



Bruselas, 26.10.2022
COM(2022) 515 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

**Calidad de la gasolina y el gasóleo utilizados en el transporte por carretera en la Unión
Europea
(Año de referencia 2020)**

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Calidad de la gasolina y el gasóleo utilizados en el transporte por carretera en la Unión Europea (Año de referencia 2020)

1. INTRODUCCIÓN

De conformidad con el artículo 7 *bis* de la Directiva 98/70/CE¹, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo (en lo sucesivo, la «Directiva sobre la calidad de los combustibles»), y el artículo 5 de la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo, por la que se establecen métodos de cálculo y requisitos de notificación de conformidad con la Directiva 98/70/CE², los Estados miembros están obligados a presentar anualmente un informe sobre la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de los combustibles y la energía suministrados en sus territorios. Esta obligación de notificación se aplicó por primera vez al año de referencia 2017, tras la aplicación y transposición de la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo. El presente informe anual comprende los datos comunicados con respecto al año 2020.

Además, de conformidad con el artículo 8, apartado 3, de la Directiva 98/70/CE, los Estados miembros deben presentar un informe relativo a los datos nacionales sobre la calidad de los combustibles correspondientes al año civil anterior.

El presente informe anual, que resume la información facilitada por los Estados miembros sobre los requisitos de notificación antes mencionados, se basa en los datos presentados por los Estados miembros a la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) en relación con el año 2020.

2. VOLÚMENES E INTENSIDAD DE LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO DURANTE EL CICLO DE VIDA DE LOS TIPOS DE COMBUSTIBLE Y ENERGÍA

El artículo 7 *bis* de la Directiva sobre la calidad de los combustibles, junto con la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo, establece los requisitos de notificación sobre lo siguiente:

- el volumen total de cada tipo de combustible o la energía suministrada para el transporte por carretera y las máquinas móviles no de carretera (incluidos los buques de navegación interior cuando no se hallen en el mar), los tractores agrícolas y forestales, así como las embarcaciones de recreo cuando no se hallen en el mar;
- las emisiones de GEI durante el ciclo de vida por unidad de energía, incluidos los valores medios provisionales de las emisiones estimadas del cambio indirecto del uso de la tierra (CIUT) procedentes de los biocarburantes³;
- las materias primas y los procesos de producción de biocarburantes utilizados para cada uno de los biocarburantes suministrados en los territorios de los Estados miembros.

¹ Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 58).

² Directiva (UE) 2015/652 del Consejo, de 20 de abril de 2015, por la que se establecen métodos de cálculo y requisitos de notificación de conformidad con la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo (DO L 107 de 25.4.2015, p. 26).

³ Directiva (UE) 2015/1513 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se modifican la Directiva 98/70/CE, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo, y la Directiva 2009/28/CE, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 239 de 15.9.2015, p. 8).

La Directiva sobre la calidad de los combustibles obliga a los Estados miembros a exigir a los proveedores de combustible que reduzcan la intensidad de los GEI durante el ciclo de vida de los combustibles para el transporte, es decir, las emisiones de GEI durante el ciclo de vida por unidad de energía procedentes de los combustibles y la energía suministrados, como mínimo un 6 % a más tardar el 31 de diciembre de 2020, en comparación con las normas mínimas para combustibles fijadas para 2010 de 94,1 g de CO_{2eq}/MJ. Las emisiones de GEI resultantes del cambio indirecto del uso de la tierra no se tienen en cuenta al evaluar el cumplimiento del objetivo de reducción mínima del 6 %. La Directiva (UE) 2018/2001 sobre energías renovables⁴ prevé varias medidas para abordar el cambio indirecto del uso de la tierra, incluido un límite para los biocarburantes producidos a partir de alimentos y piensos, a través de su acto delegado⁵ en el que se establecen criterios detallados para determinar las materias primas con riesgo elevado de provocar un cambio indirecto del uso de la tierra para los biocarburantes que se eliminarán gradualmente de aquí a 2030 y los criterios para la certificación de los biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa con bajo riesgo de provocar un cambio indirecto del uso de la tierra.

En el año 2020, los veintisiete Estados miembros, el Reino Unido, Noruega e Islandia facilitaron datos sobre las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero en el formato adecuado. No obstante, el Reino Unido proporcionó datos sin separar los correspondientes a Irlanda del Norte⁶, por lo que no pudieron incluirse datos relativos a Irlanda del Norte en las cifras agregadas del informe. Dado que la obligación de notificación de 2020 no se aplica al Reino Unido en su conjunto, los datos correspondientes a todo el Reino Unido tampoco se incluyen en el informe. No obstante, se incluyen en el presente informe algunos datos relativos a Irlanda del Norte que se facilitaron fuera del formato de notificación. Las comparaciones entre las cifras agregadas se refieren a la Europa de los Veintisiete para todos los años de referencia.

