



Brüsszel, 2017.5.31.
COM(2017) 284 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv 9. cikkének
megfelelően**

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv 9. cikkének megfelelően

1. Bevezetés

Az üzemanyag-minőségről szóló irányelv¹ az európai belső piacon értékesített, közlekedési célú üzemanyagok minőségét szándékozik javítani és fenntartani. Célkitűzései a következők: a közlekedésben felhasznált üzemanyagokkal kapcsolatban magas szintű minimális környezet- és egészségvédelem biztosítása, valamint a belső égésű motorokkal való műszaki összeegyeztethetőség biztosítása. Az irányelv a közúti közlekedésben, valamint a nem közúti mozgó gépekben használt benzinre és dízelolajra (és az azokba kevert bioüzemanyagokra) vonatkozó környezetvédelmi előírásokat állapítja meg. Az irányelvben szerepel a tüzelőanyag-forgalmazók azon kötelezettsége is, hogy az általuk forgalmazott tüzelőanyag-szerkezet ÜHG-intenzitása 2020-ban 6 %-kal csökkenjen 2010-hez képest.

Ez a jelentés azon követelménynek tesz eleget, hogy a Bizottságnak jelentést kell tennie az üzemanyag-minőségről szóló irányelv 9. cikkében felsorolt különböző konkrét kérdésekről.

A Bizottság a Célravezető és hatáson szabályozás program (REFIT) keretében elvégezte az üzemanyag-minőségről szóló irányelv egyes részeinek értékelését² is. Az e jelentéssel együtt közzétett értékelés³ azt állapította meg, hogy az üzemanyag-minőségről szóló irányelv a közlekedési célú üzemanyagok minőségének javítása és fenntartása révén uniós hozzáadott értéket teremt. Megállapítást nyert, hogy az irányelv általában véve megfelel a céljának, és a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján úgy tekintendő, hogy ténylegesen és messzemenően eredményesen eléri a céljait. Hasznos lenne azonban annak szorosabb nyomon követése, hogy a közlekedési célú üzemanyagok belső piaca hogyan fejlődik.

A Bizottság 2016 novemberében elfogadta a „Tiszta energia minden európainak” című csomagot, amely a megújulóenergia-irányelv⁴ átdolgozására irányuló javaslatot (COM(2016) 767 final) tartalmazott. A javaslatban az szerepelt, hogy a 2021–2030 közötti időszakban kizárólag ezzel az irányelvvvel történjen az alacsony kibocsátású és megújuló tüzelőanyagok felhasználásának szabályozása, és az üzemanyag-minőségről szóló irányelv szerinti ÜHG-kibocsátásra vonatkozó célérték 2020 utánra ne terjedjen ki.

1 A benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv (HL L 350., 1998.12.28.).

2 Ez az értékelés az üzemanyag-minőségről szóló irányelv 1–7., 8., 8a., 9. és 9a. cikkére korlátozódott.

3 SWD(2017) 178 és SWD(2017) 179.

4 Az Európai Parlament és a Tanács 2009/28/EK irányelve a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról (HL L 140., 2009.6.5.).

2. A tüzelőanyagok minősége és a kapcsolódó ÜHG-vonatkozású problémák

Az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó 6 %-os célérték megvalósítása terén elért haladás

A tagállamoknak a 2017. április 21-ig átültetendő (EU) 2015/652 tanácsi irányelvvel⁵ összhangban minden részletre kiterjedő nyomon követést és jelentéstételt kell végezniük a közlekedési célú üzemanyagok tekintetében. Az első jelentések várhatóan 2018-ban készülnek el.

Előzetes következtetések már levonhatók a közlekedési ágazaton belüli megújulóenergia-használatra vonatkozó, a megújulóenergia-irányelv szerint előírt jelentéstételből. A megújuló energiákról szóló 2017. évi eredményjelentésből⁶ az derül ki, hogy a megújuló energiaforrások közlekedésen belüli részaránya 2015-ben 6 % volt. E részaránynak 88 %-át bioüzemanyagok teszik ki, míg a villamos energia továbbra is korlátozottabb szerepet tölt be⁷.

