

Carros a gasóleo são piores para as alterações climáticas

18 de Setembro, 2017

Dois anos depois do escândalo dieselgate ter exposto a natureza poluente dos carros a gasóleo, um novo estudo da Federação Europeia de Transportes e Ambiente (T&E), de que a Zero é membro, mostra que os carros a gasóleo não só poluem o ar, como também emitem mais gases com efeito de estufa do que carros a gasolina. Uma análise do ciclo de vida das emissões dos veículos comprova que os carros a gasóleo ao longo da sua vida emitem mais 3,65 toneladas de dióxido de carbono (CO₂) do que um equivalente a gasolina, revela a associação ambientalista nacional.

O maior impacto climático do gasóleo deve-se, por um lado, a um processo de refinação deste combustível que tem uma utilização mais intensiva de energia, mas também à necessidade de utilizar mais materiais na produção de motores mais pesados e mais complexos. Deve-se ainda à existência de emissões mais elevadas do biodiesel misturado no gasóleo e a uma quilometragem mais longa durante o ciclo de vida porque o combustível é mais barato, explica o comunicado da Zero.

A associação refere que esta análise desacredita a afirmação dos fabricantes de automóveis de que carros a gasóleo são necessários para atingir seus objetivos climáticos. Um olhar sobre os folhetos e sites dos fabricantes de automóveis demonstra que a diferença entre motores a gasóleo e a gasolina comparáveis é insignificante: de zero a alguns gramas de CO₂. Mas os carros a gasóleo geralmente custam 2.000 a 3.000 Euros a mais do que os a gasolina. As alternativas atualmente disponíveis, como os veículos híbridos a gasolina, têm preços similares ao gasóleo, mas emitem cerca de 20-25% menos de CO₂.

Um mercado distorcido favorável ao gasóleo

Na Europa, o mercado automóvel é distorcido a favor do gasóleo através de regulamentos tendenciosos e impostos injustos. Enquanto a quota de carros a gasóleo na Europa é de cerca de 50%, este é um nicho de mercado no resto do mundo. A Europa compra sete de cada 10 carros e carrinhas a gasóleo vendidos globalmente, enquanto menos de 1% dos novos veículos vendidos nos EUA são a gasóleo e, na China, o maior mercado de veículos do mundo, o gasóleo representa menos de 2%.

O estudo encontra três causas para a adição da Europa e de Portugal ao gasóleo. Por um lado, taxas de combustível e veículos nacionais distorcidas. O gasóleo é tributado entre 10% a 40% menos do que a gasolina na maioria dos países. Este “bónus do gasóleo” custou aos orçamentos nacionais quase €32 mil milhões em receitas fiscais perdidas apenas em 2016. Em segundo lugar, padrões de emissões Euro da UE injustos que, durante décadas, permitiram que os carros a gasóleo emitissem mais óxidos de azoto (NO_x) do que a gasolina. Isso foi exacerbado pelo uso de testes obsoletos (recentemente atualizados) e supervisão regulatória ineficaz que permitiu que os fabricantes de automóveis se encaixassem nos controles de exaustão baratos e ineficazes, que eles

baixavam ou desligavam a maior parte das vezes. Por fim, regulamentos de CO2 tendenciosos que estabelecem objetivos mais fracos para os fabricantes de automóveis que produzem veículos a gásóleo maiores e mais pesados.

Julia Poliscanova, da Federação Europeia de Transportes e Ambiente, refere que “o legado do Dieselgate são os 37 milhões de carros a gásóleo altamente poluentes que ainda circulam nas estradas da Europa. Precisamos de uma ação concertada e coordenada em toda a UE para garantir que esses carros deixem de libertar gases tóxicos por mais 10 a 15 anos. É hora dos fabricantes de automóveis assumirem a responsabilidade pela limpeza e financiamento das medidas locais para combater a crise da poluição atmosférica urbana que em grande parte causaram. Os reguladores nacionais de veículos devem garantir que isso acontece ou a Comissão Europeia deve intervir e resolver a confusão”.

Existem mais de 37 milhões de carros e carrinhas ilegalmente poluentes que circulam em toda a Europa e a resposta da indústria é uma série de soluções de software incoerentes em alguns países, sem um programa de redução de emissões consistente para os clientes em todos os 28 países da UE.

Zero quer discutir caminho das cidades e do país para banir motor de combustão

Portugal é também um país com um parque automóvel historicamente baseado nos veículos a gásóleo. Nos primeiros seis meses deste ano, 63% dos veículos ligeiros de passageiros novos adquiridos (78 mil) utilizam gásóleo versus cerca de 45 mil a gasolina. O único sinal positivo é que o aumento de vendas foi maior no segmento a gasolina (9%) que no segmento gásóleo (4%).

Apesar de ter ocorrido uma redução do bónus que é dado ao gásóleo em relação à gasolina em termos de taxas e impostos nos últimos dois anos na França, Bélgica e Portugal, o nosso país é o que apresenta a quarta maior bonificação dos veículos a gásóleo no quadro da UE-15 – um favorecimento de 28,4% entre os anos de 1994 e 2017 (um aumento de 3% entre os dois anos do intervalo).

Mais ainda, não se tem verificado um decréscimo do consumo de gásóleo em Portugal, já que, entre junho de 2016 e junho de 2017, o consumo de gásóleo aumentou 0,5%, enquanto o consumo de gasolina diminuiu 3,8% (fonte: DGEG).

Francisco Ferreira, da Zero, conclui que “o dieselgate já mostrou que os carros a gásóleo são a principal causa do dióxido de azoto tóxico nas cidades europeias, nomeadamente pela ultrapassagem de valores-limite em centros urbanos como Lisboa. Contrariamente às reivindicações da indústria, aprendemos que os carros a gásóleo também são piores para o clima do que os carros a gasolina e não são necessários para atingir os objetivos de CO2 dos automóveis. Portugal deve agora olhar para a frente e acelerar a transição para veículos limpos e elétricos e isso tem de ser traduzido no próximo Orçamento do Estado e nas políticas locais de restrição à circulação automóvel.”