



Bruxelles, den 24.10.2023
COM(2023) 655 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**Kvaliteten af benzin og diesellole til brug for vejtransport i Den Europæiske Union
(Rapporteringsår 2021)**

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union (Rapporteringsår 2021)

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 indberette 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 2021.

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 2021.

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 retsakt dertil⁵ 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 biobrændstoffer og biomassebrændstoffer med lav ILUC-risiko.

For indberetningsåret 2021 har alle 27 medlemsstater, Det Forenede Kongerige (herunder Nordirland⁶), Norge og Island fremlagt de nødvendige data om drivhusgasemissioner i det relevante format. 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 2021 i de 27 indberettende medlemsstater, 89 g CO₂e/MJ, hvilket svarer til en besparelse på 60 Mt CO₂-ækvivalent (CO₂e) for 2021. Dette er 5,5 % lavere end referenceniveauet i 2010 på 94,1 g CO₂e/MJ (svarende til en tilsvarende reduktion opnået i 27 EU-medlemsstater i 2020), 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 2021 viser, at de fremskridt, som EU's brændstofleverandører har gjort, varierer meget mellem EU's medlemsstater. 13 medlemsstater (Belgien, Cypern, Tjekkiet, Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Ungarn, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Slovakiet og Sverige) har nået deres mål om at reducere drivhusgasintensiteten af transportbrændstoffer med 6 % inden 2020 sammenlignet med 2010, hvilket for to medlemsstater er mere end i tidligere år (se figur 1). De største fremskridt inden for et år blev opnået af Finland og Sverige med stigninger på 6,0 og 2,5 procentpoint mellem 2020 og 2021 i forhold til referenceniveauet i 2010 efterfulgt af Portugal med 1,4 procentpoint. De fleste medlemsstater gjorde imidlertid enten meget små fremskridt, dvs. under 1,0 procentpoint (11 medlemsstater), eller forblev på samme niveau (seks medlemsstater) eller gjorde endda negative fremskridt (syv medlemsstater).

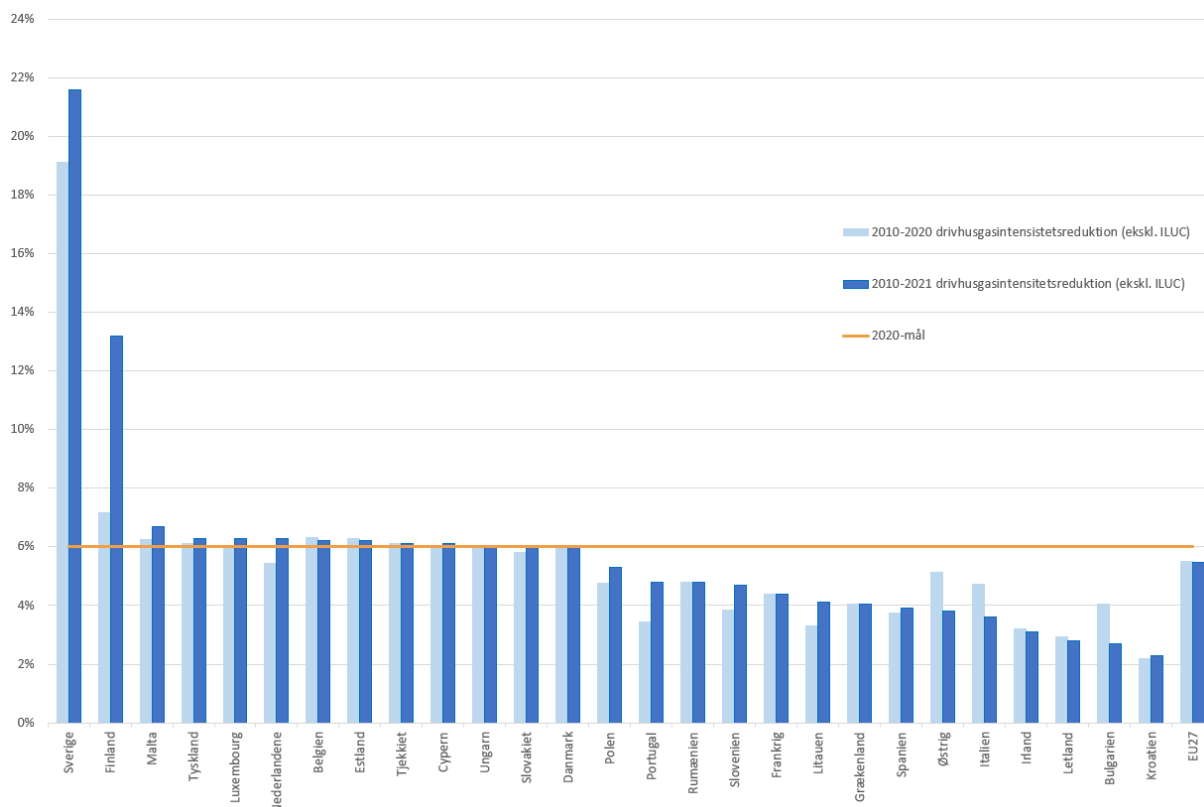
Polen er meget tæt på at nå målet på 6 % med 5,3 %, mens Portugal, Rumænien, Slovenien, Frankrig, Litauen og Grækenland har opnået reduktioner på mellem 4 % og 5 %. Endelig er reduktionen af drivhusgasintensiteten i syv medlemsstater (Spanien, Østrig, Italien, Irland, Letland, Bulgarien og Kroatien) fortsat lavere end 4 %. Der findes flere oplysninger i EEA's tekniske rapport nr. 2023/03 om drivhusgasintensiteten for transportbrændstoffer i EU i 2021⁷.

Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/807 af 13. marts 2019 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 for så vidt angår fastsættelse af råprodukter med høj risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen, for hvilke der er konstateret en betydelig udvidelse af produktionsarealet ind på arealer med stort kulstoflager, og certificering af biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler med lav risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen (EUT L 133 af 21.5.2019, s. 1).

⁶ Efter overgangsperiodens udløb finder Rådets direktiv (EU) 2015/652 om fastsættelse af relevante rapporteringsforpligtelser ikke længere anvendelse på Det Forenede Kongerige som helhed. I henhold til artikel 5, stk. 4, sammenholdt med bilag 2, punkt 47, i protokollen om Irland/Nordirland til udtrædelsesaftalen (<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 https://www.eionet.europa.eu/login?came_from=/etc/etcm/products/greenhouse-gas-intensities-of-transport-fuels-in-the-eu-in-2021/view.

Figur 1: Reduktioner i drivhusgasintensiteten af brændstoffer, der er opnået af EU-brændstofleverandører i medlemsstaterne, i perioderne 2010-2020 og 2010-2021 (kilde: Det Europæiske Miljøagentur)



Desuden blev opstrømsemmissionsreduktioner (UER)⁸ indberettet af 15 medlemsstater i 2021 (Østrig, Kroatien, Cypern, Tjekkiet, Danmark, Estland, Tyskland, Ungarn, Italien, Luxembourg, Malta, Polen, Rumænien, Slovakiet og Slovenien), der bidrog med mellem 0,1 og 2,7 procentpoint til opnåelsen af den samlede reduktion af drivhusgasemissioner. Den samlede indberettede UER var derfor 4 795 kt CO_{2e} i 2021, hvilket resulterede i en yderligere reduktion på 0,4 procentpoint af drivhusgasintensiteten af brændstoffer fra 5,1 % 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 tilgange⁹ til at kvantificere, kontrollere, validere, overvåge og indberette UER.

Når der tages hensyn til ILUC-emissioner¹⁰, er den gennemsnitlige drivhusgasintensitet af de brændstoffer, der blev leveret i EU i 2021, 3,7 % lavere end i 2010. Dette svarer til en besparelse på 40 mio. t CO_{2e} i 2021. 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 grønne pagt og den efterfølgende "Fit for 55"-lovgivningspakke, som Kommissionen foreslog den 14. juli 2021. For de fleste lovgivningsforslag er der opnået politisk enighed, og de ligger

⁸ "Opstrømsemmissioner": alle drivhusgasemissioner, som finder sted, inden råmaterialet når frem til et raffinaderi eller behandlingsanlæg, hvor brændstoffet fremstilles.

⁹ https://ec.europa.eu/clima/system/files/2016-11/guidance_note_on_uer_en.pdf.

¹⁰ 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.

tæt på vedtagelse eller er allerede blevet vedtaget. Den politiske enighed, der er opnået om direktivet om vedvarende energi, øger i væsentlig grad den overordnede ambition om dekarbonisering af transportbrændstoffer og energibærere. Medlemsstaterne skal reducere deres drivhusgasintensitet med mindst 14,5 % i forhold til 2010-referencescenariet eller have mindst 29 % vedvarende energi i det endelige energiforbrug i transportsektoren senest i 2030. Det nye transportmål i direktivet om vedvarende energi vil ophæve reduktionsmålet på 6 % i direktivet om brændstofkvalitet for at strømline lovgivningen. Desuden vil ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-forordningen også fremme produktionen og udbredelsen af bæredygtige alternative brændstoffer i luftfarts- og søfartssektoren.