A tagállamok a megújuló energiaforrások közlekedési ágazatban történő felhasználásából eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátás tekintetében nettó megtakarításról számoltak be, amely 2014-ben 35 Mt CO₂-egyenértéknek felelt meg. E megtakarítás jelentős része a bioüzemanyagok használatából származott, míg a megújuló villamos energia csekély, de növekvő szerepet töltött be. Az említett megtakarítás csak a közvetlen kibocsátást tartalmazza, és nem foglalja magában a közvetett földhasználat-változásból eredő kibocsátásokat.

Az EU-ban felhasznált bioüzemanyagokkal összefüggő közvetett földhasználat-változásból eredő kibocsátások becslések szerint 23 Mt CO₂-egyenértéknek felelnek meg, és nettó 12 Mt CO₂-egyenérték megtakarítást eredményeznek. A megújulóenergia-irányelv VIII. mellékletében szereplő érzékenységi tartomány alkalmazása esetén a közvetett földhasználat-változással összefüggő kibocsátás 14 és 28 Mt CO₂-egyenérték közé esne, és 7–21 Mt CO₂-egyenérték nettó megtakarítást eredményezne.

A bioüzemanyag-alapanyaggal összefüggő közvetett földhasználat-változás hatásainak közelmúltbeli modellezése⁸ megerősíti, hogy a közvetett földhasználat-változással összefüggő kibocsátások sokkal nagyobbak lehetnek a növényi olajokból előállított bioüzemanyagok esetén, mint a keményítóből vagy cukorból előállított bioüzemanyagok esetén. A nem élelmiszernövényekből előállított fejlett bioüzemanyagok közvetett földhasználat-változással összefüggő kibocsátása általában nagyon alacsony vagy nulla.

5 A Tanács (EU) 2015/652 irányelve a 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti számítási módszerek és jelentéstételi követelmények meghatározásáról (HL L 107., 2015.4.25.).

6 COM(2017) 57 final.

7 Az EU-ban a közlekedéshez felhasznált legfontosabb bioüzemanyag a biodízel. A felhasznált összes bioüzemanyagnak 79 %-át tette ki 2015-ben (10,9 Mtoe). A bioüzemanyagokhoz második legnagyobb mértékben a bioetanol járul hozzá, részaránya 20 % (2,6 Mtoe). Más megújuló energiaforrások (többek között a biogáz) nem játszanak kiemelkedő szerepet az EU-28 közlekedési ágazatában, de egyes tagállamokban (többek között Svédországban és Finnországban) használatosak. A hulladékból, maradékanyagokból, a lignocellulóz-tartalmú és a nem élelmezési célú, cellulózt tartalmazó anyagokból előállított bioüzemanyagok részaránya az uniós bioüzemanyag-szerkezetben a 2009. évi 1 %-ról 2015-ben 23 %-ra emelkedett. A megújuló villamos energia 2015-ben 1,7 Mtoe-vel járult hozzá a bruttó végsőenergia-fogyasztáshoz.

8 Ecofys, IIASA, E4Tech, 2015.

A 6 %-os célérték megvalósítása a tüzelőanyagokra vonatkozó 2010. évi alapkövetelményekhez képest 2020-ra hozzávetőleg 66 Mt CO₂-egyenértékkel történő csökkentést tesz szükségessé. A 6 %-os célértékhez való hozzájárulás azonban nem megújuló tüzelőanyagokból (LPG, CNG és LNG) és a termelésoldali kibocsátáscsökkentésekből is származhatnak, amelyekre nem vonatkozik jelentéstételi követelmény a megújulóenergia-irányelv szerint. Ezért az ÜHG-kibocsátás 6 %-os csökkentésére vonatkozó, a 7a. cikk szerinti célérték felé történő előrehaladás és a célértéknek az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerre kifejtett hatása jelenleg nem értékelhető teljes körűen.

A Bizottság azt javasolta, hogy az ÜHG-kibocsátásra vonatkozó, az üzemanyag-minőségről szóló irányelv szerinti célérték a 2020 utáni időszakra ne terjedjen ki. Ehelyett a megújulóenergia-irányelvnek kell 2030-ig a közlekedésben felhasznált megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok alkalmazását ösztönző kulcsfontosságú eszköznek lennie.

