EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.11.19.
COM(2020) 742 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

A közúti közlekedésben használt benzin és dízelüzemanyagok minősége az Európai Unióban (2018-as jelentéstételi év)

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

A közúti közlekedésben használt benzin és dízelüzemanyagok minősége az Európai Unióban (2018-as jelentéstételi év)

1. BEVEZETÉS

A benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv[1] (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 irányelv[2] 5. cikke értelmében a tagállamoknak évente jelentést kell tenniük a területükön forgalomba hozott tüzelőanyag és energia üvegházhatásúgáz- (ÜHG-) kibocsátásának intenzitásáról. Az említett jelentéstételi kötelezettség az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv alkalmazásának kezdetét és átültetését követően a 2017-es jelentéstételi évre vonatkozott először. Ez az éves jelentés a 2018. évre vonatkozóan jelentett adatokat tartalmazza.

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 a tagállamok által a fent említett jelentéstételi kötelezettségekkel összefüggésben átadott információkat foglalja össze. A jelentés a tagállamok által az Európai Környezetvédelmi Ügynökséghez (EEA) 2018-ra 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 energiatípusnak a közúti közlekedés és a nem közúti mozgó gépek (beleértve a belvízi hajókat, amikor nincsenek tengeren), a mezőgazdasági és erdészeti traktorok és a 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 középértékeit[3];
- a tagállamok területén forgalomba hozott minden egyes bioüzemanyag-típusra vonatkozóan a felhasznált alapanyagok és az előállítási módok.

Az üzemanyag-minőségi irányelv arra kötelezi a tagállamokat, hogy az üzemanyag-forgalmazók számára írják elő, hogy 2020. december 31-ig az üzemanyagokra vonatkozó 2010-es 94,1 gCO2eq/MJ kiindulási értékhez képest 6 %-kal csökkentsék a közlekedési célú üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátásintenzitását, azaz a forgalomba hozott

[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., 8. o.).

üzemanyagokból és energiából származó, teljes életciklusra és energiaegységre számított üvegházhatásúgáz-kibocsátást[4]. A minimum 6 %-os csökkentési célértéknek való megfelelés értékelésekor a közvetett földhasználat-változásból eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátást nem veszik figyelembe.

A 2018. évben mind a 28 tagállam (valamint Norvégia és Izland) a megfelelő formátumban adatokat szolgáltatott az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkenéséről.

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

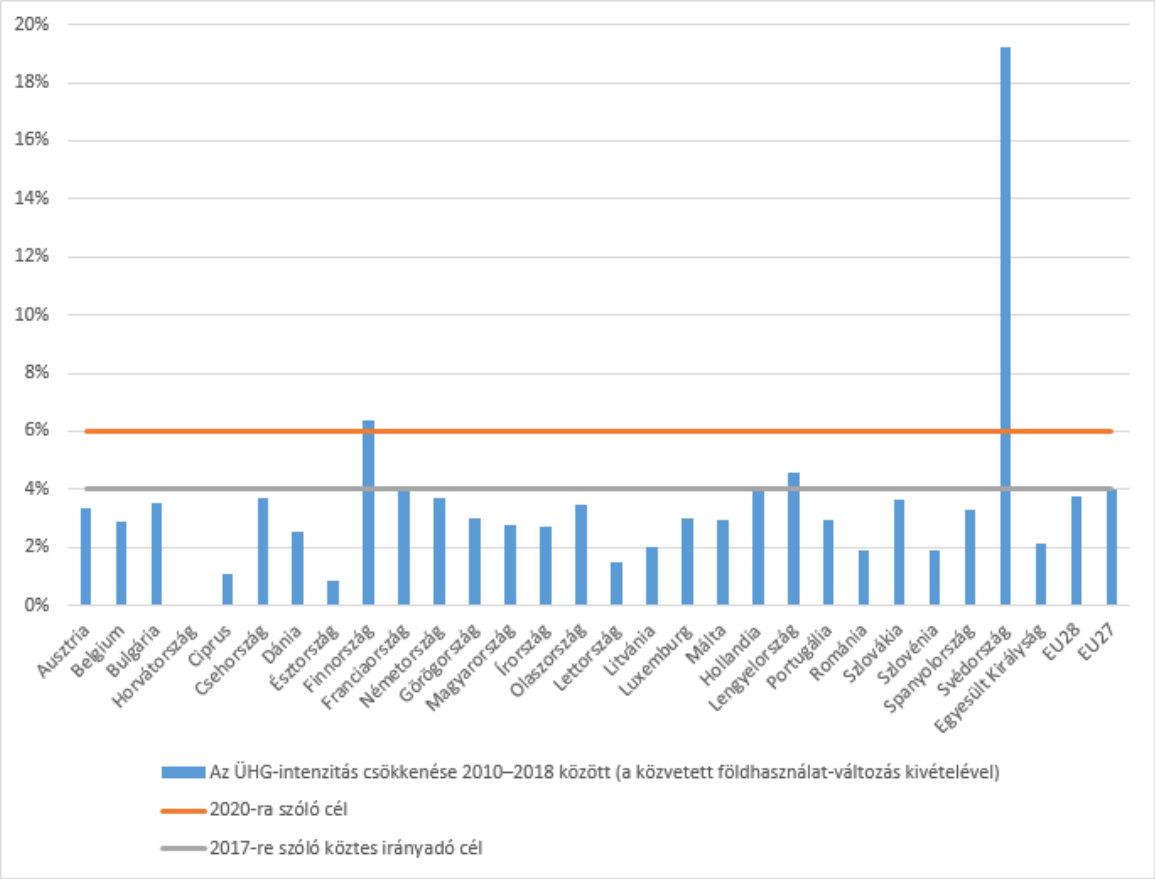
A benyújtott adatok szerint 2018-ban a jelentéstevő 28 tagállamban forgalmazott üzemanyagok és energia átlagos kibocsátásintenzitása 90,6 gCO_{2eq}/MJ volt, ami 3,7 %-kal alacsonyabb a 2010-es kiindulási értéknél (94,1 gCO_{2eq}/MJ). Ezzel 2018-ban 51 Mt szén-dioxid-egyenértéket (CO_{2eq}) sikerült megtakarítani. Az üzemanyag-forgalmazók által elért haladás 2017 és 2018 között korlátozott volt, az üzemanyagok bejelentett átlagos ÜHG-intenzitása mindössze 0,3 százalékpontos javulást mutatott.

