



**AZ EURÓPAI UNIÓ
TANÁCSA**

**Brüsszel, 2007. január 16. (01.02.)
(OR. en)**

5389/07

**ENER 23
ENV 30
TRANS 12
AGRI 10**

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2007. január 15.
Címzett:	Javier SOLANA főtitkár/főképviseelő

Tárgy:	A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek Jelentés a bioüzemanyagok terén elért haladásról Jelentés a bioüzemanyagoknak és más megújuló üzemanyagoknak az Európai Unió tagállamaiban történő használata terén elért haladásról
--------	---

A delegációk mellékelten kézhez kapják a Bizottság dokumentumát — COM(2006) 845 végleges.

Melléklet: COM(2006) 845 végleges



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 10.1.2007
COM(2006) 845 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI
PARLAMENTNEK**

Jelentés a bioüzemanyagok terén elért haladásról

**Jelentés a bioüzemanyagoknak és más megújuló üzemanyagoknak az Európai Unió
tagállamaiban történő használata terén elért haladásról**

{SEC(2006) 1721}
{SEC(2007) 12}

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

Jelentés a bioüzemanyagok terén elért haladásról

Jelentés a bioüzemanyagoknak és más megújuló üzemanyagoknak az Európai Unió tagállamaiban történő használata terén elért haladásról

1. BEVEZETÉS – A BIOÜZEMANYAGOK POTENCIÁLIS ELŐNYEI

A bioüzemanyagok szerves anyagból készülő közlekedési üzemanyagok. Ma a legelterjedtebb bioüzemanyagok a biodízel (amely növényi olajokból készül) és a bioetanol (amely cukrot és keményítőt tartalmazó növényekből készül). Kutatások folynak olyan „második generációs” gyártási technológiák kereskedelmi hasznosítására, amelyek segítségével bioüzemanyagot lehet előállítani fás anyagokból, fűfélékből és egyes további hulladéktípusokból.

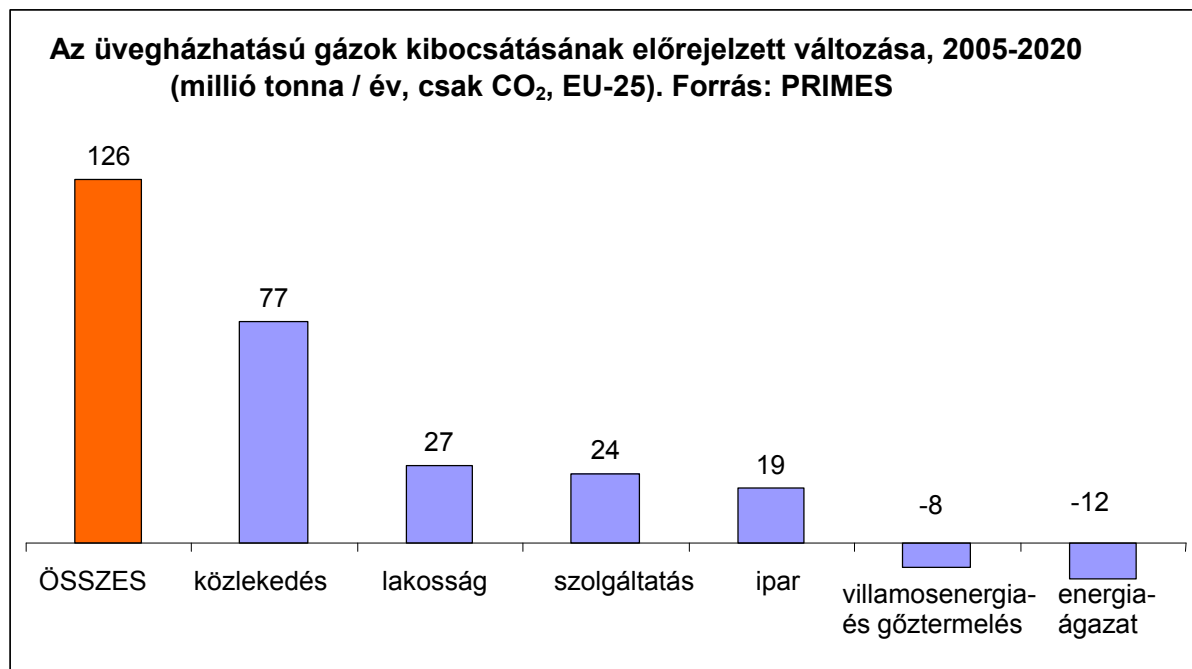
A bioüzemanyagok egyedi szerepet játszhatnak az európai energiapolitikában. Jelenleg nincs más olyan anyag, amely a közlekedésben közvetlenül kiválthatná a kőolajat, és amely jelentős mennyiségben rendelkezésre állna. Vannak más technológiák – például a hidrogén – amelyekben hatalmas lehetőségeket rejlenek. Ezek azonban messze állnak a széleskörű életképes alkalmazástól, és jelentős változtatásokat fognak igényelni a járműállományban és az üzemanyag-elosztó rendszerben. A bioüzemanyagok ma is használhatóak a szokásos járműmotorokban (módosítás nélkül, ha a keverési arány alacsony, vagy olcsó módosítások után, ha magas).

Fontos az üzemanyag-összetétel megváltoztatása a közlekedésben, mert az Európai Unió közlekedési rendszere szinte teljesen a kőolajtól függ. A kőolaj legnagyobb része behozatalból, még hozzá főként a világ politikailag bizonytalan részeiből származik¹. A kőolaj az az energiaforrás, amely az ellátás biztonsága szempontjából a legkomolyabb kihívást jelenti Európának.

A bioüzemanyagoknak más előnyük is van: előállításuk és használatuk megtakarításokat eredményez az üvegházhatású gázok terén. Üvegházhatású gázt ennél olcsóbban is meg lehet takarítani. De ez egyike azon kevés intézkedésnek – a járműhatékonyság fejlesztése mellett –, amely középtávon jelentős mértékű megtakarítást tesz lehetővé a közlekedési ágazatban. Amint az ábra mutatja, a közlekedésben különösen nagy szükség van az üvegházhatású gázok mérséklésére, mivel az éves kibocsátás 2005 és 2020 között várhatóan 77 millió tonnával nő – háromszor nagyobb mértékben, mint bármely egyéb ágazatban.

¹ 2000-ben Európa kőolaj-behozatala napi 9 millió hordó volt: 2 millió Afrikából, 3 millió a Közel-Keletről, 4 millió pedig Oroszországból és a FÁK-ból. 2030-ra ez a szám várhatóan 14 millióra növekszik – a növekedés 80%-a a Közel-Keletről, a további 20% pedig Oroszországtól, illetve a FÁK.-tól várható. (Nemzetközi Energiaügynökség (2004): World Energy Outlook, 2004.) Az adatok az OECD-re vonatkoznak Európában.

Így a bioüzemanyagok támogatása előnyöket kínál mind az ellátás biztonsága, mind pedig az éghajlatváltozási politika terén. Fontos azonban leszögezni azt, hogy bioüzemanyagok olyan módon is előállíthatók, amely nem jár az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkenésével, sőt jelentős környezeti károkat okoz – például magas diverzitású természeti környezet átalakításával nyert termőföldek használatával. A hatékony bioüzemanyag-politikának ügyelnie kell ennek elkerülésére.