A 2020-ra kitűzött 6 %-os célérték módosítására irányuló javaslattétel ezért nem helyénvaló. Kizárná továbbá a célérték emelésének azon lehetőségeit is, hogy a közúti közlekedésben a tiszta fejlesztési mechanizmus szerinti több kreditet vagy szén-dioxid-leválasztási és -tárolási technológiákat és villamos energiát használjanak fel. A Bizottság megjegyzi, hogy e technológiák piaci térnyerése korlátozott, és ezért 2020-ig korlátozott mértékben tudják csökkenteni a tüzelőanyagok életciklusa során kibocsátott üvegházhatású gázok mennyiségét.

A bioüzemanyag-keverékekre vonatkozó határértékek

Az üzemanyag-minőségről szóló irányelv kettős hatást gyakorol a bioüzemanyagok keverésére. Egyrészt a tüzelőanyagokból származó ÜHG-kibocsátások 6 %-os csökkentésére vonatkozó célérték ösztönzi az alacsony kibocsátású tüzelőanyagok, például a bioüzemanyagok közlekedési ágazaton belüli fokozottabb használatát. Másrészt az irányelvben a tüzelőanyagokra vonatkozóan megállapított előírások meghatározzák a szabadon forgalomba hozott benzin és dízelolaj bioüzemanyag-tartalmának maximális szintjét⁹ annak érdekében, hogy ezeket a tüzelőanyagokat az EU egész területén üzemeltetett járművek motorjaival és utókezelésével összeegyeztethetővé tegye.

Egy, a Bizottság megbízásából készült tanulmány¹⁰ értékelte a bioüzemanyagok jelenlegi keverési szintjének feltételezett növelése gazdasági és környezeti vonatkozásainak – többek között a tüzelőanyag-ágazatra és a járműflottára kifejtett hatásának – a megvalósíthatóságát. A tanulmány megállapította, hogy a jelenlegi keverési határértékek még lehetővé teszik a bioüzemanyag-felhasználás növekedését. Az EU-ban jelenleg forgalmazott főbb tüzelőanyagok a következők: a dízelolaj, amely legfeljebb 7 % zsírsav-metil-észtert (FAME)¹¹ (B7) tartalmaz, valamint a benzin, amely legfeljebb 5 % etanolt (E5)¹² tartalmaz. A bioüzemanyagok felhasználása tovább fokozható a keverési arálynak a megengedett

9 A benzin maximális etanoltartalma 10 %. Más oxigenátokra, például az éterekre további határértékek vonatkoznak. A dízelolaj maximális zsírsav-metil-észter-tartalmát (FAME-tartalmát) általában 7 %-ra korlátozzák.

10 *Impact of higher levels of bio components in transport fuels in the context of the Fuel Quality Directive* (A közlekedési célú üzemanyagokban található bioösszetevők aránya növelésének hatása az üzemanyag-minőségről szóló irányelv összefüggésében), ICF International, 2015.

11 Zsírsav-metil-észter.

12 2015-ig a legfeljebb 10 térfogatszázalék etanoltartalmú (E10-es) benzint hat tagállamban (Bulgáriában, Finnországban, Franciaországban, Németországban, Litvániában és Szlovéniában) vezették be, míg az E5-ös benzin továbbra is uralja a piacot még azon tagállamok többségében is, ahol az E10-es elérhető.

határértékekig történő emelésével, és különösen az E10-es üzemanyag valamennyi tagállambeli bevezetésével. Használhatók továbbá helyettesítő üzemanyagok, például hidrogénezett növényi olajok, amelyekre nem vonatkoznak határértékek.

Az üzemanyag-minőségről szóló irányelv értékelése arra is rámutatott, hogy nincs bizonyíték arra, hogy a keverési határértékek akadályoznák a közlekedés területén a megújuló energia arányára vonatkozó 10%-os cél megvalósítását. Ennek az az oka, hogy a cél megvalósításához rendelkezésre állnak a fent említettektől eltérő eszközök, például a kétszeresen beszámított fejlett bioüzemanyagok és megújuló villamos energia¹³. Az értékelés nem terjedt ki a megújulóenergia-irányelvben a 2020 utáni időszakra javasolt bevezetési kötelezettség teljesítéséhez kapcsolódó keverési határértékek lehetséges hatásaira, amennyiben az etanolra vonatkozó keverési határértékek relevánsak lehetnek.

