



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 26.10.2022
COM(2022) 515 final

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Kvaliteten af benzin og diesellole til brug for vejtransport i Den Europæiske Union

(Rapporteringsår 2020)

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union (Rapporteringsår 2020)

1. INDLEDNING

I henhold til artikel 7a i direktiv 98/70/EF¹ om kvaliteten af benzin og dieselolie (i det følgende benævnt "direktivet om brændstofkvalitet") og artikel 5 i Rådets direktiv (EU) 2015/652 om fastlæggelse af beregningsmetoder og indberetningskrav i henhold til direktiv 98/70/EF² skal medlemsstaterne hvert år rapportere om drivhusgasintensiteten af brændstoffer og energi, der er blevet leveret i deres område. Indberetningskravet fandt første gang anvendelse for indberetningsåret 2017 i medfør af anvendelsen og gennemførelsen af Rådets direktiv (EU) 2015/652. Denne årlige rapport omfatter data indberettet for 2020.

Derudover skal medlemsstaterne i henhold til artikel 8, stk. 3, i direktiv 98/70/EF forelægge en rapport med nationale brændstofkvalitetsdata for det foregående kalenderår.

I denne årlige rapport sammenfattes de oplysninger, som medlemsstaterne har indgivet for så vidt angår ovennævnte indberetningskrav. Rapporten bygger på de data, som medlemsstaterne har indsendt til Det Europæiske Miljøagentur (EEA) for 2020.

2. MÆNGDER OG VUGGE TIL GRAV-DRIVHUSGASINTENSITET FOR BRÆNDSTOF- OG ENERGITYPER

Ved artikel 7a i direktivet om brændstofkvalitet, sammenholdt med Rådets direktiv (EU) 2015/652, fastsættes indberetningskrav om følgende:

- den samlede mængde af hver type brændstof eller energi leveret til vejtransport og ikke-vejgående maskiner (herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs), landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs
- vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed, herunder de foreløbige gennemsnitsværdier for de skønnede emissioner som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen (ILUC) ved anvendelse af biobrændstoffer³
- råprodukterne og den produktionsvej for biobrændstoffer, der anvendes for hvert af de biobrændstoffer, der leveres på medlemsstaternes områder.

Direktivet om brændstofkvalitet forpligter medlemsstaterne til at pålægge brændstofleverandører at reducere vugge til grav-drivhusgasintensiteten for transportbrændstoffer, dvs. vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof og energi, med mindst 6 % senest den 31. december 2020 sammenlignet med minimumsstandarden for brændstoffer for 2010 på 94,1 g CO₂e/MJ. Der tages ikke hensyn til drivhusgasemissionerne som følge af ILUC ved vurderingen af, om målet om en reduktion på 6 % er nået. Direktiv (EU) 2018/2001⁴ om vedvarende energi indeholder flere

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF (EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58).

² Rådets direktiv (EU) 2015/652 af 20. april 2015 om fastlæggelse af beregningsmetoder og indberetningskrav i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie (EUT L 107 af 25.4.2015, s. 26).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 239 af 15.9.2015, s. 8).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

forskellige foranstaltninger til håndtering af ILUC, herunder et loft for fødevarer- og foderbaserede biobrændstoffer, idet der i den delegerede retsakt⁵ dertil fastsættes detaljerede kriterier for bestemmelse af de råprodukter med høj ILUC-risiko til biobrændstoffer, der gradvist skal udfases senest i 2030, samt kriterier for certificering af biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler med lav ILUC-risiko.

For indberetningsåret 2020 har alle 27 medlemsstater, UK, Norge og Island fremlagt de nødvendige data om drivhusgasemissioner i det relevante format. UK fremlagde imidlertid data uden at adskille dataene for Nordirland⁶, og der kunne derfor ikke medtages data for Nordirland i de aggregerede tal i rapporten. Da rapporteringsforpligtelsen for 2020 ikke gælder for UK som helhed, er data for hele UK heller ikke medtaget i rapporten. Nogle data for Nordirland, som blev fremlagt uden for rapporteringsformatet, er dog medtaget i denne rapport. Sammenligningerne mellem aggregerede tal vedrører EU-27 for alle referenceår.

