

Brüsszel, 2019.10.31.
COM(2019) 561 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**A közúti közlekedésben használt benzin és dízelüzemanyagok minősége az Európai
Unióban
(2017-es jelentéstételi év)**

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

A közúti közlekedésben használt benzin és dízelüzemanyagok minősége az Európai Unióban (2017-es jelentéstételi év)

1. BEVEZETÉS

A benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv¹ (a továbbiakban: üzemanyag-minőségi irányelv) 7a. cikke és a 98/70/EK irányelv szerinti számítási módszerek és jelentéstételi követelmények meghatározásáról szóló (EU) 2015/652 tanácsi irányelv² 5. cikke értelmében a tagállamoknak évente jelentést kell tenniük a területükön forgalomba hozott tüzelőanyag és energia üvegházhatásúgáz- (ÜHG-) kibocsátásának intenzitásáról. Ez a jelentéstételi kötelezettség az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv alkalmazásának kezdete és átültetése után a 2017-es jelentéstételi évre vonatkozik először.

Emellett a 98/70/EK irányelv 8. cikkének (3) bekezdése értelmében a tagállamoknak jelentést kell tenniük az előző naptári évre vonatkozó nemzeti üzemanyag-minőségi adatokról.

A Bizottság ezen éves jelentése összefoglalja a tagállamok által a fent említett jelentéstételi kötelezettségekkel összefüggésben átadott információt. Ez a jelentés a tagállamok által az Európai Környezetvédelmi Ügynökséghez (EEA) 2017-re vonatkozóan benyújtott adatokon alapul.

2. AZ EGYES ÜZEMANYAG- ÉS ENERGIATÍPUSOK MENNYISÉGE ÉS TELJES ÉLETCIKLUSRA SZÁMÍTOTT KIBOCSÁTÁSINTENZITÁSA

Az üzemanyag-minőségi irányelvnek az (EU) 2015/652 tanácsi irányelvvel együtt értelmezett 7a. cikke a következőket érintően állapít meg jelentéstételi kötelezettséget:

- minden egyes üzemanyag- vagy energiatípus közúti közlekedés és nem közúti mozgó gépek (beleértve a belvízi hajókat, amikor nincsenek tengeren), mezőgazdasági és erdészeti traktorok és kedvtelési célú vízi járművek (amikor nincsenek tengeren) vonatkozásában forgalomba hozott teljes mennyisége;
- a teljes életciklusra vonatkozó, energiaegységre számított üvegházhatásúgáz-kibocsátás, ideértve a bioüzemanyagok miatti közvetett földhasználat-változással összefüggő becsült kibocsátás előzetes középértékeit³;
- a tagállamok területén forgalomba hozott minden egyes bioüzemanyag-típus esetében használt alapanyagok és előállítási módok.

Az üzemanyag-minőségi irányelv arra kötelezi a tagállamokat, hogy követeljék meg az üzemanyag-forgalmazóktól a közlekedési célú üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátásintenzitásának, azaz a forgalomba hozott üzemanyagokból és energiából származó, teljes életciklusra és energiaegységre számított üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak a 6 %-os csökkentését 2020. december 31-ig, az üzemanyagokra vonatkozó 2010-es 94,1 gCO₂eq/MJ kiindulási értékhez⁴ képest. A

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 98/70/EK irányelve (1998. október 13.) a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről, valamint a 93/12/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 350., 1998.12.28., 58. o.).

² A Tanács (EU) 2015/652 irányelve (2015. április 20.) a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti számítási módszerek és jelentéstételi követelmények meghatározásáról (HL L 107., 2015.4.25., 26. o.).

³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/1513 irányelve (2015. szeptember 9.) a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv és a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról szóló 2009/28/EK irányelv módosításáról (HL L 239., 2015.9.15., 1. o.).

⁴ A Tanács (EU) 2015/652 irányelve (2015. április 20.) a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti számítási módszerek és jelentéstételi követelmények meghatározásáról (HL L 107., 2015.4.25., 26. o.).

közvetett földhasználat-változásból eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátást nem veszik figyelembe a minimum 6 %-os csökkentési célértéknek való megfelelés értékelésekor.