A flotta kisebb hányadában azonban még várhatóan 2020-ban és azt követően is jelentős lesz azoknak a járműveknek a száma, amelyek nem képesek nagyobb mennyiségű bioüzemanyagot tartalmazó keverékek használatára¹⁴. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló irányelv¹⁵ értelmében a fogyasztókat 2016. november 18. óta tájékoztatni kell a tüzelőanyagok és az autók összeegyeztethetőségéről, annak érdekében, hogy segítséget lehessen nyújtani számukra a nem összeegyeztethető tüzelőanyagok elkerülésében. E tekintetben az Európai Szabványügyi Bizottság (CEN) 2016 októberében elfogadta a „Gépjármű-hajtóanyagok. A jármű-kompatibilitás azonosítása. A fogyasztói tájékoztatást szolgáló grafikai jelzések” című EN 16942 szabványt. Ez a szabvány tájékoztatni fogja a fogyasztókat a járművük és a töltőállomásokon kapható üzemanyagok összeegyeztethetőségéről. A CEN jelenleg a Bizottság nevében is végez kutatómunkát¹⁶ különféle bioüzemanyag-keverékekről, különösen az E20/25-ös keverékről. Egyes autógyártók azt állítják, hogy a motorjaik már E20-as vagy E25-ös keverékkel is működőképesek. A CEN-nel kötött szerződés eredményei 2019-ben várhatók.

A magasabb keverési arányú bioüzemanyag-keverékek – különösen a bioetanol és a FAME – bevezetésének egyes esetekben műszaki vonatkozásai és költségvonzatai is lehetnek a tüzelőanyag-elosztó infrastruktúra (például a töltőállomások, a csővezetékek, a tárolótartályok, a szivattyúk) és a tüzelőanyag-ellátási láncon belüli logisztika tekintetében. Ezek a hatások nem kifejezetten a bioüzemanyagokra jellemzőek, és más alternatív üzemanyagok használata is kiválthatja azokat, kivéve a helyettesítő üzemanyagokat, például a hidrogénezett növényi olajokat. Egyes szivattyúk árának emelkedését¹⁷ és a régebbi autók összeegyeztethetőségi problémáit figyelembe kell venni, különösen akkor, ha valamely „érintésvédelmi osztály” elérhetetlenné válik.

13 SWD(2017) 178 és SWD(2017) 179.

14 Az uniós könnyűgépjármű-flottának várhatóan 1,3–6,8 %-a – nagyjából 1,6–9 millió jármű) – lesz E10-es üzemanyag felvételére alkalmatlan 2020-ban. Ezenfelül a magasabb keverési arányú FAME-keverékek (például a B10-es és a B30-as keverék) műszaki problémákat, például olajhígulást okozhatnak, különösen alacsony környezeti hőmérsékleten.

15 Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).

16 Az SA/CEN/RESEARCH/EFTA/000/2014-13. sz. szerződés.

17 A mögöttes nyersolajárakra vonatkozó különböző feltevésektől függően a megnövekedett bioüzemanyag-felhasználás tekintetében elemzett forgatókönyvek 2020-ban literenként 1–2,3 eurocent, 2030-ban pedig literenként 2–7,5 eurocent közötti szivattyúár-emelést javasolnak.

A piacon általánosan forgalmazott tüzelőanyagok magasabb arányú bioüzemanyag-keverésére vonatkozó határértékeket tartalmazó, a tanulmányban¹⁰ modellezett hipotetikus forgatókönyvek szerint jelentős negatív hatás nem várható az autók vagy a finomítóüzemek szennyezőanyag-kibocsátásában, viszont pozitív irányban, de viszonylag kis mértékben fog növekedni az ÜHG-megtakarítás, ha az életciklus alatti kibocsátásokra kifejtett összes hatást – többek között a közvetett földhasználat-változást is – figyelembe vesszük. Az ÜHG-kibocsátásra kifejtett jelentősebb pozitív hatás a fejlett bioüzemanyagok, például a hulladékból és a maradékanyagokból előállított bioüzemanyagok szélesebb körű felhasználásával valósulhatna meg.