2.1. Emisiones de gases de efecto invernadero y distancia al objetivo 2020

De acuerdo con los datos facilitados, la intensidad media de GEI de los combustibles y la energía suministrados en los 27 Estados miembros en 2020 fue de 89 g CO_{2eq}/MJ, lo que corresponde a un ahorro de 51 millones de toneladas equivalentes de dióxido de carbono (CO_{2eq}) en el año 2020. Se trata de un 5,5 % menos que la base de referencia de 2010 de 94,1 g CO_{2eq}/MJ (frente a una reducción del 4,3 % alcanzada por 27 Estados miembros de la UE en 2019), lo que significa que es necesaria una reducción adicional del 0,5 % de la intensidad de GEI de todos los combustibles fósiles, los biocarburantes y la energía suministrada para llegar al objetivo del 6 %.

Los datos notificados correspondientes a 2020 muestran que el progreso alcanzado por los proveedores de combustible de la UE varía considerablemente entre los Estados miembros de la Unión. Once Estados miembros (Alemania, Bélgica, Chequia, Chipre, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Hungría, Luxemburgo, Malta y Suecia) han alcanzado su objetivo de reducir la intensidad de GEI de los combustibles para el transporte en un 6 % para 2020, en comparación con 2010 (véase la *figura 1*). Esto representa una mejora importante para muchos Estados miembros con respecto al año de referencia 2019, en el que solo dos Estados miembros, Suecia y Finlandia, habían alcanzado el objetivo del 6 %. Chipre y Estonia

⁴ Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

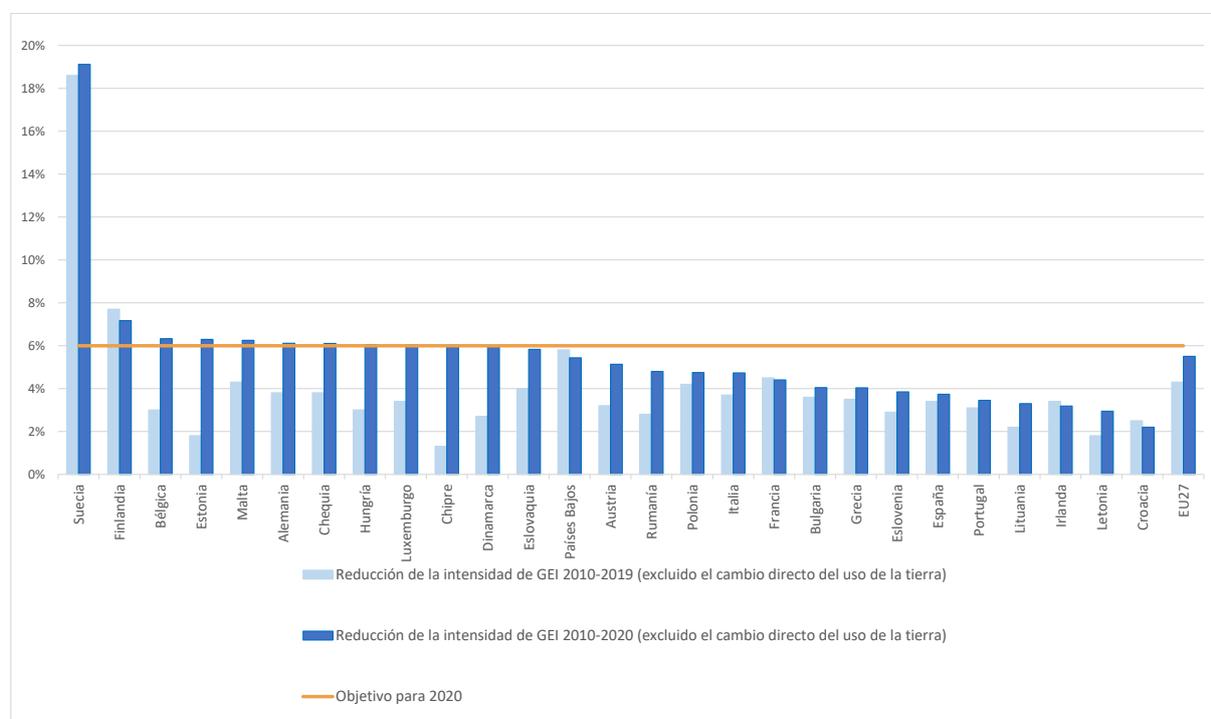
⁵ COM(2019) 2055 final: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:99ec1d90-457c-11e9-a8ed-01aa75ed71a1.0022.02/DOC_1&format=PDF.