Tekintettel arra, hogy 2017 az első jelentéstételi év, és hogy az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv átültetése több tagállamban is késett, ez az egyes üzemanyag- és energiatípusok mennyiségéről és teljes életciklusra számított kibocsátásintenzitásáról szóló jelentés még nem teljes. Összesen 22 tagállam, valamint Izland és Norvégia szolgáltatta a megfelelő adatokat az előírt formátumban. Észtország, Litvánia, Lengyelország, Portugália, Románia és Spanyolország jelentést tettek ugyan az üzemanyag-forgalmazók által forgalomba hozott üzemanyagok minőségéről, kibocsátásintenzitásukról azonban nem⁵.

2.1. Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a 2020-as célértéktől való távolság

Az átadott adatok szerint 2017-ben a jelentéstevő 22 tagállamban forgalmazott üzemanyagok és energia átlagos kibocsátásintenzitása 3,4 %-kal volt alacsonyabb a 2010-es kiindulási értéknél. Ezzel 29 Mt szén-dioxid-egyenértéket (CO_{2eq}) takarítottak meg 2017-ben.

Ahhoz, hogy elérhető legyen a 6 %-os csökkentési célérték 2020-ra, az üzemanyag-minőségi irányelv kimondja, hogy a tagállamok megkövetelhetik az üzemanyag-forgalmazóktól, hogy tartsák be a 2017 tekintetében megfogalmazott 4 %-os időközi célértéket.

Az elért előrelépés értékeléséhez ezt véve hivatkozási alapul megfigyelhető, hogy 2017-ben az uniós üzemanyag-forgalmazók a 22 jelentéstevő tagállamban általában el voltak maradva attól a célkitűzéstől, amely szerint a közlekedési célú üzemanyagok kibocsátásintenzitását 2010-hez képest 6 %-kal kell csökkenteni 2020-ra (1. ábra). Meg kell említeni, hogy 2017-ben nem számoltak be termelésoldali kibocsátáscsökkentésekről (UER)⁶. Ezek várhatóan a 2020. évben járulnak hozzá a csökkentési célértékhez, mivel ezen év tekintetében kell beszámolni róluk.

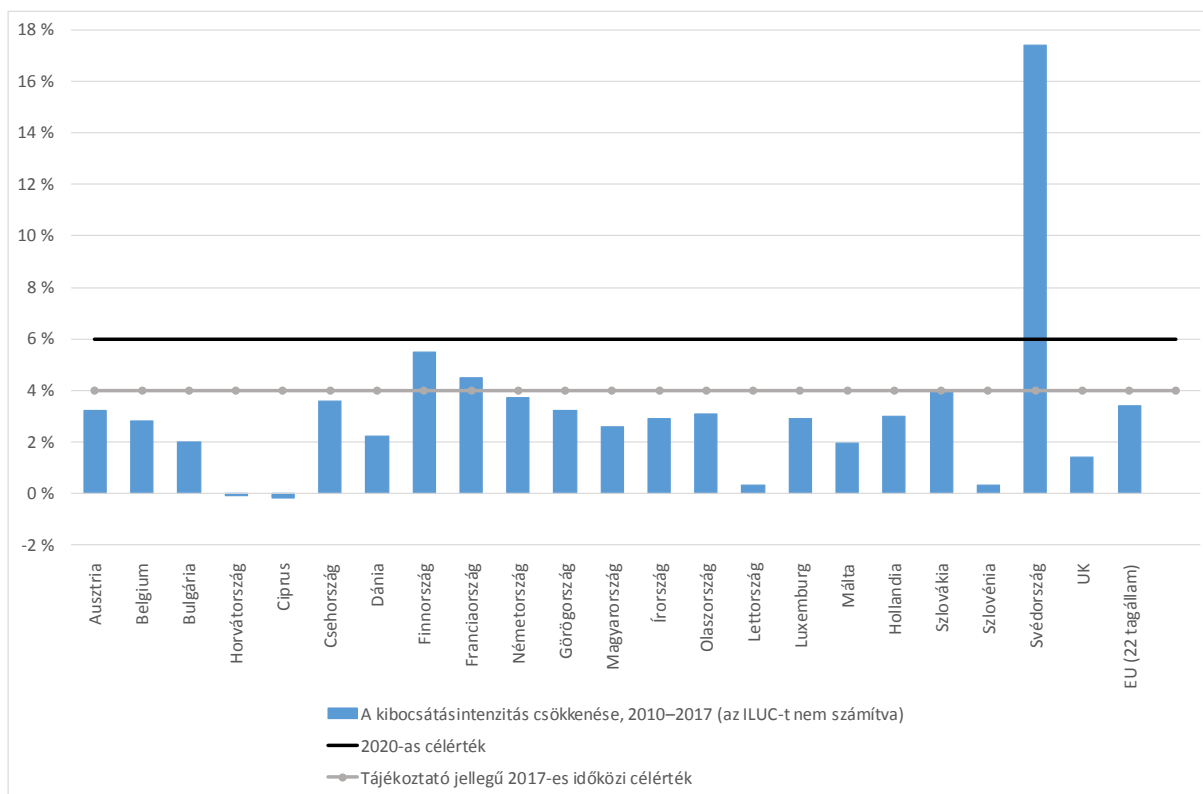
Az üzemanyag-forgalmazók által elért előrelépés nagymértékben változó a tagállamok körében. A 22 jelentéstevő tagállamból 5-ben a csökkentés elérte vagy meghaladta a 4 %-ot, és Svédország volt az egyetlen tagállam, amely már túl is lépte a 2020-ra megállapított 6 %-os csökkentési célértéket. Ezért csaknem valamennyi tagállamnak mihamarabb további intézkedéseket kell hoznia annak érdekében, hogy biztosítsa a 2020-as cél teljesülését.