2. AZ EU BIOÜZEMANYAG-POLITIKÁJÁNAK FEJLESZTÉSE; A BIOÜZEMANYAG-IRÁNYELV KÖVETELMÉNYEI

A bioüzemanyagok már régóta ismertek. Valójában a Ford T-modelljét is eredetileg bioetanol-üzemre tervezték. Az 1930-as évekre azonban a kőolaj alapú üzemanyagok domináns pozícióra tettek szert a közlekedésben. Világszerte nem változott a helyzet mindaddig, amíg – aktív kormányzati támogatási politikával – az 1970-es években a bioetanol alkalmazni nem kezdték Brazíliában. Ott már a közúti közlekedésben használt üzemanyag piacának 11%-át éri el².

Európában az 1990-es években kezdett érdeklődni néhány ország a bioüzemanyagok iránt. Az EU figyelme 2001-ben fordult komolyan e terület irányába, amikor a Bizottság előterjesztette azokat a jogalkotási javaslatokat, amelyeket 2003-ban fogadtak el a bioüzemanyag-irányelv³, valamint az energiaadóztatási irányelv⁴ 16. cikke formájában.

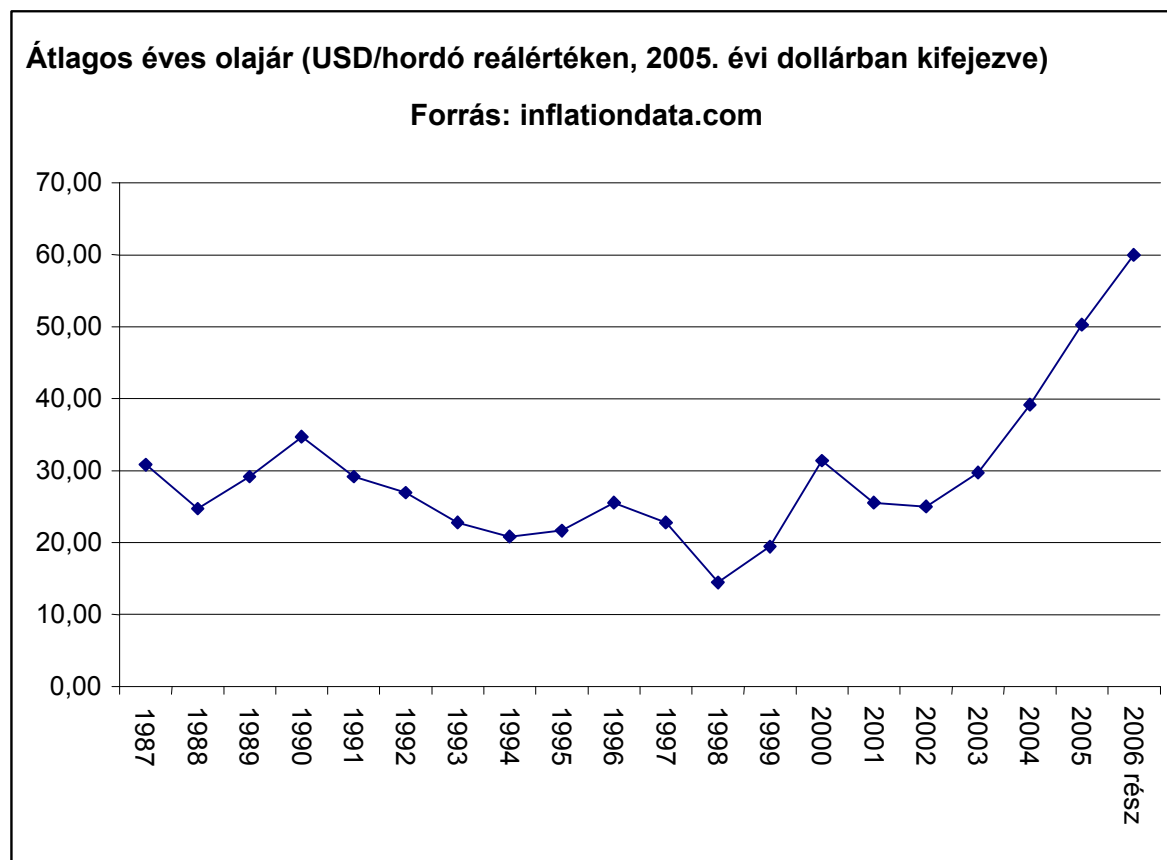
E javaslatok vitájára a mostaniaktól meglehetősen eltérő körülmények között került sor.

² 2005-ben, az energiatartalom alapján

³ 2003/30/EK irányelv a közlekedési ágazatban a bioüzemanyagok, illetve más megújuló üzemanyagok használatának előmozdításáról, HL L 123., 2003.5.17., 42. o.

⁴ 2003/96/EK irányelv az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről, HL L 283/51, 2003.10.31.51. o.

Akkoriban a bioüzemanyagok marginális üzemanyagok voltak. Az EU-ban 2001-ben csak 0,3% volt a piaci részesedésük. Az akkori tagállamok közül csak öt rendelkezett jelentős közvetlen tapasztalatokkal a bioüzemanyagok használata terén: a többi ország nagy részének ez ismeretlen terület volt. Mindeközben, ahogy az ábra is mutatja, a kőolaj hordójának ára 20–30 USD körül ingadozott több mint 15 évig.



Ennek fényében talán nem meglepő, hogy az Unió úgy döntött: a továbblépést óvatosan, lépésről lépésre valósítja meg. A bioüzemanyag-irányelv világosan kifejezte azt, hogy célja „*a bioüzemanyagok ... alkalmazásának ösztönzése ... a tagállamokban, ezáltal hozzájárulva olyan célok eléréséhez, mint az éghajlatváltozással kapcsolatos kötelezettségvállalásoknak való megfelelés, a környezetbarát ellátási biztonság és a megújuló energiaforrások alkalmazásának ösztönzése*”⁵. Míg azonban az Unió egyéb megújuló energiával kapcsolatos céljai (a megújuló energia teljes részesedésére és a villamosenergia-termelésre vonatkozóan) csak 2010-re szólnak, a bioüzemanyag-irányelv nemcsak 2010-re tartalmaz célkitűzést (5,75%-os részesedés a kőolaj és a dízel piacából), hanem közbenső célt is meghatároz 2005-re (2%). A tagállamoknak indikatív célkitűzést kellett meghatározniuk 2005-re, figyelembe véve a fenti referenciaadatot.

⁵ Az irányelv a bioüzemanyagok mellett az „egyéb megújuló üzemanyagok”-ra is vonatkozik. A megújuló energiának a szárazföldi közlekedésben való használatára vonatkozó nemzeti célokat jelenleg teljes mértékben a bioüzemanyagok használatával igyekeznek elérni. Ez feltételezhetően a jövőben is így marad. Az egyszerűség kedvéért ez a jelentés a „bioüzemanyag” és „bioüzemanyag-irányelv” kifejezéseket használja; ezeket adott esetben úgy kell érteni, mint amelyek az egyéb megújuló üzemanyagokra is vonatkoznak.

