



Bruxelles, 26.10.2022
COM(2022) 515 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

**Calitatea benzinei și a motorinei utilizate în transportul rutier în Uniunea Europeană
(Anul de raportare 2020)**

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Calitatea benzinei și a motorinei utilizate în transportul rutier în Uniunea Europeană (Anul de raportare 2020)

1. INTRODUCERE

În temeiul articolului 7a din Directiva 98/70/CE¹ privind calitatea benzinei și a motorinei (denumită în continuare „Directiva privind calitatea carburanților”) și al articolului 5 din Directiva (UE) 2015/652 a Consiliului de stabilire a metodelor de calcul și a cerințelor de raportare în temeiul Directivei 98/70/CE², statele membre au obligația de a raporta anual intensitatea gazelor cu efect de seră (GES) generate de carburanții și de energia furnizate pe teritoriul lor. Această obligație de raportare s-a aplicat pentru prima dată pentru anul de raportare 2017, în urma aplicării și a transpunerii Directivei (UE) 2015/652 a Consiliului. Prezentul raport anual cuprinde datele raportate pentru anul 2020.

În plus, în temeiul articolului 8 alineatul (3) din Directiva 98/70/CE, statele membre au obligația de a prezenta un raport conținând informații privind calitatea carburanților la nivel național pentru anul calendaristic precedent.

Prezentul raport anual rezumă informațiile furnizate de statele membre în legătură cu cerințele de raportare menționate mai sus. Acesta se bazează pe datele transmise de statele membre Agenției Europene de Mediu (AEM) pentru anul 2020.

2. VOLUMELE ȘI INTENSITATEA GAZELOR CU EFECT DE SERĂ GENERATE PE DURATA CICLULUI DE VIAȚĂ DE TIPURILE DE CARBURANT ȘI DE ENERGIE

Articolul 7a din Directiva privind calitatea carburanților, coroborat cu Directiva (UE) 2015/652 a Consiliului, stabilește cerințe de raportare cu privire la următoarele:

- volumul total al fiecărui tip de carburant sau de energie furnizat pentru transportul rutier și utilajele mobile nerutiere (inclusiv navele de navigație interioară atunci când nu se află pe mare), pentru tractoarele agricole și forestiere, precum și pentru ambarcațiunile de agrement atunci când nu se află pe mare;
- emisiile de GES pe durata ciclului de viață pe unitate de energie, inclusiv valorile medii provizorii ale emisiilor estimate legate de schimbarea indirectă a utilizării terenurilor (ILUC) generate de biocarburanți³;
- materia primă și filiera de producție a biocarburanților utilizate pentru fiecare dintre biocarburanții furnizați pe teritoriul statelor membre.

Directiva privind calitatea carburanților obligă statele membre să le impună furnizorilor de carburanți să reducă intensitatea gazelor cu efect de seră generate pe durata ciclului de viață de carburanții pentru transport, mai exact emisiile de GES generate pe durata ciclului de viață, per unitate de energie, de către carburanții și energia furnizate, cu cel puțin 6 % până la 31 decembrie 2020, comparativ cu standardul de carburant de referință pentru 2010 de

¹ Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului, JO L 350, 28.12.1998, p. 58.

² Directiva (UE) 2015/652 a Consiliului din 20 aprilie 2015 de stabilire a metodelor de calcul și a cerințelor de raportare în temeiul Directivei 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind calitatea benzinei și a motorinei, JO L 107, 25.4.2015, p. 26.

³ Directiva (UE) 2015/1513 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 de modificare a Directivei 98/70/CE privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 2009/28/CE privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, JO L 239, 15.9.2015, p. 8.

94,1 gCO_{2eq}/MJ. Emisiile de GES legate de ILUC nu sunt luate în considerare la evaluarea respectării obiectivului de reducere cu cel puțin 6 %. Directiva (UE) 2018/2001 privind energia din surse regenerabile⁴ prevede o serie de măsuri de combatere a schimbării indirecte a utilizării terenurilor, inclusiv un plafon pentru biocarburanții pe bază de alimente și de furaje, actul delegat asociat acesteia⁵ stabilind criterii detaliate pentru determinarea materiilor prime pentru biocarburanții cu risc ridicat de ILUC care urmează să fie eliminate treptat până în 2030 și criteriile de certificare a biocarburanților, a biolichidelor și a carburanților din biomasă care prezintă riscuri reduse de ILUC.