A közvetett földhasználat-változással összefüggő kibocsátást⁷ is figyelembe véve, a 2017-ben felhasznált üzemanyag átlagos kibocsátásintenzitása 2,3 %-kal volt alacsonyabb, mint 2010-ben. Ezzel kicsit kevesebb, mint 20 Mt CO_{2eq}-t sikerült megtakarítani 2017-ben. A közvetett földhasználat-változásból eredő kibocsátást nem veszik figyelembe a minimum 6 %-os csökkentési célértéknek való megfelelés értékelésekor.

⁵ Az Európai Bizottság figyelemmel kíséri az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv helyes és teljes átültetését a pontos végrehajtás biztosítása érdekében.

⁶ „Termelésoldali kibocsátások”: a nyersanyagoknak az üzemanyagot előállító kőolaj-finomítóba vagy feldolgozóüzembe történő beérkezése előtt keletkező üvegházhatásúgáz-kibocsátások.

⁷ E számításhoz a bioüzemanyagok előállítása miatti közvetett földhasználat-változásból eredő kibocsátás előzetesen becsült, az üzemanyag-minőségi irányelv V. mellékletében feltüntetett mértékét vették figyelembe.



Forrás: EGT

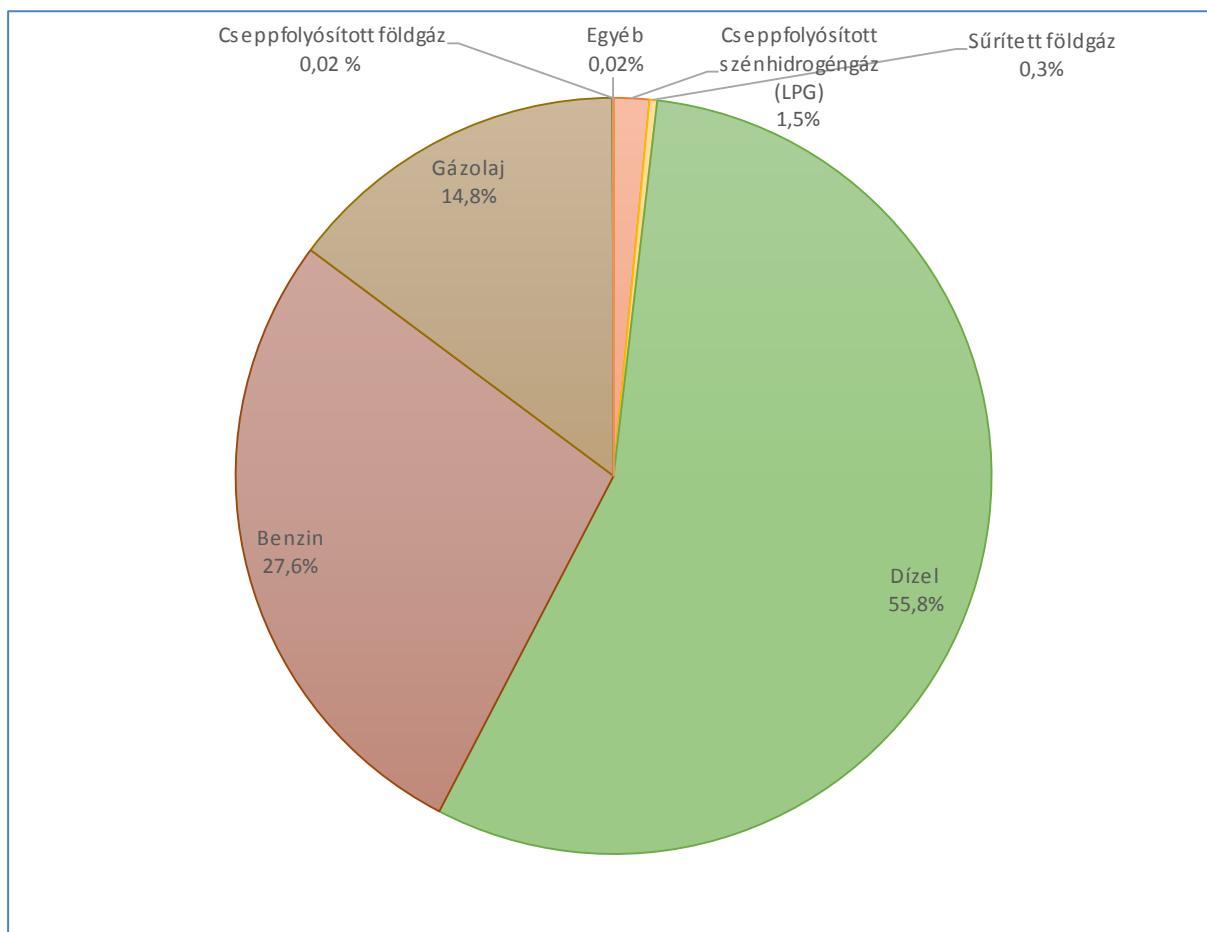
1. ábra: Az üzemanyagok kibocsátásintenzitásának a 22 jelentéstevő tagállamban az uniós üzemanyag-forgalmazók által elért csökkenése, 2010–2017