2.1 Drivhusgasemissionerne og afstanden fra 2020-målet

Ifølge de fremlagte data var den gennemsnitlige drivhusgasintensitet for de brændstoffer og den energi, der blev leveret i 2020 i de 27 indberettende medlemsstater, 89 g CO₂e/MJ, hvilket svarer til en besparelse på 51 Mt CO₂-ækvivalent (CO₂e) for 2020. Dette er 5,5 % lavere end referenceniveauet i 2010 på 94,1 g CO₂e/MJ (fra en reduktion på 4,3 % opnået i 27 EU-medlemsstater i 2019), hvilket betyder, at der er behov for en yderligere reduktion på 0,5 % i drivhusgasintensiteten for alle fossile brændstoffer, biobrændstoffer og energi, der leveres, for at nå målet på 6 %.

De indberettede data for 2020 viser, at de fremskridt, som EU's brændstofleverandører har gjort, varierer meget mellem EU's medlemsstater. Elleve medlemsstater (Belgien, Cypern, Tjekkiet, Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Ungarn, Luxembourg, Malta og Sverige) har nået deres mål om at reducere drivhusgasintensiteten af transportbrændstoffer med 6 % inden 2020 sammenlignet med 2010 (se figur 1). Dette er en vigtig forbedring for mange medlemsstater sammenlignet med indberetningsåret 2019, hvor kun to medlemsstater, Sverige og Finland, havde nået målet på 6 %. De største fremskridt inden for et år blev opnået af Cypern og Estland med stigninger på 4,7 og 4,5 procentpoint mellem 2019 og 2020 i forhold til referenceniveauet i 2010 efterfulgt af Belgien, Danmark og Ungarn med stigninger på mellem 3,3 og 3,1 procentpoint. På grundlag af de foreløbige data fra UK⁷ har Nordirland opnået en reduktion af drivhusgasintensiteten på 6,2 % for brændstof leveret i Nordirland i 2020.

Hvad angår den resterende afstand til målet er Slovakiet, Nederlandene og Østrig allerede meget tæt på at nå målet på 6 % med henholdsvis 5,8 %, 5,4 % og 5,1 %, mens Rumænien, Polen, Italien, Frankrig, Bulgarien og Grækenland har opnået reduktioner på mellem 4 % og 5 %. Endelig er reduktionen af drivhusgasintensiteten i syv medlemsstater (Slovenien, Spanien, Portugal, Litauen, Irland, Letland og Kroatien) fortsat lavere end 4 %. Der findes flere oplysninger i EEA's tekniske rapport nr. 2022/2 om drivhusgasintensiteten for transportbrændstoffer i EU i 2020⁸.

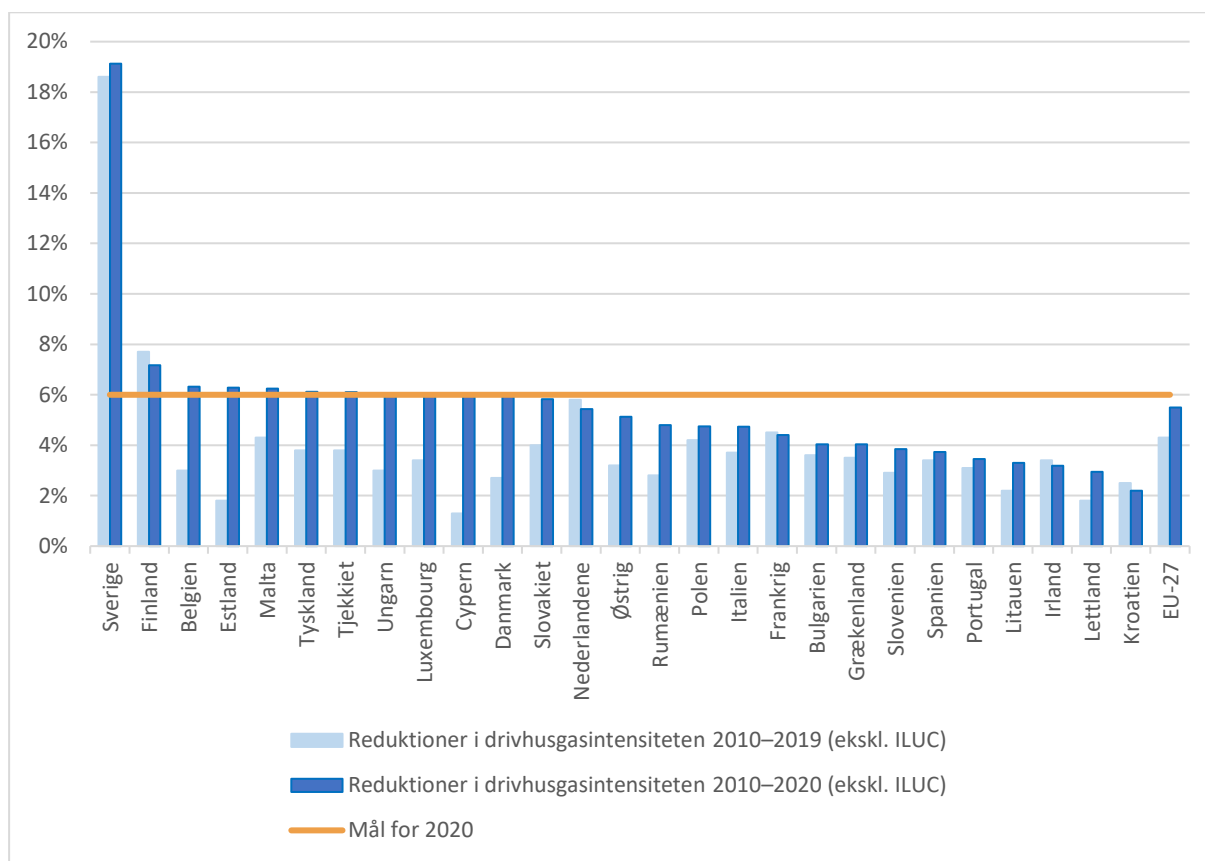
⁵ C(2019) 2055 final: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/2_en_act_part1_v3.pdf.