În anul 2020, toate cele 27 de state membre, Regatul Unit, Norvegia și Islanda, au furnizat date în formatul corespunzător privind reducerile emisiilor de gaze cu efect de seră. Totuși, Regatul Unit a furnizat date fără a le separa pe cele aferente Irlandei de Nord⁶ și, prin urmare, în cifrele agregate din raport nu au putut fi incluse date pentru Irlanda de Nord. Având în vedere că obligația de raportare pentru 2020 nu se aplică Regatului Unit în ansamblu, nici datele pentru întregul teritoriu al Regatului Unit nu sunt incluse în raport. Totuși, unele date aferente Irlandei de Nord, care au fost furnizate în afara formatului de prezentare a rapoartelor, sunt incluse în prezentul raport. Comparațiile între cifrele agregate se referă la UE-27 pentru toți anii de referință.

2.1 Emisiile de gaze cu efect de seră și ecartul față de obiectivul pentru 2020

Conform datelor furnizate, intensitatea medie a GES generate de carburanții și energia furnizate în cele 27 de state membre raportoare a fost de 89 gCO_{2eq}/MJ în 2020, ceea ce înseamnă o economie de 51 Mt de dioxid de carbon echivalent (CO_{2eq}) pe parcursul anului 2020. Aceasta este cu 5,5 % mai mică comparativ cu nivelul de referință de 94,1 g CO_{2eq}/MJ înregistrat în 2010 (în creștere raportat la o scădere de 4,3 % consemnată de cele 27 de state membre ale UE în 2019), ceea ce presupune că, pentru a atinge obiectivul de 6 %, este necesară o reducere suplimentară de 0,5 % a intensității GES a tuturor combustibililor fosili, a biocarburanților și a energiei furnizate.

Datele raportate pentru 2020 arată că progresele realizate de furnizorii de carburanți din UE variază foarte mult de la un stat membru al UE la altul. Unsprezece state membre (Belgia, Cipru, Cehia, Danemarca, Estonia, Finlanda, Germania, Ungaria, Luxemburg, Malta și Suedia) și-au atins obiectivul de a reduce cu 6 % până în 2020 intensitatea GES generate de carburanții utilizați în transport, comparativ cu 2010 (a se vedea *Figura 1*). Aceasta reprezintă o îmbunătățire importantă pentru multe state membre în comparație cu anul de raportare 2019, când doar două state membre, Suedia și Finlanda, au atins obiectivul de 6 %. Cele mai mari progrese înregistrate pe parcursul unui an au fost realizate de Cipru și Estonia, cu creșteri de 4,7 și, respectiv, 4,5 puncte procentuale între 2019 și 2020, față de nivelul de referință din 2010, urmate de Belgia, Danemarca și Ungaria, cu creșteri cuprinse între 3,3 și 3,1 puncte procentuale. Pe baza datelor preliminare furnizate de Regatul Unit⁷, Irlanda de Nord a realizat o reducere cu 6,2 % a intensității GES pentru carburanții furnizați în Irlanda de Nord în 2020.

În ceea ce privește distanța rămasă în raport cu obiectivul, Slovacia, Țările de Jos și Austria sunt deja foarte aproape de atingerea obiectivului de 6 %, situându-se la 5,8 %, 5,4 % și,

⁴ Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, JO L 328, 21.12.2018, p. 82.

⁵ C(2019) 2055 final: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:99ec1d90-457c-11e9-a8ed-01aa75ed71a1.0005.02/DOC_1&format=PDF.