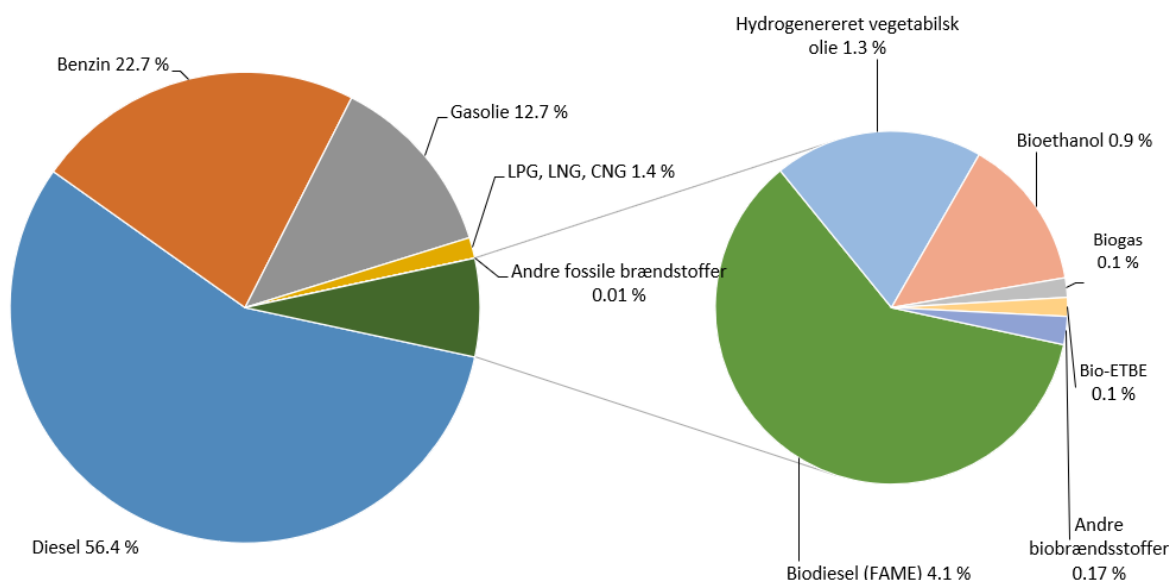
2.2 Brændstofforsyning

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 2021, var på 11 592 petajoule (PJ), hvilket svarer til en stigning på 10 % i forhold til 2020, hovedsagelig som følge af den økonomiske genopretning efter covid-19-krisen. Brændstofforsyningen var fortsat domineret af fossile brændstoffer (93,3 %) efterfulgt af biobrændstoffer (6,7 %) og en meget lille andel (0,03 %) af elektricitet (se *afsnit 2.4*). I 2021 blev der ikke foretaget indberetning vedrørende brændstoffer fra vedvarende kilder, der ikke er af biologisk oprindelse.

Brændstofforsyningen med fossile brændstoffer var i 2021 fortsat domineret af dieselloolie (56,4 % — 6 543 PJ) efterfulgt af benzin (22,7 % — 2 629 PJ) og gasolie¹¹ (12,7 % — 1 472 PJ). Andelen af flydende gas og naturgas udgjorde tilsammen 1,4 % (165 PJ) (se *figur 2*).

Figur 2: Forskellige brændstoffers andele af energiforsyningen pr. brændstoftype i 2021 (kilde: *Det Europæiske Miljøagentur*)