⁶ Efter overgangsperiodens udløb finder Rådets direktiv (EU) 2015/652 om fastsættelse af relevante rapporteringsforpligtelser ikke længere anvendelse på UK som helhed. I henhold til artikel 5, stk. 4, sammenholdt med bilag 2, punkt 47, i protokollen om Irland/Nordirland til udtrædelseaftalen (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:12020W/TXT>) finder Rådets direktiv (EU) 2015/652 dog fortsat anvendelse på og i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland.

⁷ UK er i øjeblikket ved at afslutte sin indberetning for Nordirland i henhold til artikel 7a i direktivet om brændstofkvalitet og i overensstemmelse med artikel 5 i Rådets direktiv (EU) 2015/652.

⁸ <https://www.eionet.europa.eu/etcs/etc-cm/products/etc-cm-report-2022-02>.

Figur 1: Reduktioner i drivhusgasintensiteten af brændstoffer, der er opnået af EU-brændstofleverandører i medlemsstaterne, i perioderne 2010-2019 og 2010-2020 (kilde: Det Europæiske Miljøagentur)



Desuden indberettede 11 medlemsstater i 2020 opstrømmissionsreduktioner (UER)⁹ (Østrig, Cypern, Tjekkiet, Danmark, Estland, Ungarn, Italien, Luxembourg, Polen, Rumænien og Slovakiet), der bidrog med mellem 0,3 og 2,3 procentpoint i disse medlemsstater til opnåelsen af den samlede reduktion af drivhusgasemissioner. Den samlede indberettede UER var derfor 2 625 kt CO_{2e} i 2020, hvilket resulterede i en yderligere reduktion på 0,3 procentpoint af drivhusgasintensiteten af brændstoffer fra 5,2 % til 5,5 % (se *tabel 5 i bilaget til rapporten*). Den UER, som en leverandør gør gældende, skal kvantificeres og indberettes i overensstemmelse med kravene i Rådets direktiv (EU) 2015/652. Der findes mere detaljerede oplysninger i retningslinjerne for tilgange til at kvantificere, kontrollere, validere, overvåge og indberette UER¹⁰.

Når der tages hensyn til ILUC-emissioner¹¹, er den gennemsnitlige drivhusgasintensitet af de brændstoffer, der blev leveret i EU i 2020, 3,3 % lavere end i 2010. Dette svarer til en besparelse på 30 mio. t CO_{2e} i 2020. I henhold til artikel 7d i direktiv 98/70/EF om beregning af vugge-til-grav-emissioner af drivhusgasser fra biobrændstoffer tages der ikke hensyn til ILUC-emissioner ved vurderingen af, om reduktionsmålet på mindst 6 % er overholdt.

Der vil være behov for en yderligere indsats for at dekarbonisere det brændstof, der anvendes inden for transport, og bidrage til de øgede klimaambitioner som fastsat i den europæiske

⁹ "Opstrømmissionsmissioner": alle drivhusgasemissioner, som finder sted, inden råmaterialet når frem til et raffinaderi eller behandlingsanlæg, hvor brændstoffet fremstilles.

¹⁰ https://ec.europa.eu/clima/system/files/2016-11/guidance_note_on_uer_en.pdf.