E nemzeti indikatív célkitűzések az elfogadás után nem kötelező erejűek. Bár erkölcsi kötelezettségvállalást jelentenek a tagállamok részéről, jogilag nem kötelezhetők arra, hogy elérjék az általuk meghatározott bioüzemanyag-felhasználási szintet. Az európai bioüzemanyag-politika lépésről lépésre történő közelítése valójában abban tükröződik, hogy – eltérően a villamos áram-termelésben használt megújuló energiára vonatkozó irányelvtől⁶ – a bioüzemanyag-irányelv ebben a kezdeti szakaszban nem tartalmazott semmiféle olyan követelményt a tagállamokkal szemben, hogy azok „tegyenek megfelelő lépéseket” a 2005-re kitűzött céljaik elérésére.

Ehelyett – ami meghatározó – az irányelv „felülvizsgálati záradékot” (4. cikk (2) bekezdés) tartalmaz. 2006 végére a Bizottságnak jelentést kell készítenie a bioüzemanyagok felhasználásában elért eredményekről. *„E jelentés alapján – folytatódik az irányelv – a Bizottság, szükség esetén javaslatot terjeszt a ... célok módosítására az Európai Parlament és a Tanács elé. Amennyiben e jelentés arra a következtetésre jut, hogy a tájékoztató jelleggel megfogalmazott célok indokolatlanul, illetve nem új tudományos felismerésen alapuló okokból várhatóan nem teljesülnek, az említett javaslat, alkalmas formában a nemzeti célokra, adott esetben kötelezően elérendő nemzeti célokra irányul.”*

Így, az irányelv elfogadásával az EU elismerte, hogy a 2010-es célok elérésének biztosításához szigorú célrendszerre, sőt esetleg kötelező jellegű célokra is szükség lehet. Azzal a döntéssel azonban, hogy szükség van-e ilyen szigorú rendszerre, megvárta, hogy az EU intézményei elé olyan jelentés kerüljön – erről a jelentésről van szó –, amelyből kiderül, hogy ilyen rendszer nélkül vajon teljesül-e a közbenső 2%-os célkitűzés.

Mivel e jelentésnek az a feladata, hogy a 2006-ig elért haladást vizsgálja, nem foglalkozik azokkal az országokkal, amelyek 2007-ben csatlakoznak az Unióhoz (vagyis Romániával és Bulgáriával). Ezen államoknak 2007. július 1-jéig be kell nyújtaniuk a bioüzemanyag-irányelv szerinti első nemzeti jelentésüket. Jó adottságokkal rendelkeznek a bioenergia előállítására⁷; csatlakozásuk elő fogja segíteni a közösségi bioüzemanyag-politika fejlesztését és megvalósítását.

Bár a jelentés főként a bioüzemanyag-irányelv céljainak megvalósításában való haladásról szól, fontos megjegyezni, hogy e célokat támogatják a közös agrárpolitika szerinti intézkedések, különösen annak 2003. évi reformja után. A mezőgazdasági termelőknek adott kifizetések és az általuk megtermelt termények közötti kapcsolat megszüntetésével a reform lehetővé tette, hogy a termelők kihasználják az új piaci lehetőségeket, például a bioüzemanyagok területén. A termelők ráadásul a pihentetett földeket, amelyeken élelmisznövényeket nem termelhetnek, felhasználhatják nem élelmiszercélú növények, például bioüzemanyag termelésére; a bioüzemanyagokhoz energianövény-hitel vehető fel, és ezt 2007-ben minden tagállamra kiterjesztik; az erdészeti cselekvési terv⁸ intézkedéseket határoz meg a faenergia támogatására; az új vidékfejlesztési politika pedig intézkedéseket tartalmaz a megújuló energiák támogatására. Végül pedig a „feltételelesség” rendszere a mezőgazdasági termelők részére történő kifizetéseket ahhoz köti, hogy tiszteletben tartsák a közösségi környezetvédelmi jogszabályokat, és a mezőgazdasági földterületeket jó környezeti állapotban tartásuk. Ez biztosítja, hogy a bioüzemanyagok előállítására és az

⁶ 2001/77/EK irányelv a belső villamosenergia-piacon a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia támogatásáról, HL L 283, 2001.10.27.,33.o.

⁷ Például, mindegyikük 0,7 hektár/fő mezőgazdasági területtel rendelkezik, a 25 tagú EU-ban ez az érték 0,4.

⁸ COM(2006) 302 az EU erdészeti cselekvési tervről

élelmiszertermelésre használt termények megfeleljenek a környezeti fenntarthatóság követelményének.

3. AZ ELŐREHALADÁS ÉRTÉKELÉSE

2003 óta a kőolaj ára a kétszeresére emelkedett. Az EU-t számtalan dolog figyelmeztette energiaellátásának sérülékenységre – például a Katrina hurrikán hatásai az olajellátásra 2005 augusztusában-szeptemberében és az Ukrajnán keresztüli gázellátás átmeneti kiesése 2006 januárjában. Eközben a bioüzemanyagokról bebizonyosodott, hogy a kőolaj megbízható alternatívái. A legtöbb tagállamban az autósok által vásárolt dízelolaj már most is tartalmaz biodízelt alacsony keverési arányban; a legnagyobb olajcégek több száz millió eurós biodízel-beruházási programokat hirdettek meg; a járműgyártók pedig olyan gépkocsikat kezdtek piacra dobni, amelyek képesek magas keverési arányú bioetanol-keverékekkel üzemelni.

Az 1. mellékletben található táblázat szerint 2005-ben négy kivétellel mind a 21 tagállamban, amelyről rendelkezésre állnak adatok, használtak bioüzemanyagokat. Piaci részesedésük a becslések szerint eléri az 1%-ot⁹. Ez az adat jó előrehaladási ütemet mutat – két éven belül megkétszereződött a piaci részesedés. Azonban ez is kevesebb, mint a 2%-os referenciaérték, és kevesebb, mint az 1,4%-os részesedés, amely akkor valósult volna meg, ha minden tagállam teljesíti kitűzött célját. Az előrehaladás ráadásul nagyon kiegyensúlyozatlan volt. Csak Németország (3,8%) és Svédország (2,2%) érte el a referenciaértéket. Míg a dízelolaj piacán a biodízel körülbelül 1,6%-os részesedést ért el, az etanol csak 0,4%-ot ért el a benzinpiacon.

Ez a tagállamok közötti kiegyensúlyozatlanság csökkenőben van. 2005 eleje óta 13 tagállam¹⁰ kapott jóváhagyást állami támogatás nyújtásához a bioüzemanyag új adómentességei terén. Legalább nyolc tagállamban bioüzemanyag-kötelezettségeket helyeztek hatályba, vagy ilyen terveket jelentettek be.