2.2. Üzemanyag-forgalmazás

Ez a szakasz ismerteti a 22 jelentéstevő tagállam által az üzemanyag-minőségi irányelv alkalmazási körébe tartozó, a közúti közlekedésben vagy a nem közúti mozgó gépekben használt összes fosszilis tüzelőanyagról, bioüzemanyagról és nem biológiai eredetű tüzelőanyagokról első alkalommal benyújtott adatokat.

A bejelentett teljes üzemanyag-forgalmazás 8 976 petajoule (PJ) volt, amelynek 95,5 %-át tették ki a fosszilis tüzelőanyagok és 4,5 %-át a bioüzemanyagok. 2017-ben a jelentésekben nem szerepeltek nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok.

2017-ben a fossziliztüzelőanyag-forgalmazást a dízelüzemanyag (55,8 %; 5 007 PJ) uralta, azt pedig a benzin (27,6 %; 2 474 PJ) és a tüzelőolaj (14,8 %; 1 324 PJ) követte. A cseppfolyósított szénhidrogéngáz és a sűrített földgáz teljes részesedése 1,8 %-ot tett ki (167 PJ).

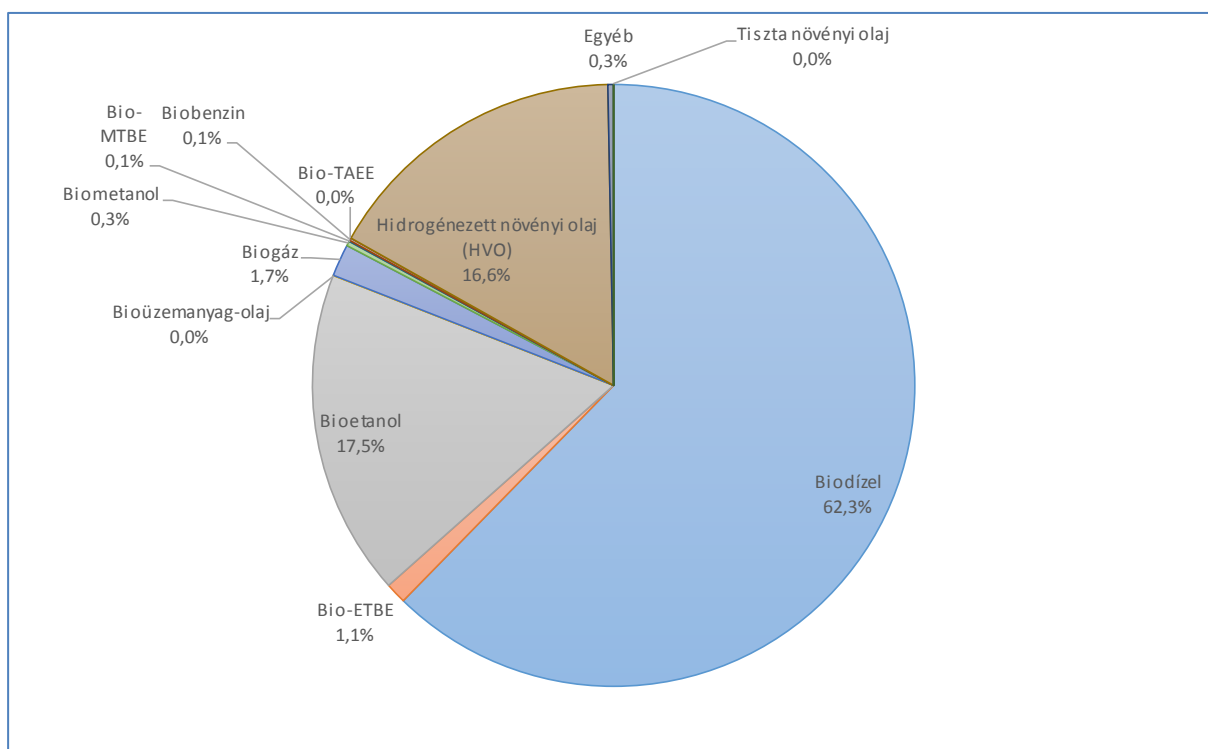


Forrás: EGT

2. ábra: A fosszilis tüzelőanyagok forgalmazásának üzemanyagtípusonkénti részarányai 2017-ben a 22 jelentéstevő tagállamban

2.3. Bioüzemanyag-fogyasztás

A 22 jelentéstevő tagállamban a bioüzemanyag-fogyasztás javát a biodízel (zsírsav-metil-észter, FAME) (62,3 %; 267 PJ) adta, azt követte a bioetanol (17,5 %; 75 PJ), majd a hidrogénezett növényi olaj (HVO; 16,6 %; 71 PJ). A bio-etil-terc-butiléter (bio-ETBE) és a biogáz majdnem 3 %-ot (12 PJ) tesz ki. Az összes többi bioüzemanyag sokkal