¹¹ Ved denne beregning er de foreløbige skønnede emissioner som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen ved anvendelse af biobrændstoffer taget i betragtning som anført i bilag V til direktivet om brændstofkvalitet.

grønne pagt og den efterfølgende "Fit for 55" -lovgivningspakke, som Kommissionen foreslog den 14. juli 2021, og som er underlagt den fælles beslutningsprocedure. Den foreslåede revision af direktivet om vedvarende energi¹² øger i væsentlig grad det overordnede ambitionsniveau med henblik på at reducere drivhusgasintensiteten for alle transportbrændstoffer med 13 % senest i 2030 i forhold til referenceniveauet i 2010, mens Kommissionen har foreslået at ophæve reduktionsmålet på 6 % i direktivet om brændstofkvalitet for at undgå dobbeltregulering og strømline lovgivningen. De foreslåede ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordninger tager også sigte på at fremme produktionen og udbredelsen af bæredygtige alternative brændstoffer i luftfarts- og søfartssektoren.

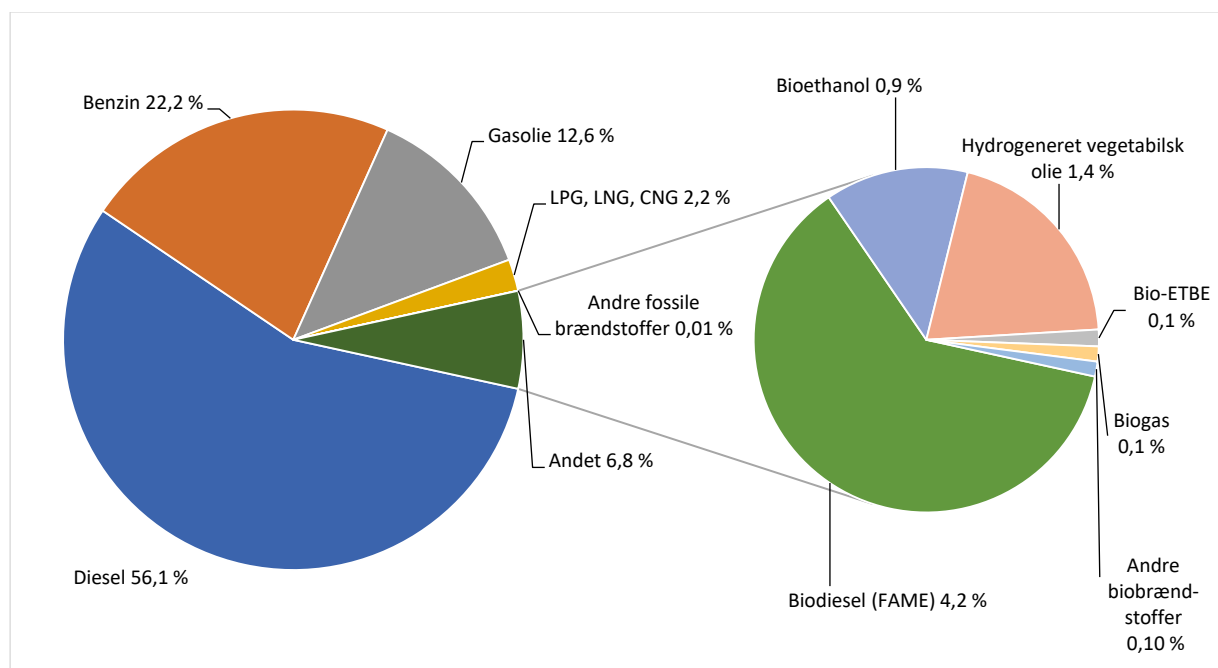
2.2 Brændstofforsyning

I dette afsnit resumeres de data, der er fremsendt af medlemsstaterne om alle fossile brændstoffer, biobrændstoffer og brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, inden for anvendelsesområdet for direktivet om brændstofkvalitet med hensyn til vejtransport og mobile ikke-vejgående maskiner.

Den samlede brændstofforsyning, som de 27 medlemsstater indberettede i 2020, var på 10 585 petajoule (PJ), hvilket svarer til et fald på 10,8 % i forhold til 2019, hovedsagelig som følge af virkningerne af covid-19-krisen. Brændstofforsyningen var fortsat i vid udstrækning domineret af fossile brændstoffer (93,2 %) efterfulgt af biobrændstoffer (6,8 %) og en meget lille andel (0,02 %) af elektricitet (se *afsnit 2.4*). I 2020 blev der ikke foretaget indberetning vedrørende brændstoffer fra vedvarende kilder, der ikke er af biologisk oprindelse.

