

COMISSÃO

RECOMENDAÇÃO DA COMISSÃO

de 12 de Janeiro de 2005

sobre o que, para os efeitos da Directiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel, constitui a disponibilização de gasolina sem chumbo e de combustível para motores de ignição por compressão com um teor máximo de enxofre numa base geográfica devidamente equilibrada

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2005/27/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 211.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do n.º 2, alínea d), do artigo 3.º e do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º da 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⁽¹⁾ compete aos Estados-Membros assegurar a disponibilidade, nos territórios respectivos, numa base geográfica devidamente equilibrada, de gasolina sem chumbo e combustível para motores de ignição por compressão com um teor máximo de enxofre fixo.
- (2) A Directiva 98/70/CE incumbe igualmente a Comissão de elaborar orientações indicando aquilo que, para aquele efeito, constitui uma disponibilização, numa base geográfica devidamente equilibrada, de gasolina sem chumbo com um teor máximo de enxofre de 10 mg/kg.
- (3) Afigura-se conveniente elaborar o mesmo tipo de orientações em relação ao combustível para motores de igni-

ção por compressão com um teor máximo de enxofre de 10 mg/kg.

- (4) A Comissão ponderou várias alternativas. Em resultado desse trabalho, e após consulta dos Estados-Membros, de peritos dos sectores industrial e comercial em causa e de organizações não governamentais, a Comissão elaborou as presentes orientações,

RECOMENDA:

Para os efeitos do n.º 2, alínea d), do artigo 3.º e do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º da Directiva 98/70/CE, especificamente no que respeita à disponibilidade de combustíveis sem enxofre numa base geográfica devidamente equilibrada, os Estados-Membros aplicarão os princípios definidos no anexo.

Feito em Bruxelas, em 12 de Janeiro de 2005.

Pela Comissão

Stavros DIMAS

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 350 de 28.12.1998, p. 58. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

ANEXO

Orientações sobre o que constitui disponibilização numa base geográfica devidamente equilibrada para os efeitos do n.º 2, alínea d), do artigo 3.º e do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º da Directiva 98/70/CE

1. EXPLICAÇÃO DOS TERMOS UTILIZADOS NAS PRESENTES ORIENTAÇÕES

Combustíveis com teor zero de enxofre ou *sem enxofre* são gasolinas sem chumbo e combustíveis para motores de ignição por compressão com teor de enxofre igual ou inferior a 10 mg/kg (10 ppm).

Bombas de reabastecimento ou *Postos de fornecimento de combustíveis* são 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 (conforme definido na norma europeia EN 14274:2003).

2. FACTORES RELEVANTES

Para poderem assegurar a disponibilidade de combustíveis sem enxofre, os Estados-Membros necessitam de um certo grau de flexibilidade, em função da situação do mercado nacional e da infra-estrutura de fornecimento de cada um deles. Deverão ser tidos em conta os seguintes factores:

1) *Baixa densidade populacional*

As regiões vastas com baixa densidade populacional têm tendência a dispor de menos bombas de reabastecimento, que serão também de menor dimensão (em termos de débito ou de número de bombas de fornecimento existente em cada uma delas), concentrando-se as maiores nas zonas mais densamente povoadas. Será necessário ter em conta as distâncias maiores a percorrer entre os locais de reabastecimento e a potencial incapacidade da infra-estrutura existente de suportar teores de enxofre diferentes para um mesmo combustível.

2) *Elevada densidade populacional*

Nas zonas com elevada densidade populacional, as bombas de reabastecimento têm tendência a ser, em média, de maior dimensão (tanto em termos de débito como do número de bombas de fornecimento existente em cada uma delas), mais numerosas e, portanto, mais próximas entre si. Neste caso, é mais provável que a infra-estrutura seja capaz de suportar qualidades diferentes do mesmo combustível, podendo também proceder-se a uma cobertura mais gradual das bombas de reabastecimento.

3) *Mercados insulares de reduzida dimensão*

Os mercados insulares de reduzida dimensão são susceptíveis de ter os mesmos problemas que as zonas de baixa densidade populacional, além da possibilidade de um mercado fornecedor mais reduzido (ou com um único fornecedor) ou de um pequeno número de terminais principais (ou de um único terminal principal).