⁶ Tras el final del período transitorio, la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo por la que se establecen las obligaciones de notificación pertinentes ya no se aplica al Reino Unido en su conjunto. No obstante, de conformidad con el artículo 5, apartado 4, leído conjuntamente con el anexo 2, punto 47, del Protocolo sobre Irlanda e Irlanda del Norte del Acuerdo de Retirada (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:12020W/TXT>), la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo sigue aplicándose al Reino Unido, y en el Reino Unido, en lo que respecta a Irlanda del Norte.

lograron los mayores avances en un año, con aumentos de 4,7 y 4,5 puntos porcentuales entre 2019 y 2020 con respecto a la base de referencia de 2010, seguidos de Bélgica, Dinamarca y Hungría con aumentos que oscilaban entre 3,3 y 3,1 puntos porcentuales. Sobre la base de los datos preliminares facilitados por el Reino Unido⁷, Irlanda del Norte ha logrado una reducción de la intensidad de GEI del 6,2 % para el combustible suministrado en Irlanda del Norte en 2020.

En lo que a distancia al objetivo se refiere, Eslovaquia, los Países Bajos y Austria están muy cerca de lograr el objetivo del 6 % con un 5,8, 5,4 y 5,1 % respectivamente, mientras que Rumanía, Polonia, Italia, Francia, Bulgaria y Grecia han logrado reducciones que oscilan entre el 4 y el 5 %. Por último, en siete Estados miembros (Croacia, Eslovenia, España, Irlanda, Letonia, Lituania y Portugal) la reducción de la intensidad de GEI sigue siendo inferior al 4 %. Para más información véase el informe técnico n.º 2022/2 de la AEMA sobre las intensidades de los gases de efecto invernadero de los combustibles de transporte en la UE en 2020⁸.

Figura 1: Reducciones de la intensidad de GEI de los combustibles conseguidas por los proveedores de combustible de los Estados miembros de la UE en los períodos 2010-2019 y 2010-2020 (Fuente: AEMA)



Asimismo, en 2020, once Estados miembros (Austria, Chequia, Chipre, Dinamarca, Estonia, Eslovaquia, Hungría, Italia, Luxemburgo, Polonia y Rumanía) notificaron reducciones de emisiones desde la fuente⁹ que contribuyeron entre 0,3 y 2,3 puntos porcentuales al logro de la reducción global de las emisiones de GEI en estos Estados miembros. Por consiguiente, el total de reducciones de emisiones desde la fuente notificado fue de 2 625 kt CO_{2eq} en 2020 lo que se traduce en una reducción adicional de 0,3 puntos porcentuales de la intensidad de las

⁷ En este momento, el Reino Unido está finalizando su presentación de informes sobre Irlanda del Norte en virtud del artículo 7 bis de la Directiva sobre la calidad de los combustibles y de artículo 5 de la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo.

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

⁹ Por «emisiones desde la fuente» se entienden todas las emisiones de gases de efecto invernadero generadas antes de la entrada de la materia prima en la refinería o planta de procesamiento en la que se produce el combustible.

emisiones de GEI de los combustibles, del 5,2 al 5,5 % (véase el *cuadro 5 del anexo del presente informe*). Las reducciones de las emisiones desde la fuente alegadas por un proveedor deben cuantificarse y notificarse de conformidad con los requisitos establecidos en la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo. En una nota orientativa¹⁰ puede encontrarse información más detallada sobre los enfoques para cuantificar, supervisar e informar sobre las reducciones de las emisiones desde la fuente.

Si se tienen en cuenta las emisiones resultantes del cambio indirecto del uso de la tierra¹¹, la intensidad media de GEI de los combustibles suministrados en la UE en 2020 fue un 3,3 % inferior a la de 2010, lo que corresponde a un ahorro de 30 millones de toneladas de CO_{2eq} en el año 2020. De conformidad con el artículo 7 *quinquies* de la Directiva 98/70/CE que establece el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero del ciclo de vida de los biocarburantes, las emisiones resultantes del cambio indirecto del uso de la tierra no se tienen en cuenta al evaluar el cumplimiento del objetivo mínimo de reducción del 6 %.