Az EU-ban felhasznált tüzelőanyagok minőségéről 2014-re és 2015-re vonatkozóan készült közelmúltbeli nyomonkövetési jelentés¹⁸ szerint azok összességében megfelelnek az üzemanyag-minőségről szóló irányelv benzinnel és dízelolajjal kapcsolatos előírásainak, nagyon kevés eltérés tapasztalható a vonatkozó rendelkezésekhez képest. A Bizottság nem szerzett tudomást a járművek kibocsátására vagy a motorok működésére gyakorolt negatív hatásokról. Ez arra utal, hogy eddig a bioüzemanyag-keverékek diverzifikálódása felé mutató tendencia illeszkedik a tüzelőanyagokra vonatkozó jelenlegi előírásokhoz.

Erre tekintettel úgy tűnik, hogy jelenleg nem indokolt a piacon általánosan forgalmazott tüzelőanyagokra vonatkozó előírások módosítása a maximális uniós bioüzemanyag-keverési szint tekintetében. A Bizottságnak a magasabb keverési arányokra vonatkozó CEN-szabványok kidolgozásának és a közlekedés hosszabb távú dekarbonizációjának fényében újra meg kell majd vizsgálnia ezt a kérdést.

Kapcsolat a CO₂-kibocsátási előírásokkal

A közúti közlekedés dekarbonizációját a közúti járművekből származó CO₂-kibocsátások csökkentését célzó szakpolitikák mozdítják elő. A 443/2009/EK rendelet¹⁹ az új személygépkocsikra, az 510/2011/EU rendelet²⁰ pedig az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási célértékeket határozza meg. A járműgyártóknak csökkenteniük kell a járművekből származó CO₂-kibocsátásokat annak érdekében, hogy teljesítsék az uniós flotta egészére vonatkozó átlagos célértékeket, melyek az új személygépkocsik tekintetében 95 g CO₂/km 2021-ig, az új könnyű haszongépjárművek tekintetében pedig 147 g CO₂/km 2020-ig.

Az említett rendeleteket értékelő 2015-ös jelentés²¹ megállapította, hogy azok eredményesen csökkentették az új személygépkocsik és az új könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátását. Ezenfelül nettó gazdasági hasznot generáltak, és továbbra is relevánsak, eredményesek és koherensek maradtak, és továbbra is uniós hozzáadott értéket teremtettek. Noha a jelentés feltárt néhány hiányosságot, különösen a vizsgálati eljárások tekintetében, a tüzelőanyag vonatkozásában nem merültek fel aggóalmak.

18 COM(2017) 49 final.

19 Az Európai Parlament és a Tanács 443/2009/EK rendelete a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról (HL L 140., 2009.6.5.).

20 Az Európai Parlament és a Tanács 510/2011/EU rendelete az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról (HL L 145., 2011.5.31.).

21 https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

A Bizottság most dolgozza ki a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó jövőbeni kibocsátási előírásokat, továbbá nyilvános konzultációt bonyolított a nehéz tehergépjárművek tüzelőanyag-fogyasztásának és CO₂-kibocsátásának nyomon követését és bejelentését szabályozó jogszabályokról.

A tüzelőanyagok minőségének javulása elvileg pozitívan befolyásolhatja a közúti járművek égéstermék-kibocsátását. A motorok a magasabb kísérleti oktánszámú (RON) gázolajjal történő használat céljából tökéletesíthetők magasabb kompressziós arány lehetővé tétele érdekében, melynek következtében csökkenne a tüzelőanyag-fogyasztás és a CO₂-kibocsátás. A magasabb RON-kategória (például 100 RON) azonban növelné a finomításból származó kibocsátásokat (összességében 1 Mt CO₂-egyenértékkel) és a termelési költségeket (a termékérték 1–2 %-ával)²². A minimális küszöbértéknél magasabb RON-kategóriájú tüzelőanyagok már piaci forgalomban vannak. Ezek a tüzelőanyagok nem előnyösek a nem kifejezetten ilyenekhez tervezett motorok számára.

Mivel a tüzelőanyagokra vonatkozó jelenlegi előírások már lehetővé teszik a magasabb RON-kategóriájú gázolaj forgalmazását, módosításuk nem tűnik indokoltnak.