kisebb hányadot képvisel (1 % körül). A bioüzemanyagokról és az előállítási módokról részletes információ található „A közlekedési célú üzemanyagok minősége és kibocsátásintenzitása az Európai Unióban 2017-ben” című EGT műszaki jelentésben.



Megjegyzés: ETBE: etil-terc-butiléter; MTBE: metil-terc-butiléter; TAEE: terc-amil-etil-éter.

3. ábra: A bioüzemanyagok forgalmazásának üzemanyagtípusonkénti részarányai 2017-ben a 22 jelentéstevő tagállamban

2.4. Villamosenergia-fogyasztás

Mindössze hét tagállam tett jelentést az elektromos járművek és motorkerékpárok által fogyasztott villamos energiáról (1,2 PJ összesen). Mivel ez az üzemanyag-forgalmazók általi jelentéstétel önkéntes, a bejelentett villamosenergia-mennyiség elmaradt a 2017-ben ténylegesen fogyasztott mennyiségtől.

3. AZ UNIÓN BELÜLI ÜZEMANYAG-MINŐSÉGRE VONATKOZÓ 2017-ES ADATOK ÁTTEKINTÉSE

Az üzemanyag-minőségi irányelv 8. cikke értelmében az összes tagállam mellett Izland nyújtotta be a nemzeti üzemanyag-minőségi adatait 2017 vonatkozásában.

Ez a szakasz bemutatja az uniós tagállamok által bejelentett, közúti közlekedési célú benzin és dízelüzemanyag-értékesítéssel, valamint az ezen üzemanyagokban foglalt biokomponenssel kapcsolatos adatokat. Az adatok nem tartalmazzák a többi fosszilis tüzelőanyagot, a többi bioüzemanyagot és a nem biológiai eredetű tüzelőanyagokat, sem a nem közúti mozgó gépekhez használt üzemanyagokat.