Serán necesarias nuevas medidas para seguir descarbonizando el combustible utilizado en el transporte y contribuir a la mayor ambición climática establecida en el Pacto Verde Europeo y en el posterior paquete de medidas «Objetivo 55» propuesto por la Comisión el 14 de julio de 2021 y en proceso de codecisión. La revisión propuesta de la Directiva sobre fuentes de energía renovables¹² aumenta sustancialmente la ambición global con el fin de reducir la intensidad de las emisiones de GEI de todos los combustibles para el transporte en un 13 % de aquí a 2030, en comparación con la base de referencia de 2010, mientras que la Comisión ha propuesto derogar el objetivo de reducción del 6 % de la Directiva sobre la calidad de los combustibles a fin de evitar la doble regulación y simplificar la legislación. Los Reglamentos propuestos sobre las iniciativas «ReFuelEU Aviation» y «FuelEU Maritime» también tienen por objeto impulsar la producción y la adopción de combustibles alternativos sostenibles en los sectores aéreo y marítimo.

2.2. Suministro de combustible

En esta sección se ofrecen los datos facilitados por los Estados miembros sobre todos los combustibles fósiles, los biocarburantes y los combustibles de origen no biológico dentro del ámbito de aplicación de la Directiva sobre la calidad de los combustibles para el transporte por carretera y las máquinas móviles no de carretera.

El suministro total de combustible notificado por los veintisiete Estados miembros en 2020 fue de 10 585 petajulios (PJ), lo que representa una disminución del 10,8 % con respecto a 2019, sobre todo debido a los efectos de la crisis de la COVID-19. El suministro de combustible siguió estando dominado en gran medida por los combustibles fósiles (93,2 %), seguidos por los biocarburantes (6,8 %) y una cuota muy pequeña (0,02 %) de electricidad (véase la *sección 2.4*). En 2020 no se notificó ningún combustible renovable de origen no biológico.

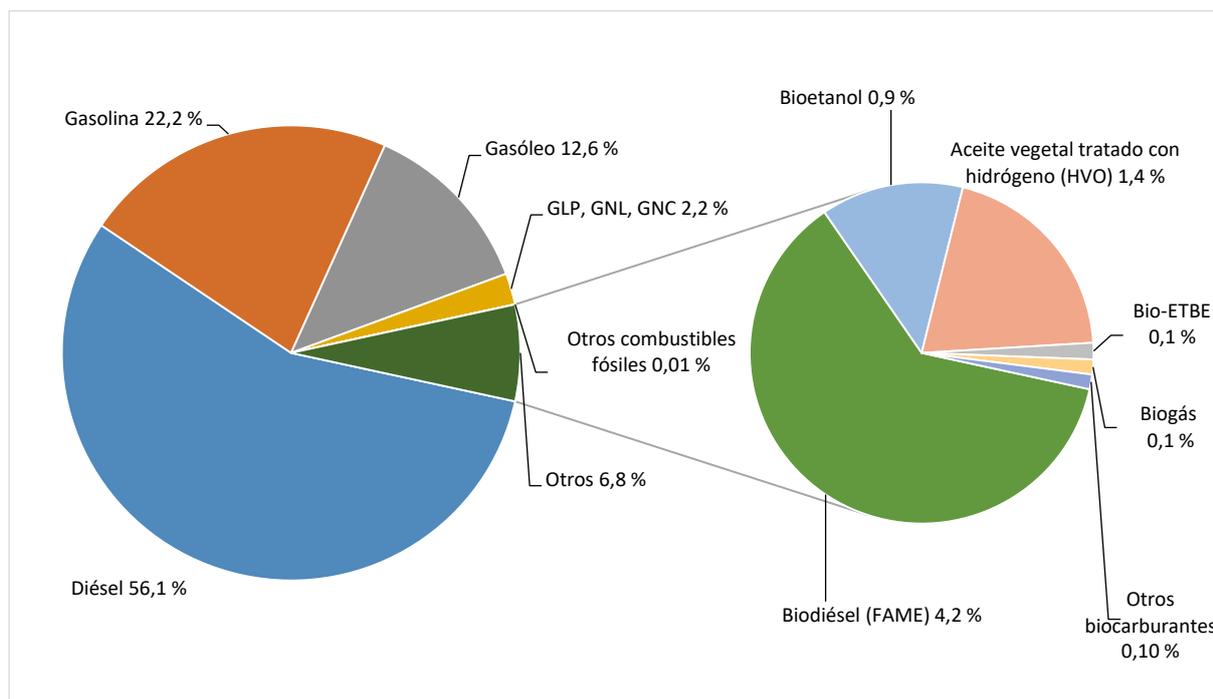
El suministro de combustibles fósiles en 2020 siguió estando dominado por el combustible diésel (un 56,1 %; 5 934 PJ), seguido de la gasolina (22,2 %; 2 354 PJ) y el gasóleo (12,6 %; 1 337 PJ). El porcentaje total correspondiente al gas licuado de petróleo y al gas natural fue del 2,2 % (236 PJ) (véase la *figura 2*).