3. A tüzelőanyagok minősége és a kapcsolódó környezetvédelmi kérdések

Az üzemanyag-minőségről szóló irányelv egyik célja a járművek okozta légszennyezés csökkentése. Az irányelv tüzelőanyagokra vonatkozó előírásai az elsődleges légszennyező anyagokat (például ólom, kén-oxidok, nitrogén-oxidok, el nem égett szénhidrogének, részecskék, szén-monoxid és benzolok) és az egyéb toxikus kipufogógáz-alkotókat szabályozzák, amelyek hozzájárulnak a másodlagos szennyező anyagok (például az ózon) keletkezéséhez, és a gépjárművek és a nem közúti mozgó gépek kipufogó gázai és párolgásai révén kerülnek a levegőbe.

Az 1995–2013 közötti időszakban a közlekedésből származó SO_x-kibocsátás 98 %-kal, az ólomkibocsátás 95 %-kal, a NO_x-kibocsátás 51 %-kal, a PM10-kibocsátás 42 %-kal, a többgyűrűs aromás szénhidrogének (PAH) kibocsátása pedig 62 %-kal csökkent.

A nem közúti mozgó gépek tüzelőanyagaina vonatkozó környezetvédelmi előírások

A közúti járművekhez felhasználandó dízelüzemanyagokra vonatkozó környezetvédelmi előírások nem teljes egészében alkalmazandóak a nem közúti mozgó gépekben felhasznált gázolajra²³. E követelményeknek a nem közúti mozgó gépek tüzelőanyagaina való kiterjesztésének lehetőségéről és annak vonzatairól a Bizottság elemzést készített²⁴. Az elemzés megállapítása szerint nem valószínű, hogy a kiterjesztés jelentős hatással lenne a tagállamok többségére. A légszennyezés tekintetében kevés előny jelentkezhethet. A nem közúti mozgó gépek gyártói szerint is jelentkezhethet némi előny, mégpedig kevesebb karbantartási

22 *Oil refining in the EU in 2020, with perspectives to 2030* (Olajfinomítás az EU-ban 2020-ban, 2030-ra vonatkozó kilátásokkal), a CONCAWE 1/13R jelentése, 2013. április.

23 A kéntartalomra vonatkozó 10 ppm határérték a nem közúti mozgó gépekben felhasznált gázolajra és a közúti használatra szánt dízelolajra már egyaránt alkalmazandó.

24 A benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv 9. cikke (1) bekezdésének c) és j) pontja szerinti jelentéstételhez az AMEC Environment & Infrastructure UK Limited és a görögországi Arisztotelész Egyetem Alkalmazott Termodinamikai Laboratóriuma nyújtott támogatást.

követelmény, valamint a közúti használatra szánt nehéz tehergépjárművek motorjainak közös fejlesztéséből fakadó alacsonyabb fejlesztési költségek formájában. Az európai finomítóüzemekre gyakorolt általános hatás várhatóan viszonylag csekély mértékű. Az elemzés nem tárt fel olyan lényeges problémát, amely jelenleg szükségessé tenné a nem közúti mozgó gépekben felhasznált gázolajra vonatkozó követelmények és a közúti használatra szánt dízelolajra vonatkozó követelmények összehangolását.

Tüzelőanyag-adalékok

A tüzelőanyag-adalékok a motorok működési feltételeinek javítása céljából a tüzelőanyaghoz szándékosan hozzáadott anyagok. A mosószerként ható tüzelőanyag-adalékok megakadályozzák a belső lerakódások kialakulását, és így elősegítik a tüzelőanyag-fogyasztás, a kibocsátások és a karbantartási szükséglet csökkentését. Az EU-ban értékesített közúti tüzelőanyagoknak mintegy 75 %-ában használnak lerakódásszabályozó adalékot. Ezen adalékok kezelése zárt rendszerű üzemanyag-technológia keretében történik, és azok a környezetbe jutás előtt teljes egészében elégnak.