A 2018-ra vonatkozóan bejelentett adatok megerősítik, hogy az uniós üzemanyag-forgalmazók a 28 jelentéstevő tagállamban általában el voltak maradva attól a célkitűzéstől, amely szerint a közlekedési célú üzemanyagok kibocsátásintenzitását 2010-hez képest 2020-ra 6 %-kal kell csökkenteni (*1. ábra*). Fontos megemlíteni, hogy 2018-ban nem számoltak be termelésoldali kibocsátáscsökkenésekről (UER)[5]. Ezek várhatóan a 2020. évben járulnak hozzá a csökkentési célértékhez.

Ezen túlmenően az előrehaladás tagállamonként igen eltérő. 23 tagállamban a 2018. évi csökkentések még mindig alacsonyabbak az opcionális 4 %-os időközi célkitűzésnél, amelyet a tagállamok már 2017-re is előírhattak a tüzelőanyag-forgalmazók számára. Svédország és Finnország az egyedüli két tagállam, amely már túllépte a 2020-ra kitűzött 6 %-os csökkentési célt (további információk az EGT „A közlekedési célú üzemanyagok kibocsátásintenzitása az EU-ban 2018-ban” című, 2/2020. számú műszaki jelentésében találhatók). Ezért csaknem valamennyi tagállamnak mihamarabb további intézkedéseket kell hoznia annak érdekében, hogy biztosítsa a 2020-as cél teljesülését.

[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.).

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



1. ábra: Az üzemanyagok kibocsátásintenzitásának az uniós üzemanyag-forgalmazók által elért csökkenése a tagállamokban, 2010–2018 *(Forrás: EEA)*

A közvetett földhasználat-változással összefüggő kibocsátást is figyelembe véve[6], a 2018-ban felhasznált üzemanyagok átlagos kibocsátásintenzitása 2,1 %-kal volt alacsonyabb, mint 2010-ben. Ez 2018-ban 29 Mt szén-dioxid-egyenértéknek (CO_{2eq}) megfelelő megtakarítást jelent. A közvetett földhasználat-változásból eredő kibocsátást a minimum 6 %-os csökkentési célértéknek való megfelelés értékelésekor nem veszik figyelembe.