Forsyningen af fossile brændstoffer var i 2020 fortsat domineret af dieselolie (56,1 % — 5 934 PJ) efterfulgt af benzin (22,2 % — 2 354 PJ) og gasolie (12,6 % — 1 337 PJ). Andelen af flydende gas og naturgas udgjorde i tilsammen 2,2 % (236 PJ) (se *figur 2*).

Figur 2: Forskellige brændstoffers andele af energiforsyningen pr. brændstoftype i 2020 (kilde: Det Europæiske Miljøagentur)

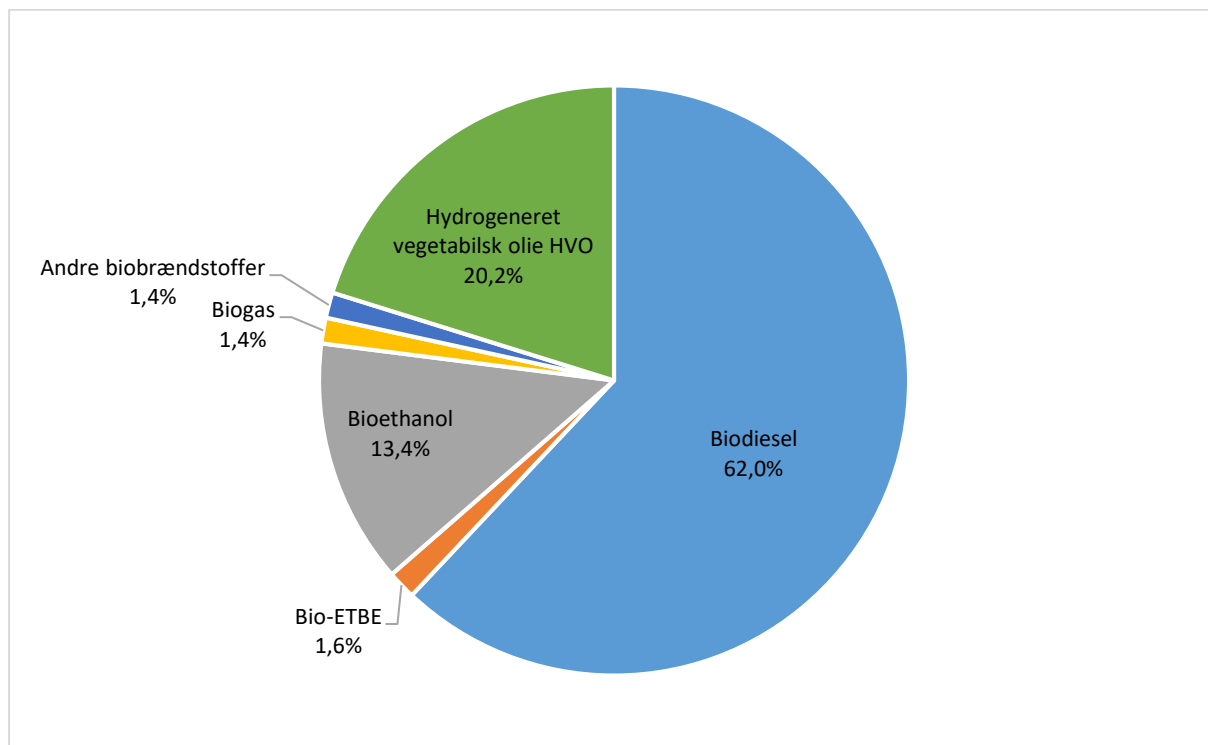


2.3 Biobrændstofforbrug

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:52021PC0557>.

Det samlede forbrug af biobrændstoffer steg en smule fra 693 PJ til 723 PJ mellem 2019 og 2020 i de 27 medlemsstater. Det domineres fortsat af biodiesel (fedtsyremethylester, FAME), der tegner sig for 62,0 % af det samlede forbrug af biobrændstoffer (449 PJ), efterfulgt af hydrogenet vegetabilsk olie (HVO) (20,2 % - 146 PJ) og bioethanol (13,4 % - 97 PJ). Forbruget af bio-ethyl-tertiær-butyl-ether (bio-ETBE) tegnede sig for 1,6 % (11 PJ) og biogas for 1,4 % (10 PJ) af det samlede forbrug af biobrændstoffer. Alle andre biobrændstoffer udgjorde en meget mindre andel (se figur 3). Der blandes således mere end 80 % af alle biobrændstoffer i dieselolie. Der findes detaljerede oplysninger om alle biobrændstoffer og produktionsveje i EEA's tekniske rapport nr. 2022/02.