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

¹¹ Para efectuar este cálculo se tuvieron en cuenta las emisiones estimadas provisionales de los biocarburantes, resultantes del cambio indirecto del uso de la tierra, tal como figuran en el anexo V de la Directiva sobre la calidad de los combustibles.

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

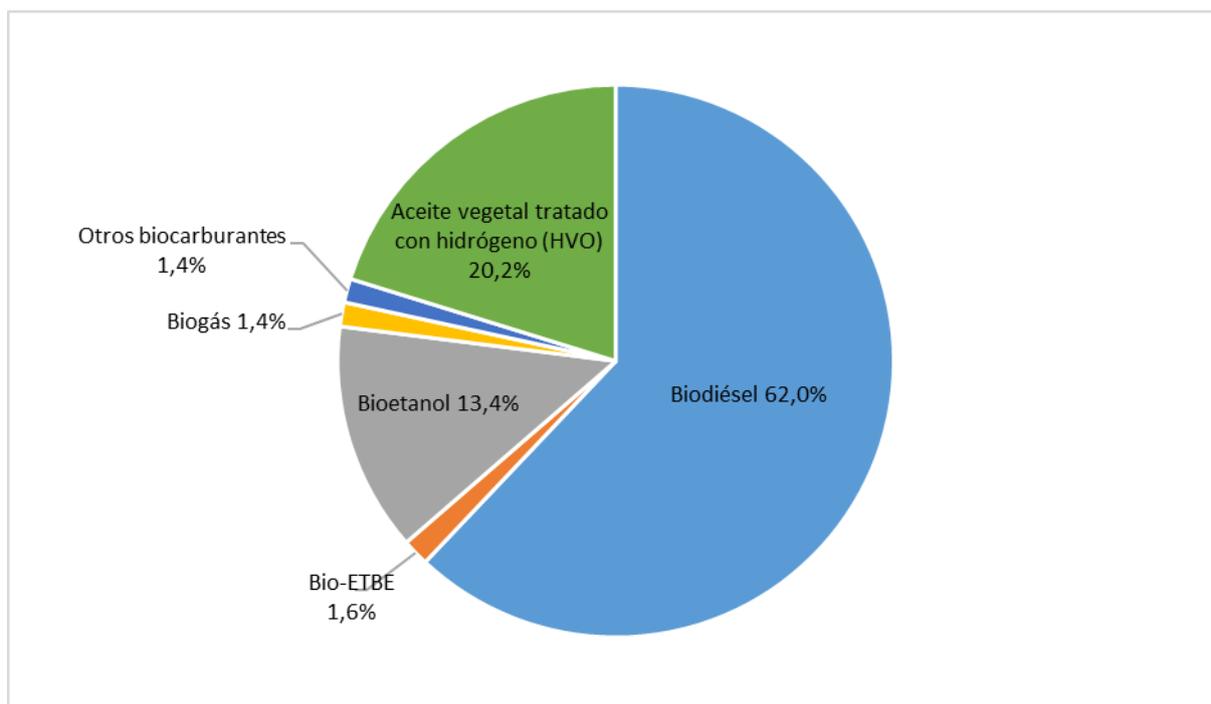
Figura 2: Porcentajes del suministro de energía procedente de combustibles por tipo de combustible en 2020 (Fuente: AEMA)



2.3. Consumo de biocarburantes

El consumo total de biocarburantes aumentó ligeramente de 693 PJ a 723 PJ entre 2019 y 2020 en los veintisiete Estados miembros. Sigue estando dominado por el biodiésel (éster metílico de ácidos grasos, FAME), que representa el 62,0 % del consumo total de biocarburantes (449 PJ), seguido del aceite vegetal tratado con hidrógeno (HVO) (20,2 %; 146 PJ), y el bioetanol (13,4 %; 97 PJ). El bio-etil-terc-butil éter (bio-ETBE) representó el 1,6 % (11 PJ) y el biogás el 1,4 % (10 PJ) del consumo total de biocarburantes. Todos los demás biocarburantes supusieron un porcentaje mucho menor (véase la *figura 3*). Así pues, más del 80 % de todos los biocarburantes se mezclan con combustible diésel. En el informe técnico n.º 2022/02 de la AEMA puede encontrarse información detallada sobre todos los biocarburantes y los procesos de producción de biocarburantes.