3.1. Benzin, dízel és a biokomponens-tartalom

A dízel uralja az uniós üzemanyag-értékesítéseket az EU-ban: 2017-ben az eladott üzemanyag 72,3 %-a (270 668 millió liter) dízelüzemanyag, 27,7 %-a pedig benzin (103 766 millió liter) volt. 2017-ben a benzinértékesítés 2,9 %-kal nőtt 2016-hoz képest, míg a dízelüzemanyagok forgalma 5,2 %-kal. Összességében a benzin és dízelüzemanyag értékesítése 4,6 %-kal emelkedett 2016-hoz viszonyítva.

Ez a közlekedésből származó növekvő kereslet eredménye, amely kereslet markánsabb volt, mint a járműflotta hatékonyságjavulása.

A dízelüzemanyagok benzinértékesítéshez viszonyított részaránya az évek során nőtt: míg 2001-ben 55,6 % volt a részarányuk a teljes forgalomból, addig 2017-re ez az arány már 72,3 %-ra emelkedett. Ez döntően azt tükrözi, hogy ebben az időszakban az európai járműflotta egyre növekvő arányban vált dízelüzeművé. Noha a dízelüzemanyagok értékesítése majdnem 9 %-kal emelkedett 2007 és 2017 között, a benzin értékesítése 9 %-kal csökkent ugyanebben a tízéves időszakban.

Az EU tagállamának többségében jelentős a dízelüzemanyag-fogyasztás, az üzemanyagok összforgalmának több mint 60 %-át képviseli 23 tagállamban (Ciprus, Görögország, Málta és Hollandia kivételével; Románia pedig nem nyújtott be teljes jelentést 2017-re).

A 2017-es benzinértékesítések többsége 95-ös kísérleti oktánszámú (RON) üzemanyagokból állt, amelyek a teljes benzinértékesítés 85,7 %-át adták; az értékesítések 8,3 %-át a $95 \leq \text{RON} < 98$ oktánszámú; 5,8 %-át a 98-as vagy annál nagyobb kísérleti oktánszámú üzemanyagok tették ki. A 91-es kísérleti oktánszámú termékek részaránya jelentéktelen volt.

Az EU-ban értékesített összes dízelüzemanyag biodízel tartalmazóként, a benzin 87,6 %-a pedig bioetanolt tartalmazóként kerül forgalomba. Az EU-ban 2017-ben értékesített benzin 71,9 %-a tartalmazott akár 5 térfogat% etanolt, 15,7 %-ának pedig akár 10 térfogat% etanoltartalma volt. Az értékesített dízelüzemanyag 83,8 %-a legfeljebb 7 %, 16,2 %-a még annál is több FAME-t tartalmazott.

3.2. Az értékesített üzemanyag minőségi határértékeknek való megfelelése

Összességében az EU-ban jó az üzemanyagok minősége. Bulgária, Málta és Svédország ellenőrizte a teljes körű megfelelést és számolt be arról mind a benzin-, mind a dízelüzemanyag tekintetében, míg kilenc tagállam (Ausztria, Bulgária, Görögország, Magyarország, Litvánia, Málta, Hollandia, Szlovénia, Svédország) a benzin, hét tagállam (Bulgária, Horvátország, Ciprus, Finnország, Lettország, Málta és Svédország) a dízel tekintetében végzett ugyanilyen ellenőrzést és jelentett teljes körű megfelelést. Egy tagállam (Belgium) jelentette, hogy a benzin több mint 100 alkalommal nem felelt meg az előírásoknak 2017-ben.

A tagállamok a 2017. évre vonatkozóan arról számoltak be, hogy a benzin összesen 496, a dízelüzemanyag pedig 141 alkalommal nem felelt meg az előírásoknak. A benzin esetében a specifikációktól leggyakrabban eltérő paraméter a nyári gőznyomás (13 tagállamban), a kísérleti oktánszám (kilenc tagállamban) és a motoroktánszám (MON, hét tagállamban) volt. A dízelüzemanyagok esetében a specifikációktól leggyakrabban eltérő paraméter a FAME-tartalom (12 tagállamban) és a kéntartalom (hat tagállamban) volt.

Valamennyi tagállam ismertette, hogy nem megfelelő minták azonosítása esetén milyen intézkedéseket hoztak. Ezek között szerepelt az illetékes hatóságok tájékoztatása, a vizsgálatok kezdeményezése, a szankciók és bírságok kiszabása, valamint az ismételt mintavétel. Kis számú esetben, amikor azt állapították meg, hogy a követelményeknek nem megfelelő paraméterek nagyon közel vannak a tűréshatárokhoz, nem került sor intézkedésre.

A Bizottságnak tehát nem kellett új vizsgálatokat indítania e téren.