A Bizottság korábban elismerte, hogy jelenleg nem áll rendelkezésre vizsgálati módszer a tüzelőanyagból vett minták mosóhatásának meghatározására, és azt javasolta, hogy a tüzelőanyagok és a járművek gyártói számára kell előírni, hogy tájékoztassák vásárlóikat a mosószeres használatának előnyeiről és módjáról²⁵. A mosószeres lehetőséget nyújtanak a tüzelőanyag-forgalmazók számára ahhoz is, hogy megkülönböztessék magukat a versenytársaiktól, és ezt a tényt reklámozzák a fogyasztóknak is.

A tüzelőanyagok minőségére vonatkozó európai szabványok (a benzinre vonatkozó EN 228 és a gépjármű-gázolajra vonatkozó EN 590 szabvány) a teljesítmény minőségének javítása érdekében lehetővé teszik a tüzelőanyag-adalékok használatát. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az önkéntes szabványalkotás jelenlegi gyakorlata következtében megfelelő lett a mosószerhasználat és a kapcsolódó előnyök mértéke. E tekintetben további fellépésre nincs szükség.

Fém tartalmú adalékok

A fém tartalmú tüzelőanyag-adalékok problémásabbak lehetnek, mivel a fémösszetevőik nem bomlanak le a tüzelőanyag-felhasználás során, és végül a környezetbe jutnak. Ez az ólomra vonatkozó tilalom és az üzemanyag-minőségről szóló irányelvben megállapított MMT-határértékek²⁶ alapja.

A Bizottság a fém tartalmú tüzelőanyag-adalékok felhasználásából származó egészségügyi és környezeti kockázatok felmérésére vizsgálati módszert dolgozott ki²⁷. A jelentés szerint ezen adalékok a természetükből fakadó reaktivitás, toxicitás és az élő szervezetekben való felhalmozódási képesség miatt hatással lehetnek az emberekre és a környezetre. Ezt a lehetséges hatást több tényező befolyásolja: a fém tartalmú tüzelőanyag-adalék típusa, a koncentráció mértéke, az expozíció mértéke és tartama, valamint útvonala.

25 COM(2007) 18 végleges.

26 Metilciklopentadienil-mangán-trikarbonil.

27 COM(2013) 456 final.

A tüzelőanyagok minőségének a tagállamok általi nyomon követésére és mérésére vonatkozó jogi követelmények a fémtartalmú tüzelőanyag-adalékok tekintetében az ólomra és az MMT-ra korlátozódnak. A Bizottságnak nincs tudomása a tüzelőanyag-elosztási hálózaton keresztül értékesített egyéb fémtartalmú tüzelőanyag-adalékok használatáról. Noha beszámoltak arról, hogy néhány zárt flottában korábban használtak más fémtartalmú tüzelőanyag-adalékokat (cériumot és ferrocént), nincs azt igazoló információ, hogy ezek az adalékok még mindig használatosak.

A környezetvédelmi jogszabályok értelmében szabályozott összetevők

A Bizottságnak a közösségi környezetvédelmi jogszabályokra – többek között a vízügyi keretirányelv²⁸ célkitűzéseire – tekintettel jelentést kell tennie a benzinben és a dízelolajban használt összetevőkről. A tüzelőanyagok minőségének tagállamok általi nyomon követésére és mérésére vonatkozó jogi követelmények azonban csak a szabályozott paraméterekre korlátozódnak²⁹. A tüzelőanyag-ágazat szerint a tüzelőanyagok teljes összetétele bizalmas információ.

A vízügyi keretirányelv a víztestekben előforduló elsőbbségi anyagokra és bizonyos egyéb szennyező anyagokra – többek között bizonyos, az üzemanyag-minőségről szóló irányelv keretében szabályozott anyagokra (például a többgyűrűs aromás szénhidrogénekre és a benzolokra) – vonatkozó környezetminőségi előírásokat határoz meg. Noha a vízügyi keretirányelv szerinti nyomon követés és jelentéstétel nem a tüzelőanyag-összetevőkre összpontosít, az annak végrehajtásáról szóló legfrissebb jelentés³⁰ releváns a szabályozott vegyi anyagok szempontjából. A jelentés szerint a vízgyűjtő-gazdálkodási tervekben a felszíni vizek kémiai állapotáról a tagállamok által közölt információk nem teljesen egyértelműek. Nem minden elsőbbségi anyagra irányul megfigyelés, és korlátozott azoknak a víztesteknek a száma, amelyekben megfigyelést végeznek.