A 2. melléklet szerint 19 tagállam már meghatározta 2010-re kitűzött célját. Ha mindegyik ország eléri a kitűzött piaci részesedést, akkor a bioüzemanyag részesedése e tagállamokban eléri majd az 5,45%-ot, ami csak 0,3%-os lemaradás a célhoz képest. 2005 tapasztalata azonban azt mutatja, hogy a lemaradás a gyakorlatban ennél jóval nagyobb lesz. 2005-ben az adatokat szolgáltató 21 tagállam közül csak kettő érte el a kitűzött célját. A tagállamok átlagosan csak a célkitűzésük 52%-át érték el. Ha 2010-ben a lemaradás csak feleakkora lesz is, az Unió akkor is csak 4,2%-os bioüzemanyag-részesedést tud majd felmutatni 2010-ben. A Bizottság véleménye szerint ez ésszerű becslést ad a fennálló politikák és intézkedések várható kimeneteléről. (A legutóbbi modellezési kísérletekben használt becslések még alacsonyabbak: a PRIMES-modell „szokásos ügymenet” (*business-as-usual*) forgatókönyve szerinti részesedés 3,9% lesz 2010-ben, míg a Green-X-modell csak 2,4%-ot jelez.¹¹) Ez a vélemény nagyjából egyezik azzal a nézettel, amelyet a bioüzemanyag-irányelv áttekintésére szervezett nyilvános konzultáción fejtettek ki: a válaszadók nagy többsége azt mondta, hogy

⁹ Ebből mintegy 80% biodízel, 20% bioetanol (mintegy 15% ETBE adalékanyag formájában).

¹⁰ Ausztria, Belgium, a Cseh Köztársaság, Dánia, Észtország, Magyarország, Írország, Olaszország, Lettország, Litvánia, Hollandia, Svédország és az Egyesült Királyság

¹¹ Az e modellekre vonatkozó információ megtalálható a megújuló energia útítelv hatásvizsgálatában, SEC(2006) 1719.

számításaik szerint az 5,75%-os részesedést az Unió nem fogja elérni.¹² Így a Bizottság következtetése az, hogy **a bioüzemanyagokra vonatkozó irányelv 2010-re kitűzött célja valószínűleg nem érhető el.**

Annak megértéséhez, hogy milyen intézkedések szükségesek a bioüzemanyagok mozgásba lendítéséhez, érdemes megvizsgálni azt a két országot, ahol haladást értek el: e két ország Németország és Svédország. Míg Németország sikere főként a biodízelen alapult, Svédország a bioetanolra összpontosított.¹³ Más vonatkozásokban azonban szakpolitikáikban sok a közös vonás. Mindkét ország már évek óta tevékeny e területen. Mindkét országban támogatják mind a magas keverési arányú vagy tiszta bioüzemanyagokat (ezáltal látványossá téve a politikát), mind az alacsony keverési arányúakat, amelyek kompatibilisek a létező elosztási rendszerekkel és motorokkal (hogy a politika minél szélesebb körben fejtsse ki hatását). Németországban is, Svédországban is adómentessé tették a bioüzemanyagokat, nem korlátozva a kedvezményben részesülő mennyiséget. Mindkét országban kombinálták a hazai termelést a behozattal (Svédország esetében Brazíliából, Németország esetében pedig más tagállamokból). Mindkét ország befektet a KTF-be és az első generációs bioüzemanyagokat a második generációs bioüzemanyagok felé vezető hídnak tekinti.

Az adómentesség a bioüzemanyagok támogatásának régi eszköze. 2005-ben és 2006-ban számos tagállam hirdette meg egy újfajta támogatás, a bioüzemanyag-kötelezettségek bevezetését.¹⁴ Ezek olyan jogi intézkedések, amelyek előírják, hogy az üzemanyagellátóknak bioüzemanyagot kell értékesíteniük az általuk piaci forgalomba hozott összes üzemanyag bizonyos százalékában.¹⁵ Néhány tagállamban a kötelezettségeket az adómentességek kiegészítéseként használják, máshol azok alternatívájaként.

Okkal lehet bízni abban, hogy hosszú távon a bioüzemanyag-kötelezettségek csökkenteni fogják a bioüzemanyagok támogatásának költségét – részben azért, mert biztosítják a széles körben való elterjedést –, és ez bizonyul majd a leghatékonyabb megközelítésnek. A Bizottság támogatja ezek alkalmazását.

Franciaország és Ausztria az a két tagállam, ahol a bioüzemanyag-kötelezettségek alkalmazása már meghaladta a néhány hónapot. A 2005 januárjában bevezetett francia kötelezettség 2%-os bioüzemanyag-részesedést határozott meg. Az üzemanyag-ellátók azonban sokszor inkább azt választják, hogy ehelyett többletadót fizetnek – amit a törvény lehetővé tesz; így a 2%-os részesedést nem sikerült elérni. Az osztrák kötelezettséget 2005 októberében vezették be. Ez 2,5%-os bioüzemanyag részesedést határozott meg. A kötelezettségnek azonnal volt hatása. A bioüzemanyagok részesedése 3,2%-ra emelkedett 2005 utolsó negyedévében, míg az első három negyedévben kevesebb, mint 0,2% volt. Mindkét kötelezettséget magasabb szintre fogják emelni a következő években.

A költséghatásokról még nem állnak rendelkezésre adatok.

¹² A válaszok összegzése a következő címen található:

http://ec.europa.eu/energy/res/legislation/biofuels_consultation_en.htm.

¹³ Svédország a közlekedés területén a biogáz-felhasználás tekintetében is vezető szerepet tölt be Európában.

¹⁴ Franciaország és Ausztria kötelezettségei 2005-ben léptek hatályba, Szlovéniáé 2006-ban. A Cseh Köztársaság, Németország és Hollandia 2007-re hirdette meg a kötelezettségek bevezetését, az Egyesült Királyság pedig 2008-ra.

¹⁵ A bioüzemanyagokkal kapcsolatos olyan előírások, amelyek szerint minden liter eladott üzemanyagnak meghatározott százalékban bioüzemanyagot kell tartalmaznia, nem összeegyeztethetőek az EU üzemanyag-minőségi irányelvvel (2003/17/EK irányelv a benzin és dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv módosításáról, HL L 76, 2003.3.22., 10. o.).

A Bizottság szorosan figyelemmel fogja kísérni a bioüzemanyag-kötelezettségekkel kapcsolatos fejleményeket.

4. A KÖZLEKEDÉS KŐOLAJFÜGGŐSÉGÉNEK CSÖKKENTÉSE IRÁNTI UNIÓS ELKÖTELEZETTSÉG KINYILVÁNÍTÁSA

Mivel az olajárak tartósan magasak, a bioüzemanyagok pedig bizonyítottan megbízható alternatívát jelentenek a közlekedésben, itt az ideje felülvizsgálni az Unió bioüzemanyag-politikájának jogi kereteit. **Égető szükség van arra, hogy az Unió kinyilvánítsa a közlekedés kőolajfüggőségének csökkentése iránti elkötelezettségét.** Ma erre csak a bioüzemanyagok kínálnak gyakorlati eszközt, amely a közlekedésben elérendő energiahatékonyság és szemléletváltás mellett nélkülözhetetlen. A bioüzemanyagok támogatása iránti elkötelezettség eszköze lehet a magas olajárak elleni védekezésnek, és csökkenti az ellátási zavarok következményeit. Ily módon a kőolajárak jelenlegi magas szinten maradásának valószínűsége is csökkenthető, mivel a kőolajpiac résztvevőinek értései jut, hogy a kőolajfogyasztó országokban megvan a szándék egy valós alternatíva kidolgozására.

A bioüzemanyagokat támogató jogalkotási lépések segíteni fogják a közlekedés kőolajtól való függésének csökkentésén dolgozó nemzeti, regionális és helyi hatóságokat; megerősítik azon cégek, befektetők és tudósok bizalmát, akik azon munkálkodnak, hogy ez minél hatékonyabban valósuljon meg; és elgondolkodtatják azokat, akik azt hiszik, hogy az európai fogyasztók örökké ki lesznek szolgáltatva a kőolajnak, bármilyen árat kelljen is érte fizetniük.