3. ORIENTAÇÕES GERAIS

O artigo 8.º da Directiva 98/70/CE já prevê que os Estados-Membros forneçam informações básicas relativas aos volumes de vendas nacionais de gasolina sem chumbo e combustível para motores de ignição por compressão sem enxofre.

As presentes orientações apresentam quatro critérios de avaliação que a Comissão considera particularmente úteis para a definição da disponibilidade geograficamente equilibrada de combustíveis sem enxofre, para os efeitos do n.º 2, alínea d), do artigo 3.º e do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º da directiva. Duas opções primárias pormenorizadas (A e B) transmitem informações mais claras e mais precisas sobre a disponibilidade geográfica de combustíveis sem enxofre. Regra geral, considera-se que os Estados-Membros poderão optar por A ou por B, mas não por ambas as alternativas em simultâneo.

Acrescem duas opções secundárias menos pormenorizadas (C e D), que transmitem informações sobre a disponibilidade em zonas específicas.

Note-se que as opções propostas podem perder o seu significado ao ser atingida uma disponibilidade elevada (por exemplo, 60 % a 80 % de todas as bombas de reabastecimento). Nesses casos, poderá não ser necessário prosseguir a avaliação do sucesso da política nacional a um nível regional pormenorizado. No caso da opção D, a percentagem poderá ser um pouco mais elevada, dependendo da situação concreta.

As diferenças que se verificam entre a introdução de gasolina sem chumbo sem enxofre e de combustível para motores de ignição por compressão sem enxofre sugerem a necessidade de efectuar separadamente a análise das duas situações.

Os Estados-Membros podem escolher os métodos que considerem mais apropriados para assegurar a disponibilidade a nível nacional de combustíveis sem enxofre. Recomenda-se, porém, que os Estados-Membros ponderem as opções apresentadas nas presentes recomendações antes de, em face da situação nacional, tomarem uma decisão sobre as medidas mais apropriadas para assegurar essa disponibilidade. A secção 4 ocupa-se de casos especiais.

3.1. *Opção A: Proporção de bombas de reabastecimento com combustível sem enxofre disponível, por região*

3.1.1. Critério

Número e percentagem de bombas de reabastecimento nacionais de gasolina sem chumbo e de combustível para motores de ignição por compressão que dispõem de qualidades/tipos de combustível sem enxofre (no final de cada ano a que se reporte o relatório), discriminadas em função do nível regional 3 NUTS (nomenclatura das unidades territoriais para fins estatísticos).

Este critério faz uso das seguintes unidades:

- a) Número de bombas de reabastecimento;
- b) Percentagem de bombas de reabastecimento com combustível sem enxofre disponível.

3.1.2. Utilidade

A vantagem deste critério é que dá uma indicação clara da disponibilidade geográfica de combustíveis sem enxofre a um nível que garante uma distribuição razoavelmente uniforme pelo território nacional. Por outro lado, as áreas regionais NUTS já estão definidas e são utilizadas noutras estatísticas comunitárias. Os restantes dados regionais NUTS disponíveis (população, superfície, etc.) possibilitarão, portanto, outras análises úteis.

3.2. *Opção B: Distância média entre bombas de reabastecimento com combustível sem enxofre disponível*

3.2.1. Critério

Distâncias médias entre as bombas de reabastecimento de gasolina sem chumbo ou as bombas de reabastecimento de combustível para motores de ignição por compressão que dispõem do correspondente combustível sem enxofre. Compreende o cálculo das distâncias média, máxima e mínima nacionais entre as bombas de reabastecimento que forneçam combustível sem enxofre (separadamente para a gasolina sem chumbo e para o combustível para motores de ignição por compressão). Poderá ser útil comparar igualmente estes números com a média nacional correspondente a todas as bombas de reabastecimento.

3.2.2. Utilidade

A vantagem deste critério é que dá uma ideia da variação, no território nacional, das distâncias que os proprietários dos veículos que necessitam de combustíveis sem enxofre podem ter de percorrer para reabastecer o veículo. A comparação com a média nacional correspondente a todas as bombas de reabastecimento situa melhor o critério em relação às condições nacionais específicas.