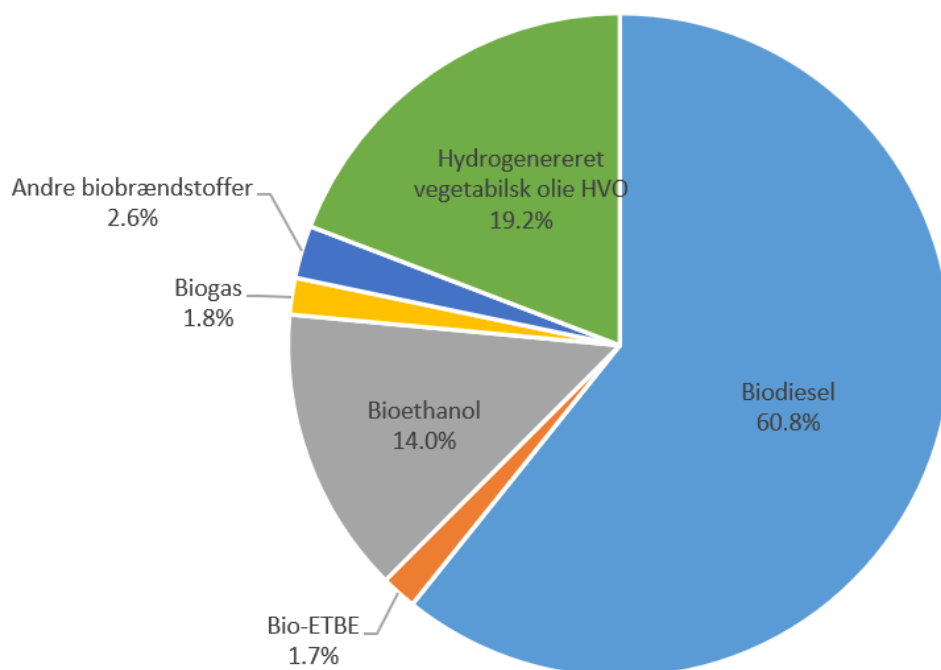


2.3 Biobrændstofforbrug

¹¹ "Gasolie" betegner brændstof, der anvendes til mobile ikke-vejgående maskiner, jf. definitionen i artikel 2, stk. 3, i direktivet om brændstofkvalitet.

Det samlede forbrug af biobrændstoffer steg en smule fra 723 PJ til 781 PJ mellem 2020 og 2021 i de 27 medlemsstater. Det domineres fortsat af biodiesel (fedtsyremethylester, FAME), der tegner sig for 60,8 % af det samlede forbrug af biobrændstoffer (475 PJ), efterfulgt af hydrogeneret vegetabilsk olie (HVO) (19,2 % — 150 PJ) og bioethanol (14,0 % — 109 PJ). Forbruget af bio-ethyl-tertiær-butyl-ether (bio-ETBE) tegnede sig for 1,7 % (13 PJ) og biogas for 1,8 % (14 PJ) af det samlede forbrug af biobrændstoffer. Alle andre biobrændstoffer tegnede sig for en andel på 2,6 % eller 20 PJ (se figur 3). Der blandes således omkring 80 % af alle biobrændstoffer i dieselolie. Der findes detaljerede oplysninger om alle biobrændstoffer og produktionsveje i EEA's tekniske rapport nr. 2023/03.

Figur 3: Forskellige biobrændstoffers andele af energiforsyningen pr. brændstoftype i 2021 (kilde: Det Europæiske Miljøagentur)



2.4 Elforbrug

Indberetning om elektricitetsforbrug er frivillig for brændstofleverandørerne; 11 medlemsstater indberettede data om elektricitetsforbrug for elektriske køretøjer, herunder motorcykler, sammenlignet med 15 i 2020 (se tabel 1). Den samlede indberettede mængde elektricitet, der forbruges af elektriske køretøjer, er steget til 9 859 593 GJ (ekskl. justering for drivlinjeeffektivitet) fra 6 218 196 GJ i 2020, hvilket svarer til en stigning på ca. 60 %. 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 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 2021 (kilde: Det Europæiske Miljøagentur)

Medlemsstat	Energimængde		Drivhusgasintensitet	
	eksklusive drivaggregat-effektivitet (GJ)	inklusive drivaggregat-effektivitet (GJ) ¹²	indberettet af medlemsstat (g CO ₂ e/MJ)	indberettet af medlemsstat (g CO ₂ e/kWh)
Østrig	178 818	71 527	21,8	78
Tjekkiet	2 234	893	177,0	637
Estland	62 091	27 659	114,5	412
Frankrig	2 853 505	1 141 402	15,8	56,9
Tyskland	4 989 600	1 995 840	147	529
Ungarn	28 065	11 226	58,7	211
Italien	310 951	124 380	110,3	397
Nederlandene	1 236 277	494 511	133,4	480
Slovakiet	10 158	4 063	13,1	47
Slovenien	4 116	1 646	90,7	327
Spanien	408	1 633	102,1	368
Sverige	10 158	4 063	13,1	47
I alt	9 859 593	4 052 598		

3. OVERSIGT OVER BRÆNDSTOFKVALITETSDATA I EU FOR 2021

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 2021.