Figur 3 Forskellige biobrændstoffers andele af energiforsyningen pr. brændstoftype i 2020 (kilde: Det Europæiske Miljøagentur)



2.4 Elforbrug

Indberetning om elektricitetsforbrug er frivillig for brændstofleverandørerne; 15 medlemsstater indberettede data om elektricitetsforbrug for elektriske køretøjer og motorcykler, sammenlignet med 11 i 2019 (se tabel 1). Den samlede indberettede mængde elektricitet, der forbruges af elektriske køretøjer, er steget til 6 218 196 GJ (ekskl. justering for drivlinieeffektivitet) fra 3 714 644 GJ i 2019, hvilket svarer til en stigning på 67 %. Det faktiske elforbrug for elektriske køretøjer i de forskellige medlemsstater er muligvis større, da indberetning af elektricitet ikke er obligatorisk i henhold til artikel 7a, og stadig ikke indberettes af mange medlemsstater, selv om det ville bidrage til at nå målet på 6 %.

Tabel 1: Elforbrug for elektriske køretøjer og motorcykler indberettet af brændstofleverandører som bidrag til deres reduktionsmål i 2020 (kilde: Det Europæiske Miljøagentur)

Medlemsstat	Energimængde		Drivhusgasintensitet	
	ekskl. drivlinieeffektivitet (GJ)	inkl. drivlinieeffektivitet ¹³ (GJ)	indberettet af medlemsstat (g CO ₂ e/MJ)	indberettet af medlemsstat (g CO ₂ e/kWh)
Østrig	69 971	27 988	21,8	78
Bulgarien	129 600	51 840	522,0	1 879
Tjekkiet	1 085	434	177,0	637
Estland	62 091	24 836	114,5	412
Frankrig	1 526 400	610 560	16,6	60
Tyskland	2 394 000	957 600	153,0	551
Ungarn	17 387	6 955	56,3	203
Irland	176 276	70 511	110,1	396
Italien	234 015	93 606	110,3	397
Nederlandene	766 091	306 437	141,0	508
Portugal	37 350	14 940	65,7	237
Rumænien	645 225	258 090	-	-
Slovakiet	155 950	62 380	46,4	167
Slovenien	2 447	979	97,5	351
Sverige	308	123	13,0	47
I alt	6 218 196	2 487 279		

3. OVERSIGT OVER BRÆNDSTOFKVALITETSDATA I EU FOR 2020

I overensstemmelse med artikel 8 i direktivet om brændstofkvalitet har alle 27 medlemsstater, Norge og Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland forelagt rapporter om nationale brændstofkvalitetsdata for 2020.

Dette afsnit indeholder de data for salget af benzin og dieselolie (og biokomponenterne deri) beregnet til vejtransport, som er blevet indberettet af 27 EU-medlemsstater. Afsnittet omhandler ikke andre fossile brændstoffer, andre biobrændstoffer og brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse eller brændstoffer til brug i mobile ikke-vejgående maskiner.

3.1 Benzin og diesel

Andelen af diesel har mellem 2017 og 2020 været stabil og nåede i 2020 op på 73,2 % af det samlede salg. Tidligere var den steget lidt fra 71,2 % i 2014 til 73,3 % i 2017. Dette er eftervirkningerne af den såkaldte dieselisering af den europæiske bilpark i de seneste årtier, som blev standset efter dieselemmissionsskandalen. Den samlede mængde diesel, der blev solgt i 2020, er faldet med 12 % i forhold til 2019 som følge af covid-19-krisen. Benzinsalget i 2020 faldt med en tilsvarende procentdel (12,4 %) (se tabel 2).

¹³ I overensstemmelse med del 1 i bilag I til Rådets direktiv (EU) 2015/652 beregnes målet for reduktion af drivhusgasemissioner på grundlag af elektricitetsmængden ved hjælp af justeringsfaktoren for elkøretøjer, hvilket svarer til medtagelsen af drivlinieeffektivitet.