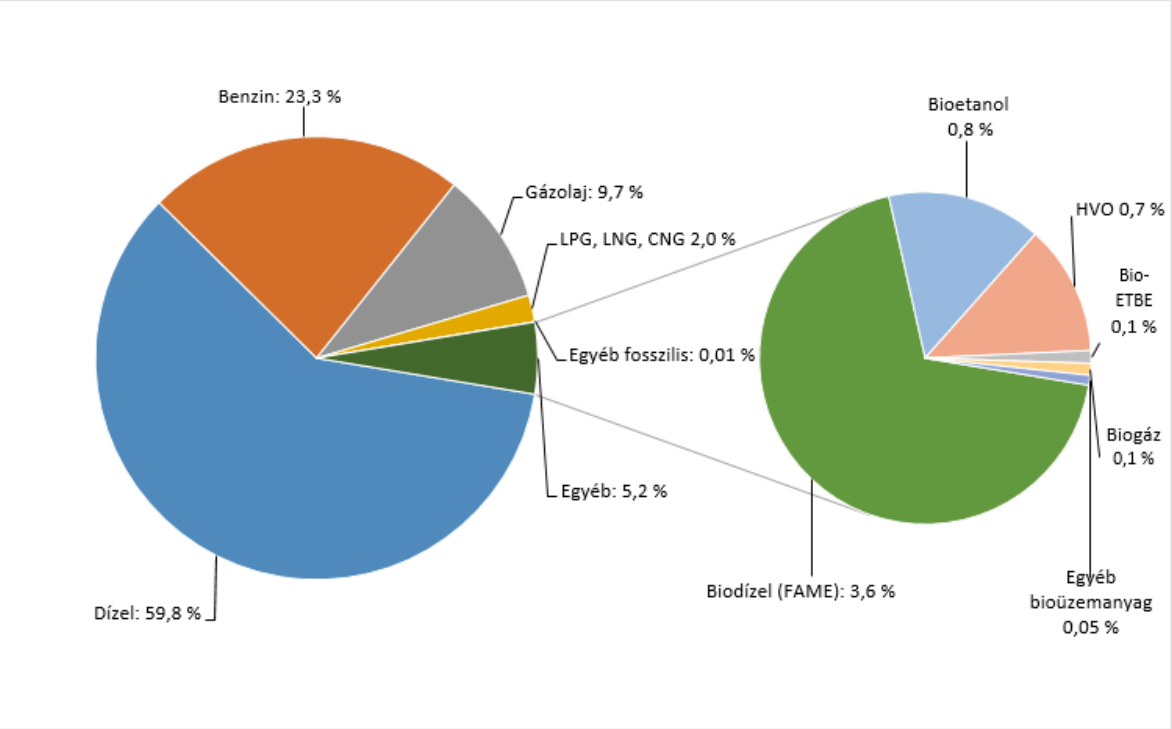
2.2. Üzemanyag-forgalmazás

Ez a szakasz ismerteti a jelentéstevő tagállamok 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 tüzelőanyagról benyújtott adatokat.

A bejelentett teljes üzemanyag-forgalmazás 14 028 petajoule (PJ) volt, amelynek 94,8 %-át tették ki a fosszilis tüzelőanyagok és 5,2 %-át a bioüzemanyagok. 2018-ban a jelentésekben nem szerepeltek nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok.

2018-ban a fosszilistüzelőanyag-forgalmazást a dízelüzemanyag (59,8 %; 8 386 PJ) uralta, ezt követte a benzin (23,3 %; 3 271 PJ) és a tüzelőolaj (9,7 %; 1 363 PJ). A cseppfolyósított szénhidrogéngáz és a sűrített földgáz teljes részesedése 2 %-ot tett ki (275 PJ). (lásd a *2. ábrát*).