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-vejpgående maskiner.

3.1 Benzin og diesel

Andelen af diesel har mellem 2017 og 2021 været stabil og nåede i 2021 op på 72,6 % af det samlede salg. Den samlede mængde diesel, der blev solgt i 2021, er steget med 6,4 % i forhold til 2020, sandsynligvis som følge af den økonomiske genopretning efter covid-19-krisen i 2020. Ligeledes er benzinsalget i 2021 steget med 9,7 % (se tabel 2).

¹² 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 drivlinje-effektivitet.

Tabel 2: Salg af dieselolie og benzin for EU-27 i 2017 – 2021 (i millioner liter og procentuelt)

	2017	2018	2019	2020	2021
Salg af dieselolie	235 388 (73,3 %)	241 653 (73,3 %)	246 865 (73,0 %)	217 395 (73,2 %)	231 224 (72,6 %)
Salg af benzin	85 911 (26,7 %)	87 994 (26,7 %)	90 917 (27,0 %)	79 659 (26,8 %)	87 385 (27,4 %)
I alt (diesel og benzin)	321 299	329 629	337 782	297 054	318 609

Dieselforbruget er dominerende i alle EU-medlemsstater, undtagen i Cypern, hvor benzinförbruget udgør 50 %. Andre lande med et relativt stort benzinförbruk er Nederlandene, Grækenland og Finland med andele på henholdsvis 48 %, 46 % og 38 %, mens de tilsvarende benzinandele i Bulgarien, Letland og Litauen i den anden ende er på henholdsvis 18 %, 15 % og 14 %.

Der er ingen væsentlige ændringer i fordelingen af benzinsalget med hensyn til oktantal for benzinkvalitet (RON) mellem 2020 og 2021. Størstedelen af benzinsalget i 2021 bestod af brændstoffer med en benzinkvalitet på 95 RON, og denne andel er steget en smule i forhold til 2020. Andelen af 95 < RON < 98-salget er faldet, og andelen af RON ≥ 98-salget forblev det samme i forhold til det foregående år (se tabel 3).

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

	2017	2018	2019	2020	2021
RON 95	84,3 %	80,0 %	77,8 %	79,3 %	80,5 %
95 < RON < 98	8,5 %	14,9 %	16,7 %	14,3 %	13,1 %
RON ≥ 98	6,9 %	4,9 %	5,4 %	6,4 %	6,4 %
RON = 91	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,01 %	0,03 %

3,2 Indhold af biokomponenter

Næsten al den benzin og diesel, der er solgt i EU i 2021, markedsføres som indeholdende biokomponenter. Af al solgt benzin indeholdt 99,7 % biokomponenter¹³ fordelt således: 65,4 % indeholdt op til 5 % ethanol udtrykt i volumen (E5), mens 34,2 % indeholdt op til 10 % ethanol (E10), som begge forblev på omtrent samme niveau som i 2020. 0,4 % benzin indeholdt mere end 10 % ethanol (E+¹⁴).

Al dieselolie, der blev solgt i 2021, indeholdt biokomponenter, mens 99,8 % af dieselolien indeholdt op til 7 % FAME (B7) og 0,2 % indeholdt mere (B+)¹⁵. Andelen af B+ faldt i 2021 på grund af Belgiens og Frankrigs lavere bidrag (se tabel 4).

¹³ Dette omfatter også bioethanol, der blandes direkte i benzin eller omdannes til ETBE og derefter blandes i benzin.

¹⁴ E+ er benzin med et ethanolindhold på > 10 % (volumenprocent).

¹⁵ B+ er dieselolie med et biodieselindhold på > 7 % (volumenprocent).

Tabel 4: Anvendelse af biokomponenter i benzin og diesel, der blev solgt i EU-27 i 2017-2021

Brændstoftype		2017	2018	2019	2020	2021
Benzin	E0	14,5 %	4,9 %	0,7 %	0,0 %	0,0 % ¹⁶
	E5	66,7 %	81,5 %	73,3 %	65,7 %	65,4 %
	E10	18,6 %	13,4 %	25,7 %	33,3 %	34,2 %
	E+	0,1 %	0,2 %	0,4 %	1,0 %	0,4 %
Diesel	B0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
	B7	81,8 %	99,2 %	99,1 %	86,2 %	99,8 %
	B+	16,2 %	0,8 %	0,8 %	13,8 %	0,2 %

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 2021, befandt sig inden for grænseværdierne.