Tabel 2: Salg af dieselolie og benzin for EU-27 i 2017 – 2020 (i millioner liter og procentuelt)

	2017	2018	2019	2020
Salg af dieselolie	235 388 (73,3 %)	241 653 (73,3 %)	246 865 (73,0 %)	217 395 (73,2 %)
Salg af benzin	85 911 (26,7 %)	87 994 (26,7 %)	90 917 (27,0 %)	79 659 (26,8 %)
I alt (diesel og benzin)	321 299	329 629	337 782	297 054

Dieselforbruget er dominerende i alle EU-medlemsstater, undtagen i Cypern, hvor benzinförbruget udgør 50 %. Andre lande med et relativt stort benzinförbruk er Grækenland, Nederlandene og Finland med andele på henholdsvis 45 %, 42 % og 38 %, mens de tilsvarende benzinanzele i Bulgarien, Letland og Litauen i den anden ende er på henholdsvis 18 %, 16 % og 13 %.

Der er ingen væsentlige ændringer i fordelingen af benzinsalget med hensyn til oktantal for benzinkvalitet (RON) mellem 2019 og 2020. Størstedelen af benzinsalget i 2020 bestod af brændstoffer med en benzinkvalitet på 95 RON, og denne andel er steget en smule i forhold til 2019. Andelen af $95 \leq \text{RON} < 98$ -salget er faldet, og andelen af $\text{RON} \geq 98$ -salget er steget lidt i forhold til det foregående år (se *tabel 3*).

Tabel 3: Andele af benzinsalget i EU-27 fordelt på RON.

	2017	2018	2019	2020
95 RON	84,3 %	80,0 %	77,8 %	79,3 %
$95 \leq \text{RON} < 98$	8,5 %	14,9 %	16,7 %	14,3 %
$\text{RON} \geq 98$	6,9 %	4,9 %	5,4 %	6,4 %
91 RON	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,01 %

3.2 Indhold af biokomponenter

Næsten al den benzin og diesel, der er solgt i EU i 2020, markedsføres som indeholdende biokomponenter. Af al solgt benzin indeholdt 99,8 % biokomponenter¹⁴ fordelt således: 65,7 % indeholdt op til 5 % ethanol udtrykt i volumen (E5), hvilket er 7,6 procentpoint mindre end i 2019, mens 33,3 % indeholdt op til 10 % ethanol (E10), hvilket udgør en stigning på 7,6 procentpoint i forhold til 2019; 1,0 % benzin indeholdt mere end 10 % ethanol (E+¹⁵).

¹⁴ Dette omfatter også bioethanol, der blandes direkte i benzin eller omdannes til ETBE og derefter blandes i benzin.

¹⁵ E+ er benzin med et ethanolindhold på > 10 % (volumenprocent).

Af al solgt dieselloolie indeholdt 99,7 % biokomponenter, mens 86,2 % af dieselbrændstoffet indeholdt op til 7 % FAME (B7), mens 13,8 % indeholdt mere (B+)¹⁶, hvilket viser en betydelig stigning fra 0,8 % i 2019 (se tabel 4).

Tabel 4: Anvendelse af biokomponenter i benzin og diesel, der blev solgt i EU-27 i 2017-2020

Brændstoftype		2017	2018	2019	2020
Benzin	E0	14,5 %	4,9 %	0,7 %	0,0 % ¹⁷
	E5	66,7 %	81,5 %	73,3 %	65,7 %
	E10	18,6 %	13,4 %	25,7 %	33,3 %
	E+	0,1 %	0,2 %	0,4 %	1,0 %
Diesel	B0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 % ¹⁸
	B7	81,8 %	99,2 %	99,1 %	86,2 %
	B+	16,2 %	0,8 %	0,8 %	13,8 %

3.3 Det solgte brændstofs overholdelse af grænseværdierne for kvalitet

Overordnet kan der konstateres en høj grad af overholdelse af brændstofkvalitetskravene i EU. Langt størstedelen af nøgleparametrene fra de kvalitetsprøver der blev foretaget i 2020, befandt sig inden for grænseværdierne.

Litauen, Slovenien og Sverige har foretaget kontrol og rapporteret om fuld overholdelse af kravene for både benzin og dieselloolie. Otte medlemsstater har foretaget kontrol og rapporteret om fuld overholdelse af kravene for benzin (Bulgarien, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Rumænien, Slovenien og Sverige) og 17 for diesel (Østrig, Kroatien, Danmark, Finland, Ungarn, Irland, Italien, Letland, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Polen, Portugal, Rumænien, Slovenien og Sverige).

Medlemsstaterne indberettede i alt 235 tilfælde af manglende overholdelse for benzin og 90 for diesel, hvilket svarer til en andel på henholdsvis 1 % og 0,4 % af det samlede antal prøver, der blev udtaget i 2020, hvilket er 33 % mindre end i 2019. For benzin er de mest almindelige parametre, der er faldet uden for specifikationerne, overskridelser af sommerdamptrykket (i 15 medlemsstater), researchoktantallet (RON, i seks medlemsstater), motoroktantallet (MON, i fem medlemsstater), aromaindhold (carbonhydridanalyse, i fem medlemsstater) og svovlindhold (i én medlemsstat, Frankrig). For diesel er de mest almindelige parametre, der er faldet uden for specifikationerne, svovlindholdet og FAME-indholdet (i seks medlemsstater for begge parametre).