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

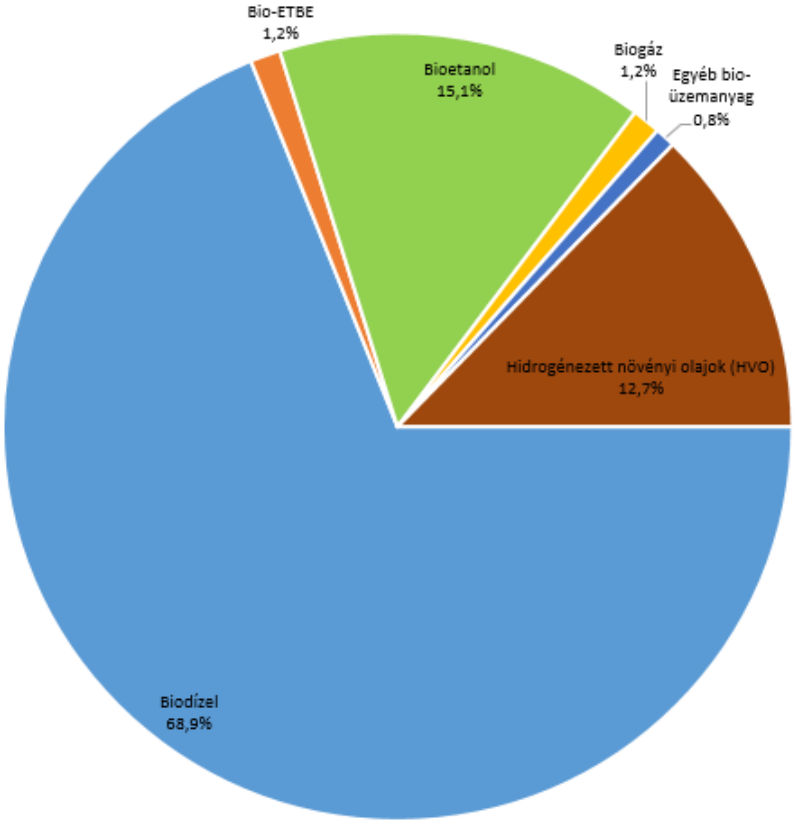


2. ábra: Az üzemanyagok forgalmazásának üzemanyagtípusonkénti részarányai 2018-ban *(Forrás: EEA)*

2.3. Bioüzemanyag-fogyasztás

A 28 tagállamban a bioüzemanyag-fogyasztás javát a biodízel (zsírsav-metil-észter, FAME) (a teljes bioüzemanyag-fogyasztás 68,9 %-a; 504 PJ) adta, ezt követte a bioetanol (15,1 %; 111 PJ) és a hidrogénezett növényi olaj (HVO; 13,1 %; 93 PJ). A bio-etil-terc-butiléter (bio-ETBE) és a biogáz a teljes bioüzemanyag-fogyasztás majdnem 0,1 %-át (18 PJ) teszi ki. Az összes többi bioüzemanyag sokkal kisebb hányadot képvisel (lásd a *3. ábrát*).

A bioüzemanyagokról és az előállítási módokról részletes információ található az EGT „A közlekedési célú üzemanyagok kibocsátásintenzitása az EU-ban 2018-ban” című, 2/2020. számú műszaki jelentésében.



3. ábra: A bioüzemanyagok forgalmazásának üzemanyagtípusonkénti részarányai 2018-ban *(Forrás: EEA)*

2.4. Villamosenergia-fogyasztás

A villamosenergia-fogyasztás tekintetében az üzemanyag-forgalmazók általi jelentéstétel önkéntes, és – a 2017. évi hét tagállamhoz képest – ezúttal tíz tagállam tett jelentést az elektromos járművek és motorkerékpárok által fogyasztott villamos energiáról (lásd az *1. táblázatot*).

Tagállam	Az energia mennyisége az erőátviteli rendszer hatásfoka nélkül (GJ)	Az energia mennyisége az erőátviteli rendszer hatásfokával együtt (GJ)	A tagállamok által bejelentett ÜHG-intenzitás (g CO_2e/MJ)	A tagállamok által bejelentett ÜHG-intenzitás (g CO_2e/kWh)
Bulgária	189 652	75 861	-	-
Franciaország	1 122 448	448 979	20,4	73
Németország	774 000	309 600	153	551
Olaszország	1 444 681	577 872	110,3	397
Hollandia	236 081	94 432	165	594
Portugália	19 224	7 690	74,7	269
Szlovákia	1 407	563	46,4	167
Szlovénia	318	127	-	-
Svédország	52	21	169,2	609
Egyesült Királyság	867 996	347 198	85,3	307

1. táblázat: Az elektromos járművek és motorkerékpárok által 2018-ban elfogyasztott villamos energia mennyisége az üzemanyag-forgalmazók által bejelentett, az ÜHG-

kibocsátás csökkentésére vonatkozó célkitűzéshez való bejelentett hozzájárulásként kifejezve (*Forrás: EEA*)

3. AZ EU-N BELÜLI ÜZEMANYAG-MINŐSÉGRE VONATKOZÓ 2018-AS ADATOK ÁTTEKINTÉSE

Az üzemanyag-minőségi irányelv 8. cikke értelmében az összes tagállam, továbbá Izland nyújtott be nemzeti üzemanyag-minőségi adatokat 2018 vonatkozásában.