A jogilag kötelező célok formájában rögzített jelzés erősebb, mint a pusztán önkéntes kötelezettségvállalás.

Ha a jelzés abban nyilvánul meg, hogy az EU – amelynek közlekedése évente több mint 300 millió tonna kőolajnak jelent piacot – egységesen új jogi keretet fogad el, ez valószínűleg nagyobb nyilvánosságot és hitelt kap és több reakciót vált ki, mint ha a tagállamok csak külön-külön küldenének jelzéseket.

A 27 tagállamnak a bioüzemanyag-technológiák és -piacok fejlesztésére tett együttes erőfeszítéseitől inkább várható siker és költségcsökkenés, mint az egyes tagállamok önálló erőfeszítéseitől.

A Bizottság megtette az első lépéseket egy ilyen jelzés küldésére a 2005. decemberi, biomasszával kapcsolatos cselekvési tervben, a 2006. februári bioüzemanyag-stratégiában és a 2006. márciusi, az energiáról szóló zöld könyvben. E dokumentumokra adott válaszaiban a Tanács és az Európai Parlament általában jóváhagyta a javasolt megközelítést.

A közlekedés kőolajfüggőségének csökkentése melletti uniós elkötelezettség egyértelmű kinyilvánítása végett indokolt, hogy a következő lépés a bioüzemanyagok jövőbeli részesedésére vonatkozó minimális cél kitűzése legyen. A megújuló energia útiterében¹⁶ meghatározottak szerint, ennek megfelelő szintje 10% lenne 2020-ban.

¹⁶ COM(2006) 848

5. A BIOÜZEMANYAG-POLITIKÁBAN ELVÁRT HATÉKONYSÁG

A bioüzemanyag-fogyasztás növekedésével **szükség van a bioüzemanyag-politika magas hatékonysági szintű működésének biztosítására**. Ez a következőket jelenti:

- olyan keret kialakítása, amely a befektetőkben kellő bizalmat kelt a bioüzemanyag-előállítás jobb és tökeigényesebb formáiba történő beruházáshoz, és tájékoztatja a járműgyártókat arról, hogy milyen üzemanyagokra tervezzék a járműveiket (ezért meg kell határozni a bioüzemanyagokkal kapcsolatos 2015-es és 2020-as minimális célkitűzéseket);
- valamennyi résztvevő adminisztratív terheinek minimalizálása;
- a bioüzemanyag-előállítás olyan módokon történő ösztönzése, amelyek a legjobban járulnak hozzá az irányelv céljaihoz az üvegházhatású gázok csökkentése és a környezetbarát ellátási biztonság terén.

A Bizottság tudatában van annak, hogy mielőtt megtenné a következő lépést a bioüzemanyagok ösztönzése terén, a tagállamok és az európai parlamenti képviselők biztosak akarnak lenni abban, hogy a bioüzemanyagok támogatása valóban kívánatos cél. Felmerül a kérdés, hogy a bioüzemanyag-használat valóban csökkenti-e az üvegházhatásúgáz-kibocsátást; hogy a bioüzemanyagok kereskedelmileg életképesse válnak-e valaha; és hogy összeegyeztethető-e a bioüzemanyagok támogatása a környezetvédelemmel, beleértve a biodiverzitást, a talajvédelmet, a víz- és a levegőminőséget.

A bioüzemanyag-irányelv felülvizsgálati záradéka előírja, hogy ezen előrehaladási jelentésnek foglalkoznia kell e kérdésekkel. Az irányelv felülvizsgálatára vonatkozó nyilvános konzultációban kapott válaszok is megerősítik ennek szükségességét. A jelentés következő fejezete e kérdésekkel foglalkozik. A csatolt szolgálati munkadokumentum tartalmazza a bioüzemanyag-irányelv 4. cikkének (2) bekezdésében meghatározott valamennyi műszaki kérdésre vonatkozó teljesebb tájékoztatást.

6. A BIOÜZEMANYAG TÁMOGATÁSÁNAK GAZDASÁGI ÉS KÖRNYEZETI HATÁSAI

Pontatlan információk forogtak közkézen a bioüzemanyag támogatásának gazdasági és környezeti hatásairól.

Az 1990-es években kialakult gyakorlat szerint például a bioüzemanyag előállításának az üvegházhatású gázokkal kapcsolatos hatását kizárólag a szén-dioxid-kibocsátás szempontjából értékelték. Nem vették figyelembe a műtrágyahasználat és a földművelés nitrogén-oxid-kibocsátását. A nitrogén-oxid globális felmelegedésre gyakorolt hatása súlyarányban háromszázszorosa a szén-dioxidénak. E kibocsátások figyelmen kívül hagyása így oda vezetett, hogy túlhangsúlyozták a bioüzemanyagok előnyeit az üvegházhatású gázok tekintetében.

Egy másik közelmúltbeli példa az a széles körben terjesztett állítás, hogy Európa biodízel-fogyasztása miatt Indonéziában és Malajziában esőerdőket pusztítottak ki és természetes élőhelyeket pusztítottak el, hogy területet nyerjenek a pálmaolaj-termeléshez. Valójában a biodízel előállításakor jelentéktelen mennyiségű pálmaolajat használtak fel – a becslések szerint 30 000 tonnát 2005-ben.¹⁷ Ezzel szemben a világ pálmaolaj-termelése közel 10 millió tonnával nőtt 2001/2002 és 2005/2006 között. Ezt a növekedést az élelmiszerpiac indukálta, nem pedig a bioüzemanyag-piac.

Bár nem tűnik úgy, hogy a múltbeli bioüzemanyag-fellendülés hozzájárult volna az erdők kiirtásához e két régióban, egyértelmű, hogy elengedhetetlen olyan bioüzemanyag-támogatási politikákat kialakítani, amelyek továbbra is hozzájárulnak a jövőbeli fenntarthatósághoz, különösen, ha a bioüzemanyag használat nagyságrendekkel a mai szint fölé emelkedik.

E jelentés elkészítése során ezért a Bizottság arra törekedett, hogy összeállítsa a bioüzemanyag-használat gazdasági és környezetvédelmi hatásainak kiegyensúlyozott mérlegét. Ennek részleteit a csatolt szolgálati munkadokumentum tartalmazza. E dokumentum alapján a bioüzemanyag támogatásának gazdasági és környezeti hatásaival kapcsolatban az alábbi következtetések vonhatók le:

Költségek

- A bioüzemanyagok használatának többletköltsége a kőolaj árától, az import részarányától és a mezőgazdasági piacok versenyképességétől függ. 48 USD/hordó olajárral számolva – ez a Bizottság által megállapított alapszint – a 14%-os részesedésű bioüzemanyagok közvetlen többletköltsége (a hagyományos üzemanyagok költségeivel összehasonlítva) a becslés szerint évi 11,5-17,2 milliárd euro lesz 2020-ban. Ha a kőolaj ára 70 USD/hordó lesz, akkor ez 5,2-11,4 milliárd euróra csökkenne. Az uniós bioüzemanyagok azonban – előállítási költségük miatt – még a legkorszerűbb technológiák alkalmazásával is nehezen kelhetnek versenyre a fosszilis üzemanyagokkal, legalábbis rövid távon vagy középtávon. A bioüzemanyagokra vonatkozó uniós stratégia [COM(2006) 34] szerint az EU-ban előállított biodízel már 60 euró körüli hordónkénti kőolajár mellett megtérülne, míg a bioetanol 90 eurós hordónkénti kőolajár mellett válna versenyképpé. Az e jelentéssel együtt elfogadott személyzeti munkadokumentum, amely az üzemanyag teljes életciklusának a KKK által végzett elemzésén alapul, a biodízel megtérülési szintjét 69–76 euróra, a bioetanolét 63–85 euróra becsüli.
- A második generációs bioüzemanyagok még nincsenek kereskedelmi forgalomban (várhatóan 2010 és 2015 között kerülnek forgalomba), és ezek valószínűleg drágábbak lesznek, mint az első generációsak. Költségeik várhatóan 2020-ra fognak lecsökkenni. 2020-ban várhatóan első és második generációs bioüzemanyagok is lesznek a piacon.