Figura 3: Porcentajes del suministro de energía procedente de biocarburantes por tipo de combustible en 2020 (Fuente: AEMA)



2.4. Consumo de electricidad

La notificación del consumo de electricidad por los proveedores de combustible es voluntaria y quince Estados miembros, frente a once en 2019, notificaron datos sobre la electricidad consumida por los vehículos y las motocicletas eléctricos (véase el *cuadro 1*). La cantidad total notificada de electricidad consumida por los vehículos eléctricos ha aumentado hasta 6 218 196 GJ (excluido el ajuste de la eficiencia del grupo motopropulsor) frente a 3 714 644 GJ en 2019, lo que representa un aumento del 67 %. El consumo real de electricidad de los vehículos eléctricos en los diferentes Estados miembros puede ser mayor ya que la notificación del consumo de electricidad no es obligatoria en virtud del artículo 7 *bis* y todavía son pocos los Estados miembros que informan sobre dicho consumo, aunque ello contribuiría a alcanzar el objetivo del 6 %.

Cuadro 1: Electricidad consumida por los vehículos y las motocicletas eléctricos en 2020 como contribución notificada por los proveedores de combustibles a su objetivo de reducción de GEI (Fuente: AEMA)

Estado miembro	Cantidad de energía		Intensidad de GEI	
	excluida la eficiencia del grupo motopropulsor (GJ)	incluida la eficiencia del grupo motopropulsor ¹³ (GJ)	notificada por Estado miembro (g CO _{2eq} /MJ)	notificada por Estado miembro (g CO _{2eq} /kWh)
Austria	69 971	27 988	21,8	78
Bulgaria	129 600	51 840	522,0	1 879
Chequia	1 085	434	177,0	637
Estonia	62 091	24 836	114,5	412
Francia	1 526 400	610 560	16,6	60
Alemania	2 394 000	957 600	153,0	551
Hungría	17 387	6 955	56,3	203
Irlanda	176 276	70 511	110,1	396
Italia	234 015	93 606	110,3	397
Países Bajos	766 091	306 437	141,0	508
Portugal	37 350	14 940	65,7	237
Rumanía	645 225	258 090	-	-
Eslovaquia	155 950	62 380	46,4	167
Eslovenia	2 447	979	97,5	351
Suecia	308	123	13,0	47
Total	6 218 196	2 487 279		

3. RECAPITULACIÓN DE LOS DATOS SOBRE LA CALIDAD DE LOS COMBUSTIBLES EN 2020 EN LA UE

Con arreglo al artículo 8 de la Directiva sobre la calidad de los combustibles, los veintisiete Estados miembros, Noruega y el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte presentaron informes sobre los datos nacionales de la calidad de los combustibles correspondientes al año 2020.

Esta sección recoge los datos sobre las ventas de gasolina y combustible diésel, y los biocomponentes incluidos en ellos, para el transporte por carretera notificados por los veintisiete Estados miembros de la UE. Se excluyen otros combustibles fósiles, otros biocarburantes y carburantes de origen no biológico, así como los combustibles utilizados para máquinas móviles no de carretera.

3.1. Gasolina y diésel

La proporción de las ventas de diésel en comparación con las de gasolina permaneció estable entre 2017 y 2020, alcanzando el 73,2 % de las ventas totales en 2020. Anteriormente había aumentado ligeramente, del 71,2 % en 2014, al 73,3 % en 2017. Este es el legado de la denominada «dieselización» del parque automovilístico europeo en las últimas décadas, que cesó a raíz del escándalo de las emisiones de combustible diésel. El total de combustible diésel vendido en 2020 ha disminuido un 12 % con respecto a 2019 como consecuencia de la

¹³ De conformidad con el anexo I, de la parte 1 de la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo, el objetivo de reducción de GEI se calcula sobre la base de las cantidades de electricidad utilizando el factor de ajuste para la tecnología de vehículos eléctricos, que corresponde a la inclusión de la eficiencia del grupo motopropulsor.

crisis de la COVID-19. Las ventas de gasolina en 2020 disminuyeron en un porcentaje similar (12,4 %) (véase el *cuadro 2*).