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

3.1. Benzin, dízel és a biokomponens-tartalom

A dízel továbbra is uralja az üzemanyag-értékesítéseket az EU-ban: 2018-ban az eladott üzemanyagok 72,3 %-a dízel, 27,7 %-a pedig benzin volt, csakúgy, mint 2017-ben (lásd a *2. táblázatot*).

	2017	**2018**
Dízelüzemanyag-értékesítés	270 668 (72,3 %)	271 018 (72,3 %)
Benzinértékesítés	103 766 (27,7 %)	103 856 (27,7 %)

2. táblázat: Dízel- és benzineladások (millió literben és részesedésükben kifejezve) 2017-ben és 2018-ban.

A dízelüzemanyagok benzinértékesítéshez viszonyított részaránya az évek során nőtt: míg 2001-ben 55,6 % volt a részarányuk a teljes forgalomból, addig 2018-ra ez az arány már 72,3 %-ra emelkedett. Ez döntően azt tükrözi, hogy ebben az időszakban az európai járműflotta egyre növekvő arányban vált dízelüzeművé.

Az EU tagállamainak többségében – Ciprus, Görögország és Hollandia kivételével – a dízelüzemanyag-fogyasztás dominál: (az üzemanyagok összforgalmának több mint 60 %-át képviseli).

A 2018-as benzinértékesítések többsége 95-ös kísérleti oktánszámú (RON) üzemanyagokból állt, amelyek aránya 2017-hez képest enyhén csökkent. A $95 \leq RON < 98$ oktánszámú benzin értékesítésének részesedése nőtt, míg a $RON \geq 98$ értékesítés aránya 2017 óta csökkent (lásd a *3. táblázatot*).

	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 %

3. táblázat: A benzineladások aránya oktánszám (RON) szerint

Az EU-ban értékesített összes dízelüzemanyag biodízelt tartalmazóként, a benzinnek pedig csaknem 96 %-a bioetanolt tartalmazóként kerül forgalomba. Az EU-ban 2018-ban értékesített benzin 84,3 %-a tartalmazott akár 5 térfogat% etanolt, 11,4 %-ának pedig akár 10 térfogat% etanoltartalma volt. Az értékesített dízelüzemanyag 99,2 %-a akár 7 %, 0,8 %-a pedig még annál is több FAME-t tartalmazott.

3.2. Az értékesített üzemanyag minőségi határértékeknek való megfelelése

Az EU-ban összességében a minőségi határértékeknek való magas szintű megfelelés tapasztalható. A 2018-ban vett mintákban a bejelentett fő üzemanyag-paraméterek túlnyomó többsége a tűréshatárokon belül volt.

Litvánia, Szlovénia és Svédország mind a benzin, mind a dízelüzemanyagok tekintetében teljes körű megfelelést tapasztalt és jelentett be. A benzin esetében hat tagállam (Bulgária, Görögország, Lettország, Litvánia, Szlovénia és Svédország), a dízelolaj esetében pedig tizenkét tagállam (Ausztria, Horvátország, Finnország, Görögország, Írország, Litvánia, Lengyelország, Németország, Magyarország, Románia, Szlovénia és Svédország) teljes körű megfelelést tapasztalt és jelentett be. Egy tagállam (Belgium) 2018-ban a benzin esetében több mint 100, a dízel esetében pedig 30 meg nem felelésről számolt be, ez azonban a Belgiumban vett minták teljes számának töredékét jelenti.

A tagállamok a 2018. évre vonatkozóan arról számoltak be, hogy a benzin összesen 410, a dízelüzemanyag pedig 114 alkalommal nem felelt meg az előírásoknak. A benzin esetében a specifikációktól leggyakrabban eltérő paraméter a nyári gőznyomás (tizenkilenc tagállamban), a kísérleti oktánszám (RON, tíz tagállamban), a motoroktánszám (MON, nyolc tagállamban) és a kéntartalom (öt tagállamban) volt. A dízelüzemanyagok esetében a specifikációktól leggyakrabban eltérő paraméter a FAME-tartalom (hét tagállamban) és a kéntartalom (nyolc tagállamban) volt.

Valamennyi tagállam ismertette a nem megfelelő minták azonosítása esetén hozott intézkedéseket. Ezek között szerepelt az illetékes hatóságok tájékoztatása, vizsgálatok kezdeményezése, 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.