A rendelkezésre álló információk alapján a vízügyi keretirányelvben említett tüzelőanyag-összetevők mennyisége nem állapítható meg. Következésképp jelenleg nem áll fenn a tüzelőanyagokra vonatkozó előírások e tekintetben történő módosításának az esete.

Gőznyomás

Az üzemanyag-minőségről szóló irányelv elősegíti az illékony szerves vegyületek (VOC) kibocsátásának csökkentését, és így kiegészíti a VOC-I. és a VOC-II. irányelvet³¹. A tüzelőanyagok minőségére vonatkozó releváns paraméterek e tekintetben magukban foglalják a benzol- és az oxigenát-tartalmat, és különösen benzin gőznyomását. A közúti járművekből származó metántól eltérő illékony szerves vegyületek (NMVOC) kibocsátásának csökkentése érdekében a nyári benzinkategória esetében a maximális gőznyomás 60 kPa. Ettől az értéktől biztosíthatók eltérések a bioetanol keverése és alacsony környezeti hőmérséklet esetén.

28 Az Európai Parlament és a Tanács 2000/60/EK irányelve a vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról. (HL L 327., 2000.12.22.).

29 Az I. és a II. melléklet, valamint a CEN dízelolajra vonatkozó EN 590 szabványa és benzinnre vonatkozó EN 228 szabványa.

30 COM(2015) 120 final.

31 Az 1994/63/EK és a 2009/126/EK irányelv.

Egy, a Bizottság megbízásából készített jelentés³² értékelte e megengedett maximális gőznyomás további csökkentésének költségeit és hasznát, illetve hatását. A jelentés szerint ez kevesebb párolgási kibocsátást eredményezne, különösen a régebbi járműveknél. Másrészt műszaki, kereskedelmi, környezeti és operatív vonatkozásai lennének a tüzelőanyag-ágazat számára, azáltal, hogy magasabb tőke- és működési költségeket eredményezne. Ez magasabb energiaintenzitással járna a finomítóüzemek számára, és át kellene alakítani vagy fel kellene váltani a meglévő létesítményeket. Ezen elemzés alapján a kapcsolódó költségek³³ a várt környezeti és pénzügyi előnyökhöz képest nagyon magasak.

4. Következtetés

Ez a jelentés az üzemanyag-minőségről szóló irányelvet értékelő jelentés³⁴ megállapításait egészíti ki. Ez utóbbi megállapításaival összhangban a 9. cikkben felsorolt elemek tekintetében fent ismertetett, rendelkezésre álló bizonyítékok alapján jelenleg nincs szükség az üzemanyag-minőségről szóló irányelv módosítására.

A Bizottság továbbra is nyomon követi az üzemanyag-minőségről szóló irányelv tüzelőanyagokra vonatkozó környezetvédelmi előírásainak való megfelelést, valamint az irányelv által a környezetvédelemre és az emberi egészségre gyakorolt hatást, illetve a közlekedési célú üzemanyagok, a gépjárművek és a nem közúti mozgó gépek belső piacára gyakorolt hatást. A Bizottság nyomon fogja követni az üzemanyag-minőségről szóló irányelv üvegházhatásúgáz-kibocsátással kapcsolatos rendelkezéseinek 2017 áprilisában esedékes átültetését is.

32 A benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv 9. cikke (1) bekezdésének c) és j) pontja szerinti jelentéstételhez az AMEC Environment & Infrastructure UK Limited és a görögországi Arisztotelész Egyetem Alkalmazott Termodinamikai Laboratóriuma nyújtott támogatást.

33 A gőznyomás 10 kPa-lal történő csökkentésére vonatkozó különböző forgatókönyvek szerint a csökkentett NMVOC tömegre vetített költsége – a tüzelőanyag-összetételtől és a figyelembe vett forgatókönyvtől függően – becslések szerint kilogrammonként 22 EUR és 175 EUR között alakul. Másrészt az NMVOC-kibocsátások csökkentéséből fakadó, becsült pénzügyi előnyök meglehetősen jelentéktelennek tűnnek, a csökkentett NMVOC egy kilogrammjára vetítve 0,95 EUR és 2,8 EUR közöttiek.

34 SWD(2017) 178 és SWD(2017) 179.