Cuadro 2: Ventas de combustible diésel y gasolina en la Europa de los Veintisiete (en millones de litros y sus correspondientes porcentajes) en el período 2017 – 2020

	2017	2018	2019	2020
Ventas de combustible diésel	235 388 (73,3 %)	241 653 (73,3 %)	246 865 (73,0 %)	217 395 (73,2 %)
Ventas de gasolina	85 911 (26,7 %)	87 994 (26,7 %)	90 917 (27,0 %)	79 659 (26,8 %)
Total (diésel y gasolina)	321 299	329 629	337 782	297 054

El consumo de combustible diésel es el predominante en todos los Estados miembros de la UE, excepto en Chipre, donde la proporción del consumo de gasolina es del 50 %. Otros países con un consumo de gasolina relativamente elevado son Grecia, los Países Bajos y Finlandia, con un porcentaje del 45, 42 y 38 % respectivamente, mientras que, en el otro extremo, en Bulgaria, Letonia y Lituania, el porcentaje de gasolina es del 18, 16 y 13 % respectivamente.

Entre 2019 y 2020, no hay cambios significativos en la distribución de las ventas de gasolina en lo que al índice de octano research (RON) se refiere. La mayor parte de las ventas de gasolina realizadas en 2020 fueron combustibles con un octanaje RON de 95, cuya proporción aumentó ligeramente en comparación con 2019. El porcentaje de ventas de combustibles con un octanaje RON igual o superior a 95 e inferior a 98 disminuyó, mientras que el de combustibles con un octanaje RON igual o superior a 98 aumentó ligeramente con respecto al año anterior (véase el *cuadro 3*).

Cuadro 3: Porcentaje de ventas de gasolina en la Europa de los Veintisiete según índices RON

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

3.2. Contenido de biocomponentes

En 2020, casi toda la gasolina y el combustible diésel vendidos en la UE se comercializaron con la indicación de que contenían biocomponentes. El 99,8 % de toda la gasolina vendida contenía biocomponentes¹⁴ con el siguiente desglose: el 65,7 % tenía hasta un 5 % de contenido de etanol en volumen (E5), lo que supone 7,6 puntos porcentuales menos que en

¹⁴ Esto incluye bioetanol mezclado directamente con gasolina o convertido en ETBE y después mezclado con gasolina.

2019, mientras que el 33,3 % de la gasolina tenía hasta un 10 % de etanol (E10), lo que representa un aumento de 7,6 puntos porcentuales con respecto a 2019; el 1,0 % de la gasolina contenía más del 10 % de etanol (E+¹⁵).

El 99,7 % de todo el combustible diésel vendido contenía biocomponentes, mientras que el 86,2 % contenía hasta un 7 % en FAME (B7) y el 13,8 % contenía un porcentaje mayor (B+)¹⁶, lo que supone un importante aumento frente al 0,8 % de 2019 (véase el *cuadro 4*).

Cuadro 4: Uso de biocomponentes en la gasolina y el combustible diésel vendidos en la Europa de los Veintisiete entre 2017 y 2020

Tipo de combustible		2017	2018	2019	2020
Gasolina	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 %
Diésel	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. Cumplimiento de los combustibles sólidos con los límites de calidad

En el conjunto de la UE, se observa un elevado cumplimiento con los límites de calidad de los combustibles. La gran mayoría de los principales parámetros de combustible en las muestras tomadas en 2020 se encontraron dentro de los límites de tolerancia.

Eslovenia, Lituania y Suecia verificaron y notificaron el pleno cumplimiento con respecto a la gasolina y el combustible diésel. Ocho Estados miembros verificaron y notificaron el pleno cumplimiento en el caso de la gasolina (Bulgaria, Eslovenia, Lituania, Luxemburgo, Malta, los Países Bajos, Rumanía y Suecia), y diecisiete en el caso del diésel (Austria, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, Finlandia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, los Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía y Suecia).

Los Estados miembros notificaron un total de 235 casos de incumplimiento para la gasolina y 90 para el diésel, lo que representa un porcentaje del 1 y el 0,4 % respectivamente del número total de muestras tomadas en 2020, que fue de un 33 % menos que en 2019. En cuanto a la gasolina, los parámetros que se encontraron con mayor frecuencia fuera de las especificaciones fueron las superaciones de la presión de vapor durante el período estival (en

¹⁵ E+ es gasolina con un contenido de etanol superior al 10 % (% v/v).

¹⁶ B+ es diésel con un contenido de biodiésel superior al 7 % (% v/v).