Irland, Litauen, Nederlandene og Sverige har foretaget kontrol og indberettet fuld overholdelse af kravene for både benzin og dieselolie. Otte medlemsstater har foretaget kontrol og indberettet fuld overholdelse af kravene for benzin (Finland, Irland, Litauen, Malta, Nederlandene, Rumænien, Slovenien og Sverige) og ni for diesel (Kroatien, Cypern, Irland, Litauen, Luxembourg, Nederlandene, Polen, Slovakiet og Sverige).

Medlemsstaterne indberettede i alt 205 tilfælde af manglende overholdelse for benzin og 77 for diesel, hvilket svarer til en andel på henholdsvis 3,5 % og 1,6 % af det samlede antal prøver, der blev udtaget i 2021. For benzin er de mest almindelige parametre, der er faldet uden for specifikationerne, overskridelser af sommerdamptrykket (i 15 medlemsstater), aromaindhold (i fem medlemsstater), researchoktantallet (RON), motoroktantallet (MON) og svovlindhold (i fire medlemsstater for alle tre parametre). For diesel er de mest almindelige parametre, der er faldet uden for specifikationerne, svovlindholdet og FAME-indholdet (i seks medlemsstater for begge parametre).

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.

¹⁶ Kun Malta og Slovakiet indberettede 247 mio. liter solgt benzin uden biobrændstofindhold, hvilket svarer til en andel på 0,3 % af det samlede benzinsalg i 2021 (på grund af den lave andel er dette ikke medtaget i tabel 4).

Bilag

Tabel 5: Bidrag til opstrømmissionsreduktioner hen imod målet om en drivhusgasintensitet på 6 % i 2021, 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)	Indberettede UER (kt CO ₂ e)
Cypern	3,4 %	2,7 %	6,1 %	90,9	90,6	707,0
Danmark	3,8 %	2,2 %	6,0 %	90,6	90,6	3922,3
Ungarn	4,2 %	1,9 %	6,1 %	90,2	90,1	4164,1
Malta	4,8 %	1,9 %	6,7 %	89,6	88,2	130,0
Slovakiet	4,6 %	1,4 %	6,0 %	89,7	89,9	1439,7
Estland	4,8 %	1,4 %	6,2 %	89,6	89,5	562,5
Luxembourg	5,2 %	1,0 %	6,3 %	89,2	88,8	745,3
Polen	4,3 %	1,0 %	5,3 %	90,1	90,0	10011,6
Tjekkiet	5,2 %	1,0 %	6,1 %	89,3	89,0	2471,1
Tyskland	5,4 %	0,9 %	6,3 %	89,0	88,3	18282,4
Rumænien	4,0 %	0,8 %	4,8 %	90,3	90,3	2501,9
Østrig	3,1 %	0,8 %	3,8 %	91,2	91,1	2390,2
Slovenien	4,1 %	0,6 %	4,7 %	90,3	90,5	456,9
Kroatien	2,1 %	0,1 %	2,3 %	92,1	92,0	121,0
Italien	3,6 %	0,0 % ¹⁷	3,6 %	90,8	89,9	49,0
Belgien	6,2 %	0,0 %	6,2 %	88,3	88,1	0,0
Bulgarien	2,7 %	0,0 %	2,7 %	91,5	90,3	0,0
Finland	13,2 %	0,0 %	13,2 %	81,6	87,4	0,0
Frankrig	4,4 %	0,0 %	4,4 %	90,0	90,0	0,0
Grækenland	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,4	90,3	0,0
Irland	3,1 %	0,0 %	3,1 %	91,1	91,1	0,0
Letland	2,8 %	0,0 %	2,8 %	91,5	91,3	0,0
Litauen	4,1 %	0,0 %	4,1 %	90,2	91,0	0,0
Nederlandene	6,3 %	0,0 %	6,3 %	88,2	89,0	0,0
Portugal	4,8 %	0,0 %	4,8 %	89,5	90,9	0,0
Spanien	3,9 %	0,0 %	3,9 %	90,5	90,6	0,0
Sverige	21,6 %	0,0 %	21,6 %	73,7	76,1	0,0
EU27	5,1 %	0,4 %	5,5 %	90,7	89,3	47954,9

¹⁷ Det indberettede UER-bidrag for Italien er på 0,004 %. På grund af afrundingen opad viser værdien i tabellen 0,0 %.