos estatísticos que podem não ser os mais adequados, importa também ponderar os incumprimentos na União em função do volume de vendas e do número de amostras.

**Quadro 3: Resumo do cumprimento da Diretiva 98/70/CE pelos Estados-Membros à luz dos relatórios respeitantes a 2011**

Estado-Membro	Incumprimento dos valores-limite (amostras não conformes (NC) e total de amostras)				Relatórios incompletos (parâmetros não medidos (NM) e total de parâmetros)				Relatórios com atraso
	(1)				(2)				(3)
	Gasolina		Combustível para motores diesel		Gasolina		Combustível para motores diesel		(meses)
	NC	Total	NC	Total	NM	Total	NM	Total	
AT	6	153	8	150	0	19	0	6	< 1 mês
BE	70	2006	89	5325	1	19	0	6	Não
BG	27	473	19	496	5	19	0	6	Não
CY	21	233	6	140	0	19	0	6	Não
CZ	22	944	19	955	0	19	1	6	Não
DK	0	41	0	21	0	19	0	6	Não
EE	9	350	0	210	0	19	0	6	Não
FI	1	224	0	126	1	19	1	6	Não
FR	17	487	39	420	0	19	0	6	Não
DE	3	520	7	363	1	19	0	6	< 2 meses
EL	0	112	0	100	1	19	0	6	< 1 mês
HU	4	120	1	120	1	19	0	6	Não
IE	1	149	1	136	0	19	0	6	Não
IT	0	200	0	200	7	19	0	6	Não
LV	0	202	0	307	0	19	0	6	< 1 mês
LT	0	104	0	100	1	19	0	6	Não
LU	5	89	1	98	1	19	0	6	Não

Estado-Membro	Incumprimento dos valores-limite (amostras não conformes (NC) e total de amostras)				Relatórios incompletos (parâmetros não medidos (NM) e total de parâmetros)				Relatórios com atraso
	(1)				(2)				
	Gasolina		Combustível para motores diesel		Gasolina		Combustível para motores diesel		(meses)
	NC	Total	NC	Total	NM	Total	NM	Total	
MT	5	32	3	27	1	19	0	6	Não
NL	0	100	0	100	1	19	1	6	Não
PL	5	265	2	295	1	19	2	6	Não
PT	5	254	2	122	0	19	0	6	Não
RO	1	224	0	222	1	19	0	6	Não
SK	3	155	4	123	1	19	0	6	Não
SI	0	145	2	178	1	19	1	6	Não
ES	0	634	0	330	0	19	0	6	< 1 mês
SE	1	672	0	756	8	19	1	6	Não
UK	5	1369	0	2298	0	19	0	6	Não
N.º de países									27

(1)	Incumprimento dos valores-limite (limite de confiança de 95 %)	Nos casos em que foram comunicados dados incompletos, é impossível confirmar se todas as amostras respeitaram os valores-limite. Nos casos em que, a partir dos dados comunicados, não foi possível determinar o número de amostras que excederam os valores-limite, utilizou-se o símbolo «>>» para dar conta de que o número indicado é um mínimo e o número de amostras que excederam os limites poderá ser mais elevado.
(2)	Relatórios incompletos	Avaliação de determinados parâmetros com base num número de amostras inferior ao devido. Porém, todos os parâmetros devem ser examinados como previsto para uma avaliação rigorosa da qualidade do combustível. Os Estados-Membros devem indicar claramente onde foram colhidas as amostras e apresentar os resultados do exame dessas amostras.
(3)	Relatórios com atraso	Nos termos da Diretiva 98/70/CE, os Estados-Membros devem apresentar relatórios de controlo anuais até 30 de junho.

Outra parte importante da avaliação do combustível comercializado em cada Estado-Membro consiste na sua conformidade com parâmetros específicos, que deve ser verificada. Atualmente, alguns Estados-Membros apresentam um desvio nesta matéria. Na versão integral do relatório respeitante a 2011, no *Table relating to the Summary of parameters not reported by Member States for each fuel grade, of the overall EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action*, é indicado, por Estado-Membro, o número de parâmetros que não foram medidos.

Ainda que não constitua um obstáculo à avaliação da qualidade global do combustível na Europa, esta situação deve ser melhorada em 2012.

## **6. CONCLUSÕES**

A qualidade do combustível está fortemente ligada às emissões de CO<sub>2</sub> e à qualidade do ar, bem como aos custos e à facilidade com que os fabricantes de veículos podem alcançar os limites de emissão de poluentes e gases com efeito de estufa.

O controlo da qualidade dos combustíveis em 2011 revela que as especificações da gasolina e do combustível para motores diesel definidas na Diretiva 98/70/CE são globalmente respeitadas, tendo sido identificados muito poucos casos de superação dos valores estabelecidos.

A revisão da norma EN 14274 irá proporcionar uma maior clarificação aos Estados-Membros e conduzir a uma maior coerência dos dados disponíveis para avaliação dos diferentes parâmetros de qualidade dos combustíveis.

É igualmente evidente a determinação dos Estados-Membros em fazerem um esforço para melhorar a sua compreensão dos requisitos de comunicação, bem como os seus sistemas nacionais de controlo da qualidade dos combustíveis.

Atendendo a que os casos de superação dos valores estabelecidos são relativamente raros e os Estados-Membros, na sua maior parte, tomam medidas para retirar dos circuitos comerciais o combustível não conforme, a Comissão não tem conhecimento de quaisquer repercussões negativas dos referidos casos para as emissões dos veículos ou para o funcionamento dos motores. No entanto, a Comissão insta os Estados-Membros a continuarem a tomar medidas para assegurar o cumprimento integral, a fim de que tais problemas não surjam no futuro.