¹⁶ B+ er dieselloolie med et biodieselinhold på > 7 % (volumenprocent).

¹⁷ Kun Malta og Slovakiet indberettede 186 mio. liter solgt benzin uden biobrændstofindhold, hvilket svarer til en andel på 0,2 % af det samlede benzinsalg i 2020 (på grund af den lave andel er dette ikke medtaget i tabel 4).

¹⁸ Kun Letland indberettede 638 mio. liter diesel solgt i vinterperioden uden biobrændstofindhold, hvilket svarer til en andel på 0,3 % af det samlede benzinsalg i 2020 (på grund af den lave andel er dette ikke medtaget i tabel 4).

Alle medlemsstaterne har beskrevet de foranstaltninger, som er blevet truffet i forbindelse med prøver, der ikke overholdt grænseværdierne. Disse foranstaltninger bestod bl.a. i at informere de kompetente myndigheder, indlede undersøgelser, pålægge sanktioner og bøder og at udtage nye prøver. I et lille antal sager blev der ikke truffet foranstaltninger, eftersom de overskredne værdier for visse parametre lå meget tæt på tolerancegrænserne.

Det var derfor ikke nødvendigt for Kommissionen at iværksætte en undersøgelse på dette område. Det kan konkluderes, at det eksisterende overvågningssystem for brændstofkvalitet sikrer, at der i EU sælges brændstoffer af høj kvalitet i overensstemmelse med kravene i direktivet om brændstofkvalitet.

Bilag

Tabel 5: Bidrag til opstrømmissionsreduktioner hen imod målet om en drivhusgasintensitet på 6 % i 2020, ekskl. ILUC (kilde: Det Europæiske Miljøagentur)

Medlemsstat	Reduktion af drivhusgasintensiteten, ekskl. UER	UER-bidrag	Reduktion af drivhusgasintensiteten, inkl. UER	drivhusgasintensitet inkl. UER (g CO ₂ e/MJ)	drivhusgasintensitet ekskl. UER (g CO ₂ e/MJ)
Cypern	3,7 %	2,3 %	6,0 %	88,4	90,6
Danmark	3,7 %	2,3 %	6,0 %	88,5	90,6
Østrig	3,2 %	1,9 %	5,1 %	89,3	91,1
Ungarn	4,2 %	1,8 %	6,1 %	88,4	90,1
Estland	4,9 %	1,4 %	6,3 %	88,2	89,5
Slovakiet	4,5 %	1,3 %	5,8 %	88,6	89,9
Rumænien	4,0 %	0,8 %	4,8 %	89,6	90,3
Tjekkiet	5,4 %	0,7 %	6,1 %	88,4	89,0
Polen	4,4 %	0,4 %	4,7 %	89,6	90,0
Luxembourg	5,7 %	0,4 %	6,0 %	88,4	88,8
Italien	4,5 %	0,3 %	4,7 %	89,6	89,9
Belgien	6,3 %	0,0 %	6,3 %	88,1	88,1
Bulgarien	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,3	90,3
Kroatien	2,2 %	0,0 %	2,2 %	92,0	92,0
Finland	7,2 %	0,0 %	7,2 %	87,4	87,4
Frankrig	4,4 %	0,0 %	4,4 %	90,0	90,0
Tyskland	6,1 %	0,0 %	6,1 %	88,3	88,3
Grækenland	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,3	90,3
Irland	3,2 %	0,0 %	3,2 %	91,1	91,1
Letland	2,9 %	0,0 %	2,9 %	91,3	91,3
Litauen	3,3 %	0,0 %	3,3 %	91,0	91,0
Malta	6,2 %	0,0 %	6,2 %	88,2	88,2
Nederlandene	5,4 %	0,0 %	5,4 %	89,0	89,0
Portugal	3,4 %	0,0 %	3,4 %	90,9	90,9
Slovenien	3,8 %	0,0 %	3,8 %	90,5	90,5
Spanien	3,7 %	0,0 %	3,7 %	90,6	90,6
Sverige	19,1 %	0,0 %	19,1 %	76,1	76,1
EU27	5,2 %	0,3 %	5,5 %	89,0	89,2