¹⁷ Stéphane Delodder (Rabobank), Increased demand for EU rapeseed (Az EU megnövekedett repcemagigénye), előadás az Agra Informa konferencián, Brüsszel 2006. október 24-25.

Az ellátás biztonsága

- A bioüzemanyagok rövid távon hozzájárulnak az energiaellátás biztonságához, mivel csökkentik az ellátási zavarok megelőzésére szolgáló kőolajtartalékok iránti igényt. Ennek értéke körülbelül évi 1 milliárd euróra becsülhető (14%-os bioüzemanyag-részesedést feltételezve).
- Az ellátás biztonságának hosszú távú előmozdítására a legjobb mód az energiaforrások diverzifikálása. A közlekedésben az energiadiverzitás meglehetősen alacsony. A bioüzemanyagok azáltal növelik az energiadiverzitást, hogy az üzemanyag sokfajta lehet és sok helyről származhat. Nem világos, hogyan lehet ezt a hasznot pénzben kifejezni.
- Bioüzemanyag sokféle nyersanyagból készíthető. A lehető legnagyobb ellátásbiztonsági előny elérése érdekében kívánatos fenntartani az alapanyagok széles körének alkalmazását. Egy olyan csomag, amely tartalmaz hazai előállítású bioüzemanyagot és többféle régióból származó behozatalt is, jobban hozzájárul a diverzifikációhoz, mint egy olyan, amelyik teljes egészében a legalacsonyabb költségen termelő forrásra hagyatkozik (amely cukornád esetében Brazília, pálmaolaj esetében Malajzia és Indonézia). Kívánatos továbbá a második generációs bioüzemanyagok piacra vitele is, hogy még szélesebb legyen a felhasználható nyersanyagok köre.

Egyéb gazdasági hatások

- A 14%-os bioüzemanyag-részesedés elérése 2020-ig – ha az elsődlegesen hazai termeléssel valósulna meg – akár 144 000-rel több munkahelyet jelentene az EU-ban, és akár 0,23%-kal lenne magasabb az EU GDP-je, mint egyébként.¹⁸
- A bioüzemanyag-behozatal iránti európai igény hozzájárulhat az EU kereskedelmi partnereivel való kereskedelmi kapcsolatok fejlesztéséhez, és új lehetőségeket kínál azon fejlődő országok számára, melyek versenyképes áron képesek bioüzemanyagot előállítani és exportálni.

¹⁸ A mezőgazdaságban 190 000, a bioüzemanyag-gyártásban és -forgalmazásban 46 000, az élelmiszeriparban 14 000 munkahely teremthető, másfelől azonban a szolgáltatóiparban 35 000, a hagyományos üzemanyagok ágazatában 21 000, a közlekedésben 16 000, az energiaágazatban 14 000 és a többi ipari ágazatban 22 000 meg is szűnne. E becslések a technológiaexportra és a kőolajpiac működésére vonatkozó feltételezésen alapulnak. Ha azonban az EU bioüzemanyagtechnológia-exportjának volumene független az EU bioüzemanyag-fogyasztásának volumenétől, akkor a foglalkoztatási adatok 77 000-re illetve 111 000-re csökkennek. Ha a kőolaj árát nem érintik a kőolaj iránti kereslet változásai, akkor ezek az adatok 13 000-ra illetve mínusz 32 000-re módosulnak. (A hivatkozott adatok azt feltételezik, hogy a kőolaj iránti csökkenő kereslet árcsökkenést eredményez 1,5% illetve 3% mértékben.)

- Az EU növekvő bioüzemanyag-piacához való hozzáférést elősegítő kereskedelempolitikai intézkedések hozzájárulhatnak ahhoz is, hogy a folyamatban lévő szabadkereskedelmi tárgyalások sikeresen záruljanak le.

Az EU továbbra is importvédelemben részesít bizonyos fajta bioüzemanyagokat, elsősorban az etanolt, amely 45% körüli érték szerinti vámvédelemben részesül. A többi bioüzemanyag – a biodízel és a növényi olajok – behozatali vámtétele ennél sokkal alacsonyabb (0–5%). A Kereskedelmi Világszervezet dohai fordulója körüli bizonytalanságok miatt jelenleg még nem látható előre, hogy a közeljövőben sor kerül-e olyan világméretű liberalizációra, amely e védelem csökkentésével járna. Ezzel párhuzamosan egy szabadkereskedelmi övezetről is tárgyalások folynak – többek között a Mercosurral –, felvetve bizonyos versenyképes etanoltermelőknek a piacainkhoz való hozzáférését. Az EU „GSP+”-rendszerében¹⁹ részesülő AKCS-(afrikai, karibi és csendes-óceáni) és legkevésbé fejlett országok már most korlátlanul, vámmentesen hozzáférhetnek az uniós piachoz. Ha az EU bioüzemanyag-ellátása elégtelennek bizonyulna, az EU hajlandó volna megvizsgálni, hogy a piac még hozzáférhetőbbé tétele megoldás volna-e a piac fejlődésének elősegítésére²⁰.

- A második generációs bioüzemanyagok fejlesztése K+F útján és más intézkedésekkel segíthet az innováció fellendítésében és megőrizheti Európa versenyképességét a megújulóenergia-ágazatban.

Az üvegházhatású gázok kibocsátása

- Az Európában a gazdaságilag legvonzóbb termelési móddal előállított első generációs bioüzemanyagok – a kinyeréstől a tankolásig vizsgálva²¹ – az üvegházhatású gázok vonatkozásában 40–50%-kal alacsonyabb kibocsátással járnak, mint az általuk helyettesített hagyományos üzemanyagok. Más előállítási módok is kisebb-nagyobb kibocsátásmegtakarítással járnak az üvegházhatású gázok vonatkozásában. A becslések szerint egyetlen gyártási módszer (etanol előállítása széntüzelésű erőműben, ahol a melléktermék állati takarmány) esetében lenne magasabb az üvegházhatású kibocsátása, mint a helyettesített hagyományos üzemanyag esetén.
- A brazil cukornádból történő etanolgyártás az üvegházhatású gázok vonatkozásában körülbelül 90%-os kibocsátásmegtakarítással jár. A pálmaolajból és szójából történő biodízelgyártás az üvegházhatású gázok vonatkozásában körülbelül 50 illetve 30%-os kibocsátásmegtakarítást jelent.