¹⁷ Únicamente Malta y Eslovaquia notificaron la venta de 186 millones de litros de gasolina sin contenido de biocarburantes, lo que corresponde al 0,2 % del total de las ventas de gasolina en 2020 (dado que se trata de un porcentaje bajo, no figura en el cuadro 4).

¹⁸ Únicamente Letonia notificó la venta de 638 millones de litros de combustible diésel en el período invernal sin contenido de biocarburantes, lo que supone el 0,3 % del total de ventas de combustible diésel en 2020 (dado que se trata de un porcentaje bajo, no figura en el cuadro 4).

quince Estados miembros), el octanaje RON (en seis Estados miembros), el octanaje MON (en cinco Estados miembros), el contenido en aromáticos (análisis de hidrocarburos, en cinco Estados miembros) y el contenido de azufre (en un Estado miembro, Francia). En el caso del combustible diésel, los parámetros que se encontraron con mayor frecuencia fuera de las especificaciones fueron el contenido de azufre y el contenido de FAME (en seis Estados miembros para ambos parámetros).

Todos los Estados miembros han descrito las medidas adoptadas tras la detección de muestras no conformes. Tales medidas consistieron en informar a las autoridades competentes, iniciar investigaciones, imponer sanciones y multas y repetir el muestreo. En un pequeño número de casos no se tomó ninguna medida cuando se encontraron parámetros no conformes pero muy próximos a los límites de tolerancia.

No fue, por tanto, necesario que la Comisión pusiera en marcha investigaciones en este ámbito. Cabe concluir que el sistema de control de la calidad de los combustibles en vigor garantiza la venta de combustibles de alta calidad en la UE de conformidad con los requisitos de la Directiva sobre la calidad de los combustibles.

Anexo

Cuadro 5: Contribución de la reducción de emisiones desde la fuente al objetivo del 6 % de intensidad de las emisiones de GEI en 2020, con exclusión del cambio indirecto del uso de la tierra (Fuente: AEMA)

Estado miembro	Reducción de la intensidad de GEI excluidas las reducciones de emisiones desde la fuente	Contribución de la reducción de emisiones desde la fuente	Reducción de la intensidad de GEI incluidas las reducciones de emisiones desde la fuente	Reducción de la intensidad de GEI incluidas las reducciones de emisiones desde la fuente (g CO _{2eq} /MJ)	Reducción de la intensidad de GEI excluidas las reducciones de emisiones desde la fuente (g CO _{2eq} /MJ)
Chipre	3,7 %	2,3 %	6,0 %	88,4	90,6
Dinamarca	3,7 %	2,3 %	6,0 %	88,5	90,6
Austria	3,2 %	1,9 %	5,1 %	89,3	91,1
Hungría	4,2 %	1,8 %	6,1 %	88,4	90,1
Estonia	4,9 %	1,4 %	6,3 %	88,2	89,5
Eslovaquia	4,5 %	1,3 %	5,8 %	88,6	89,9
Rumanía	4,0 %	0,8 %	4,8 %	89,6	90,3
Chequia	5,4 %	0,7 %	6,1 %	88,4	89,0
Polonia	4,4 %	0,4 %	4,7 %	89,6	90,0
Luxemburgo	5,7 %	0,4 %	6,0 %	88,4	88,8
Italia	4,5 %	0,3 %	4,7 %	89,6	89,9
Bélgica	6,3 %	0,0 %	6,3 %	88,1	88,1
Bulgaria	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,3	90,3
Croacia	2,2 %	0,0 %	2,2 %	92,0	92,0
Finlandia	7,2 %	0,0 %	7,2 %	87,4	87,4
Francia	4,4 %	0,0 %	4,4 %	90,0	90,0
Alemania	6,1 %	0,0 %	6,1 %	88,3	88,3
Grecia	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,3	90,3
Irlanda	3,2 %	0,0 %	3,2 %	91,1	91,1
Letonia	2,9 %	0,0 %	2,9 %	91,3	91,3
Lituania	3,3 %	0,0 %	3,3 %	91,0	91,0
Malta	6,2 %	0,0 %	6,2 %	88,2	88,2
Países Bajos	5,4 %	0,0 %	5,4 %	89,0	89,0
Portugal	3,4 %	0,0 %	3,4 %	90,9	90,9
Eslovenia	3,8 %	0,0 %	3,8 %	90,5	90,5
España	3,7 %	0,0 %	3,7 %	90,6	90,6
Suecia	19,1 %	0,0 %	19,1 %	76,1	76,1
EU27	5,2 %	0,3 %	5,5 %	89,0	89,2