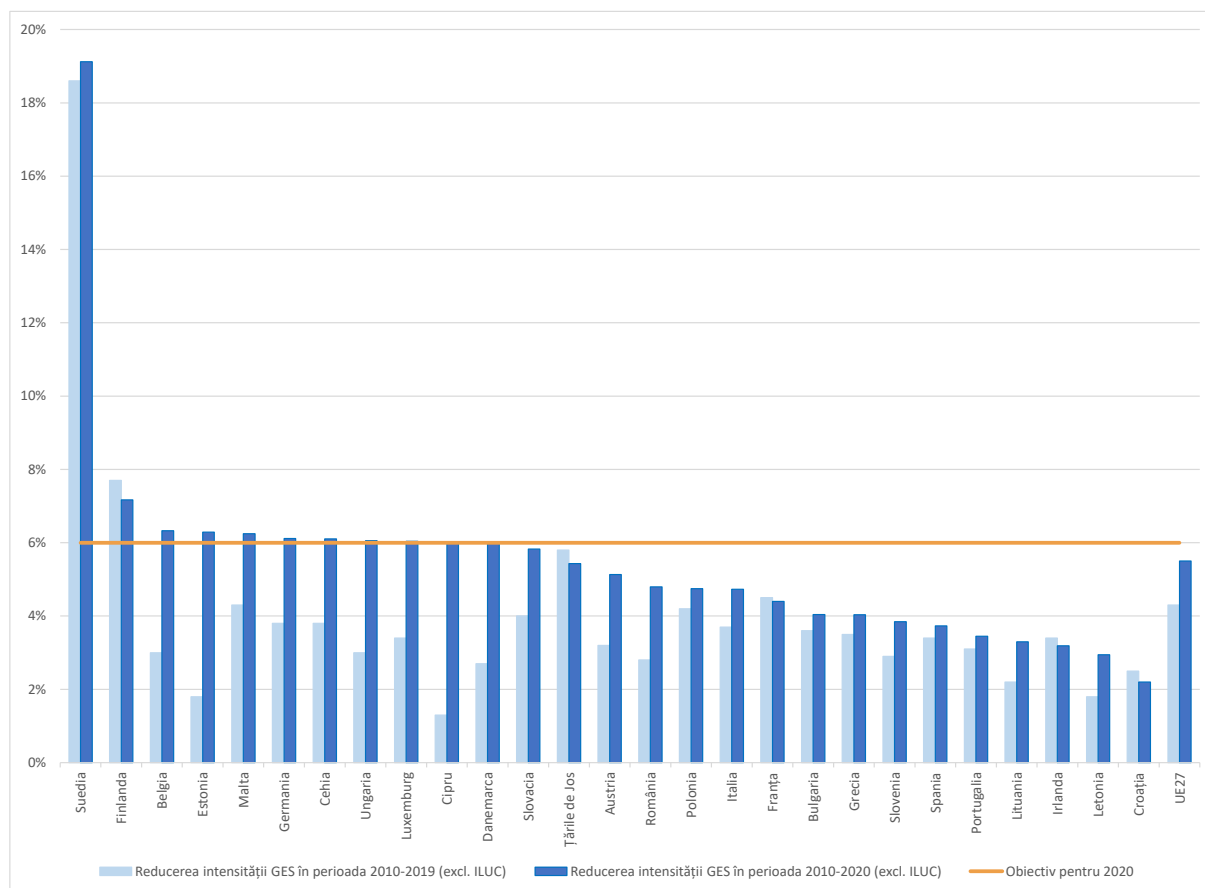
⁶ După încheierea perioadei de tranziție, Directiva (UE) 2015/652 a Consiliului de stabilire a obligațiilor de raportare relevante nu se mai aplică Regatului Unit în ansamblu. Totuși, în temeiul articolului 5 alineatul (4) coroborat cu punctul 47 din anexa 2 la Protocolul privind Irlanda/Irlanda de Nord la Acordul de retragere (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:12020W/TXT>), Directiva (UE) 2015/652 a Consiliului continuă să se aplice Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord.

⁷ În prezent, Regatul Unit își finalizează transmiterea raportării pentru Irlanda de Nord în temeiul articolului 7a din Directiva privind calitatea carburanților (DCC) și în conformitate cu articolul 5 din Directiva (UE) 2015/652 a Consiliului.

respectiv, 5,1 %, în timp ce România, Polonia, Italia, Franța, Bulgaria și Grecia au realizat reduceri cuprinse între 4 % și 5 %. În cele din urmă, în șapte state membre (Slovenia, Spania, Portugalia, Lituania, Irlanda, Letonia și Croația), reducerea intensității GES rămâne sub nivelul de 4 %. Informații suplimentare pot fi găsite în Raportul tehnic nr. 2022/2 al AEM privind „intensitățile gazelor cu efect de seră aferente carburanților utilizați în transport în UE în 2020”⁸.

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

Figura 1: Reduceri ale intensității GES aferente carburanților, realizate de furnizorii de carburanți din UE în statele membre în perioadele 2010-2019 și 2010-2020 (Sursa: AEM)



În plus, în 2020, unsprezece state membre (Austria, Cipru, Cehia, Danemarca, Estonia, Ungaria, Italia, Luxemburg, Polonia, România și Slovacia) au raportat reduceri ale emisiilor generate în amonte (UER)⁹, având o contribuție cuprinsă între 0,3 puncte procentuale și 2,3 puncte procentuale la realizarea globală a reducerii emisiilor de GES în aceste state membre. În consecință, totalul emisiilor generate în amonte (UER) raportate a fost de 2 625 kt CO_{2eq} în 2020, ducând la o reducere suplimentară de 0,3 puncte procentuale a intensității GES generate de carburanți, de la 5,2 % la 5,5 % (a se vedea *tabelul 5 din anexa la raport*). UER declarate de un furnizor trebuie cuantificate și raportate în conformitate cu cerințele prevăzute în Directiva (UE) 2015/652 a Consiliului. Informații mai detaliate privind metodele de cuantificare, monitorizare și raportare privind UER pot fi găsite într-o notă de orientare¹⁰.