¹⁹ GSP: Általános Preferenciális Rendszer (Generalised Preferential System)

²⁰ Az EU kereskedelmi politikájának fő kihívása mindenesetre az, hogy sikerüljön előmozdítani olyan nemzetközi bioüzemanyag-importot, amely egyértelműen csökkenti az üvegházhatásúgáz-kibocsátást és elejét veszi az esőerdők kiirtásának. E vonatkozásban előrehaladás volna, ha az exportáló kereskedelmi partnerek vagy a termelők bevonásával megvalósulna a 7. szakasz 4) pontjában leírt ösztönző/támogató rendszer. Ez azonban további tanulmányozást és tárgyalásokat igényel.

²¹ A kinyeréstől a tankolásig vizsgált számítások a közlekedési üzemanyagok esetében emlékeztetnek az életciklus-elemzésre, de nem tartalmazzák a gyártó üzem és a berendezések létesítéséhez kapcsolódó kibocsátásokat. A gyakorlatban ezek elhanyagolhatóak.

- A második generációs bioüzemanyag gyártási eljárásaitól – ha piaci forgalmazásra alkalmassá válnak – 90% körüli megtakarítás várható.
- A mocsarak bármilyen fajta bioüzemanyag előállítása céljából történő kiszárítása a tárolt szénben olyan mértékű veszteséget okozna, amelyet az üvegházhatású gázok kibocsátása terén a bioüzemanyagokkal elért éves megtakarítás csak sok száz év alatt ellensúlyozhatna.
- Ha a bioüzemanyagok elérik a 14%-os piaci részesedést, akkor az üvegházhatású gázok vonatkozásában évi 101-103 millió tonna CO_{2eq} mennyiségű kibocsátásmegtakarítás várható a bioüzemanyagok révén ma megtakarított mennyiséghez képest.

Egyéb környezetvédelmi hatások

- Ha a bioüzemanyag-előállításra szolgáló nyersanyag termelése a célnak megfelelő termőföldön történik, akkor 14%-os bioüzemanyag-részesedés esetén kezelhető lesz a (nem az üvegházhatású gázokkal összefüggő) környezeti hatása.
- Ha a bioüzemanyagok megnövekedett felhasználása oda vezet, hogy a nyersanyagot nem megfelelő területen termesztik – például az esőerdőkben és más magas természeti értékű élőhelyeken –, akkor ez jelentős környezeti károkat fog okozni. Nincs azonban szükség ilyen földterületek használatára a 14%-os bioüzemanyag-részesedés eléréséhez.
- Mivel az EU-ban szigorú szabályok vonatkoznak az üzemanyag minőségére és a járművek károsanyag-kibocsátására, a bioüzemanyag-használat mennyiségének változása nem gyakorol majd jelentős hatást a szennyezőanyag-kibocsátásokra.
- Felül kell vizsgálni az EU üzemanyag-minőségi irányelvét annak érdekében, hogy 2020-ig lépésről lépésre lehetővé váljon a hagyományos járműmotorokban a jelentősen magasabb keverési arányú bioüzemanyag-keverékek használata.

7. AZ ELŐTTÜNK ÁLLÓ ÚT

E felülvizsgálatból az alábbi következtetések vonhatók le:

- 1) A bioüzemanyag-irányelv 4. cikkének (2) bekezdésében meghatározott feltételek alkalmazása szempontjából nem tekinthető úgy, hogy az okok, amelyek miatt feltehetőleg nem teljesíthetők a bioüzemanyag-irányelvben 2010-re kitűzött célok, „indokoltak” volnának vagy „új tudományos felismerésen alapulnának”.
- 2) A Tanács és a Parlament biztos lehet abban, hogy a megnövekedett bioüzemanyag-használat jelentős előnyökkel jár az ellátás biztonsága és az üvegházhatású gázok tekintetében. Jelenleg a bioüzemanyagok használatának növelése az egyetlen rendelkezésre álló eszköz a közlekedési ágazat szinte teljes kőolajfüggőségének csökkentésére, és egyike azon kevés módoknak, amellyel jelentős hatás gyakorolható a közlekedés terén az üvegházhatású gázok kibocsátására.

- 3) Ahhoz, hogy az Unió világosan jelezze a közlekedés kőolajfüggőségének csökkentésére irányuló terveit, előre kell lépnie a bioüzemanyag-támogatási politikáiban.
- 4) A bioüzemanyag-politikának az üvegházhatású gázokkal kapcsolatos előnyei tovább növelhetők és a környezeti kockázatok minimalizálhatók egy olyan egyszerű ösztönzési/támogatási rendszerrel, amely például elriaszt attól, hogy biodiverzitás szempontjából értékes földterületeket bioüzemanyaghoz való alapanyag termelésére állítsanak át, vagy hogy rossz rendszerekkel állítsanak elő bioüzemanyagot, és arra ösztönöz, hogy második generációs gyártási eljárásokat használjanak. A rendszernek olyan felépítésűnek kell lennie, hogy kizárjon a belföldi termelés és az import közötti minden megkülönböztetést, és nem szabad akadályoznia a kereskedelmet. Hatását vizsgálni és működését ellenőrizni kell, hogy a későbbiekben tovább lehessen finomítani.
- 5) A rendszert úgy kell kialakítani, hogy ne csökkentse az ellátásbiztonsági előnyöket. Ezek az előnyök az energiaforrások, a biomasszatípusok és a behozatali régiók változatosságából adódnak. Ezért a rendszer egyetlen bioüzemanyag-fajtát vagy -terményt sem részesíthet előnyben egy másikkal szemben. Ehelyett ösztönöznie kell a környezetkímélő bioüzemanyag-előállítás gyakorlatokat minden bioüzemanyag-típus és -termény vonatkozásában, a harmadik országokban is.

A jelenlegi 1%-os bioüzemanyag-részesedés 10%-ra történő emelése érdekében a következő lépéseket kell megtenni:

- Az üzemanyag-minőségi irányelv és a dízelszabvány²² többlépcsős módosítása, figyelemmel a műszaki fejlődésre, de tiszteletben tartva a levegőminőségre vonatkozó célokat is, annak érdekében, hogy lehetővé váljon a mostaninál jelentősen magasabb bioüzemanyag-tartalmú üzemanyag-keverékek mindennapi használata;
- Az új járművekbe be kell építeni azokat az (olcsó²³) módosításokat, amelyek lehetővé teszik, hogy e magasabb keverési arányú keverékeket használják;
- A kőolajiparnak értékesítenie kell az alacsony gőznyomású benzinből álló alapkészletét – vagy úgy kell módosítani az üzemanyagminőségi irányelvet, hogy az figyelembe vegye az alacsony keverési arányú etanol-benzin keverék által okozott gőznyomás-változásokat;
- A második generációs bioüzemanyagok rendelkezésre állása (ha az EU gépkocsiállománya benzin helyett továbbra is egyre inkább dízelt fog használni, akkor a biomasszából készülő folyékony üzemanyag (BTL) kereskedelmi forgalmazása különösen fontos lesz);
- A fatermelés bevezetése és a repcemagtermelés továbbfejlesztése az EU-ban és keleti szomszédainál;

²² EN590 szabvány

²³ Például Svédországban a hagyományos gépkocsikéhoz hasonló áron kapható olyan gépkocsi, amely képes akár 85%-os etanol-keverékkel is működni. Braziliában a hagyományos gépkocsikéhoz hasonló vagy azzal azonos áron kapható olyan gépkocsi, amely képes 0-100%-os etanol-keverékkel is működni, és 2006-ban az eladott új autók 80%-a ilyen volt.