3.3. *Opção C: Disponibilidade de combustíveis sem enxofre em bombas de reabastecimento de grandes dimensões*

3.3.1. Critério

Número (e percentagem do total) de bombas de reabastecimento de grandes dimensões que dispõem de gasolina sem chumbo ou de combustível para motores de ignição por compressão sem enxofre a nível nacional. O Estado-Membro definirá o conceito de «bomba de reabastecimento de grandes dimensões» com base num débito mínimo em milhões de litros anuais adaptado à situação nacional (poderá abranger cerca de 5 % das bombas de reabastecimento).

3.3.2. Utilidade

As bombas de reabastecimento de grandes dimensões situam-se em zonas onde a procura é elevada, pelo que este critério será um indicador útil da disponibilidade de combustíveis sem enxofre nessas zonas. É de prever que esse tipo de bomba se distribua de modo razoavelmente uniforme pelo território nacional. O critério também será relativamente fácil de utilizar.

3.4. *Opção D: Disponibilidade de combustíveis sem enxofre em bombas de reabastecimento situadas em grandes eixos rodoviários*

3.4.1. Critério

Número (e percentagem do total) de bombas de reabastecimento situadas em grandes eixos rodoviários que dispõem de gasolina sem chumbo ou de combustível para motores de ignição por compressão sem enxofre a nível nacional. O Estado-Membro definirá o conceito de «grande eixo rodoviário» que mais se lhe adequa.

3.4.2. Utilidade

Este critério é particularmente útil numa perspectiva de trânsito e de turismo, pois constitui um indicador da disponibilidade nos principais eixos de transporte rodoviário. É de prever que estas bombas também cubram de um modo relativamente uniforme uma área razoavelmente vasta do território nacional, embora estejam sobretudo ligadas aos principais centros populacionais.

4. CASOS ESPECIAIS

Em certos casos, devido ao tipo de medidas tomado pelos Estados-Membros ou à situação especial com que se defrontam, os Estados-Membros poderão não ter de fazer uso integral das opções primárias ou secundárias para ilustrar convenientemente o grau de disponibilidade geográfica de combustíveis sem enxofre. São previstos dois casos em que poderá ser suficiente uma avaliação em moldes reduzidos do sucesso da política nacional:

- 1) Disponibilidade muito elevada de gasolina sem chumbo ou de combustível para motores de ignição por compressão sem enxofre ou conversão muito significativa do mercado nacional nesses produtos.
- 2) Existência de um terminal ou fornecedor único no Estado-Membro ou mercado insular restrito.

Nestes casos, são adequados os seguintes níveis reduzidos de análise:

4.1. *Disponibilidade muito elevada/uma conversão muito significativa do mercado*

Se o tipo de medidas que o Estado-Membro tiver tomado garantir uma disponibilidade muito elevada/uma conversão muito significativa do mercado a nível nacional (por exemplo, 60 % a 80 % das bombas de reabastecimento ou das vendas), bastará possivelmente fazer uso das informações básicas relativas à proporção, no total, das vendas (volumes) de combustíveis sem enxofre e dos dados nacionais correspondentes à gasolina sem chumbo ou ao combustível para motores de ignição por compressão sem enxofre, consoante o caso.

São vários os processos de se conseguir uma disponibilidade muito elevada/uma conversão muito significativa do mercado, entre os quais:

- a) Acordos sectoriais que garantam a oferta de combustíveis sem enxofre na maioria das bombas de reabastecimento;
- b) Recurso a incentivos fiscais para facilitar a predominância de combustíveis sem enxofre no mercado.
- c) A imposição, às bombas de reabastecimento, da obrigação de disponibilizarem combustíveis sem enxofre, ou de mudarem para combustíveis sem enxofre.

4.2. *Terminal único/mercados insulares*

Nos Estados-Membros que disponham apenas de um terminal de fornecimento e nos mercados insulares a disponibilidade de combustíveis sem enxofre pode aumentar rapidamente ou passar mesmo a ser total. Essa evolução pode reduzir a utilidade das opções A a D nesses casos, dependendo da situação concreta.