- A bioüzemanyagok környezetvédelmi előnyeit garantáló intézkedések meghozatala, beleértve az olyan bioüzemanyagok használatától való eltérítést, amelyek több üvegházhatású gáz kibocsátával járnak, mint amennyit megtakarítanak, vagy amelyek következtében jelentősen csökken a biodiverzitás; a bioüzemanyagok teljes előállítás és felhasználás életciklusa során jelentkező környezeti hatás rendszeres figyelemmel kísérése és az erről szóló jelentés elkészítése a Bizottság által.
- A bioüzemanyag-kereskedelem kiegyensúlyozott megközelítésének folyamatos megvalósítása, hogy az exportáló országok és a hazai termelők egyaránt bizalommal fektethessenek be a növekvő európai piacon keletkező lehetőségekbe.

Amint azt a megújuló energiára vonatkozó útiterv hatásvizsgálata is tartalmazza, a második generációs bioüzemanyagok korlátozott alkalmazásával 2020-ra elérhető az 10% bioüzemanyag részesedés. Mindazonáltal a második generációs bioüzemanyagok fejlesztése javítja majd e részesedés elérésének üvegházhatásúgáz-kibocsátási és ellátásbiztonsági hatásait, valamint könnyebbé teszi majd az akár magasabb részarányok elérését is. A második generációs bioüzemanyagok fejlesztéséhez a közösségi és nemzeti K+F programok támogatásán kívül piaci alapú ösztönzőkre és a bioüzemanyag támogatás középtávú keretének kialakítására is szükség van.

Pusztán a bioüzemanyag-irányelv módosításával nem érhető el, hogy ezek megtörténjenek. Ehhez szükség van az ipar, a mezőgazdaság, a tagállamok és az EU folyamatos erőfeszítéseire. Azonban az irányelv módosítása által biztosított keretek nélkül igen kicsi a valószínűsége annak, hogy e lépésekre sor kerülhet.

8. A BIOÜZEMANYAG-IRÁNYELV FELÜLVIZSGÁLATÁRA VONATKOZÓ JAVASLAT

Az EU-nak felül kell vizsgálnia a bioüzemanyag-irányelvet, hogy:

- kinyilvánítsa elhatározását, hogy csökkenteni fogja a közlekedés kőolajtól való függését, és a szénszegény gazdaság felé halad;
- minimumértékeket határozzon meg a bioüzemanyagok részesedésére 2020-ban (10%);
- a rossz hatásfokú bioüzemanyagok használatától eltérítsen, a környezetvédelmi és ellátásbiztonsági szempontból kedvező jellemzőkkel rendelkező bioüzemanyagok használatára pedig ösztönözzön.

A Bizottság 2007 során javaslatot fog előterjeszteni ennek megtételére.

**1. melléklet: A bioüzemanyagok használata terén történt előrehaladás a tagállamokban,
2003-2005**

Tagállam	Bioüzemanyagok részesedése, 2003 (%)	Bioüzemanyagok részesedése, 2004 (%)	Bioüzemanyagok részesedése, 2005 (%)	Nemzeti indikatív cél 2005 (%)
Ausztria	0,06	0,06	0,93	2,50
Belgium	0,00	0,00	0,00	2,00
Ciprus	0,00	0,00	0,00	1,00
Cseh Köztársaság	1,09	1,00	0,05	3,70 ²⁴
Dánia	0,00	0,00	nincs adat	0,10
Észtország	0,00	0,00	0,00	2,00
Finnország	0,11	0,11	nincs adat	0,10
Franciaország	0,67	0,67	0,97	2,00
Németország	1,21	1,72	3,75	2,00
Görögország	0,00	0,00	nincs adat	0,70
Magyarország	0,00	0,00	0,07	0,60
Írország	0,00	0,00	0,05	0,06
Olaszország	0,50	0,50	0,51	1,00
Lettország	0,22	0,07	0,33	2,00
Litvánia	0,00	0,02	0,72	2,00
Luxemburg	0,00	0,02	0,02	0,00
Málta	0,02	0,10	0,52	0,30
Hollandia	0,03	0,01	0,02	2,00 ²⁵
Lengyelország	0,49	0,30	0,48	0,50
Portugália	0,00	0,00	0,00	2,00
Szlovákia	0,14	0,15	nincs adat	2,00
Szlovénia	0,00	0,06	0,35	0,65
Spanyolország	0,35	0,38	0,44	2,00
Svédország	1,32	2,28	2,23	3,00
Egyesült Királyság	0,026 ²⁶	0,04	0,18	0,19 ²⁷
EU25	0,5%	0,7%	1,0% (becslés)	1,4%

Forrás: a bioüzemanyag-irányelvre vonatkozó nemzeti jelentések.

²⁴ 2006

²⁵ 2006

²⁶ 0,03% térfogatarányban, ami 0,26%-nak felel meg energiatartalomban, 100% biodizelt feltételezve

²⁷ 0,3% térfogatarányban, ami 0,19%-nak felel meg energiatartalomban, fele-fele arányt feltételezve a biodizel és a bioetanol között

2. melléklet: Nemzeti indikatív célok a bioüzemanyagok részesedésére, 2006-2010

%	2006	2007	2008	2009	2010
Ausztria	2,50	4,30	5,75	5,75	5,75
Belgium	2,75	3,50	4,25	5,00	5,75
Ciprus					
Cseh Köztársaság	1,78	1,63	2,45	2,71	3,27
Dánia	0,10				
Észtország	2,00				5,75
Finnország					
Franciaország			5,75		7,00
Németország	2,00				5,75
Görögország	2,50	3,00	4,00	5,00	5,75
Magyarország					5,75
Írország	1,14	1,75	2,24		
Olaszország	2,00	2,00	3,00	4,00	5,00
Lettország	2,75	3,50	4,25	5,00	5,75
Litvánia					5,75
Luxemburg	2,75				5,75
Málta					
Hollandia	2,00	2,00			5,75
Lengyelország	1,50	2,30	²⁸	²⁹	5,75
Portugália	2,00	3,00	5,75	5,75	5,75
Szlovákia	2,50	3,20	4,00	4,90	5,75
Szlovénia	1,20	2,00	3,00	4,00	5,00
Spanyolország					
Svédország					5,75
Egyesült Királyság			2,00 ³⁰	2,80 ³¹	3,50 ³²
EU					5,45 ³³

Forrás: a bioüzemanyag-irányelvre vonatkozó nemzeti jelentések, kivéve Franciaország esetében: a bioüzemanyag-irányelv áttekintésére szervezett nyilvános konzultáción adott válaszok.

²⁸ 2007. június 17-ig meghatározzák

²⁹ 2007. június 17-ig meghatározzák

³⁰ 2,5% térfogatarányban, 100% biodízel feltételezve

³¹ 3,75% térfogatarányban, 66% biodízel feltételezve az összes bioüzemanyag-értékesítésből

³² 5% térfogatarányban

³³ Azon tagállamok részesedése, amelyek 2010-re célkitűzést jelentettek be.