Dacă se ține seama de emisiile aferente ILUC¹¹, intensitatea medie a gazelor cu efect de seră generate de carburanții furnizați în UE în 2020 a fost cu 3,3 % mai mică decât în 2010. Aceasta corespunde unei economii de 30 Mt CO_{2eq} în anul 2020. În conformitate cu articolul 7d din Directiva 98/70/CE de stabilire a calculării emisiilor de gaze cu efect de seră generate pe durata ciclului de viață de biocarburanți, emisiile aferente ILUC nu sunt luate în considerare la evaluarea respectării obiectivului de reducere cu cel puțin 6 %.

⁹ „Emisii generate în amonte” înseamnă toate emisiile de gaze cu efect de seră care sunt generate înainte ca materiile prime să ajungă la o rafinărie sau la o instalație de prelucrare unde se produce carburantul.

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

¹¹ Pentru acest calcul, emisiile estimate provizorii legate de schimbarea indirectă a utilizării terenurilor generate de biocarburanți au fost luate în considerare în conformitate cu anexa V la Directiva privind calitatea carburanților.

Vor fi necesare acțiuni suplimentare pentru a decarboniza combustibilul utilizat în transporturi și pentru a contribui la creșterea ambiției în materie de climă, astfel cum se prevede în Pactul verde european și ulterior în pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”, propus de Comisie la 14 iulie 2021 și supus proceselor de codecizie în curs. Propunerea de revizuire a Directivei privind energia din surse regenerabile¹² crește substanțial nivelul general de ambiție în vederea reducerii intensității emisiilor de GES generate de toți carburanții utilizați în transporturi cu 13 % până în 2030, comparativ cu nivelul de referință din 2010, în timp ce Comisia a propus abrogarea obiectivului de reducere cu 6 % inclus în Directiva privind calitatea carburanților (DCC) pentru a evita dubla reglementare și a simplifica legislația. Propunerile de regulamente privind inițiativele ReFuelEU în domeniul aviației și FuelEU în domeniul maritim urmăresc, de asemenea, să stimuleze producția de combustibili alternativi durabili și optarea pentru utilizarea acestora în sectorul aviației și în cel maritim.

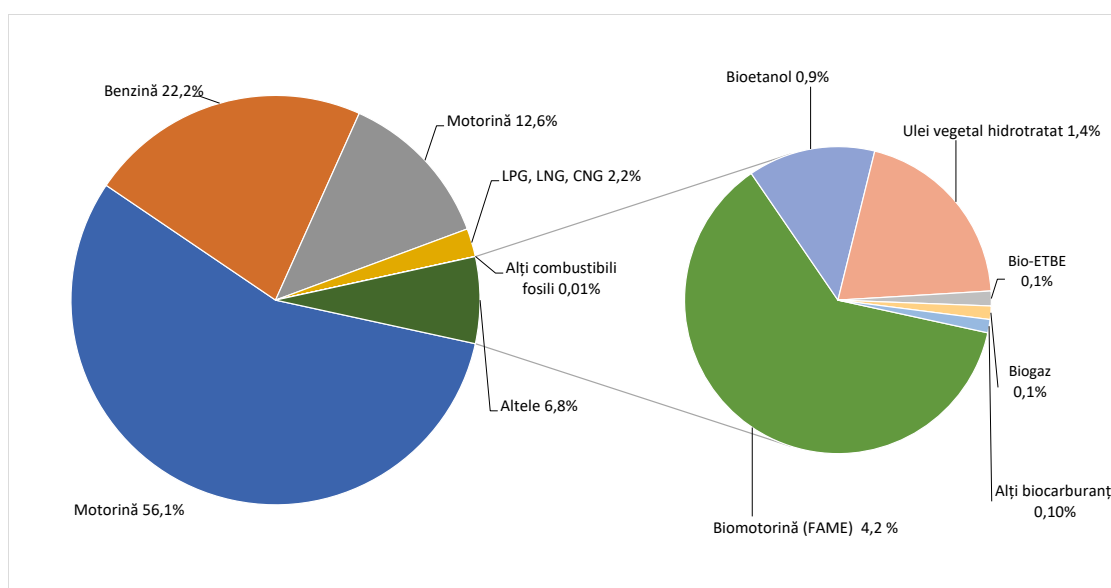
2.2 Aprovizionarea cu carburant

Prezenta secțiune rezumă datele transmise de statele membre privind toți combustibilii fosili, biocarburanții și combustibilii de origine nebiologică ce intră în domeniul de aplicare al Directivei privind calitatea carburanților utilizați pentru transportul rutier și pentru utilajele mobile nerutiere.

Cantitatea totală de combustibil raportată de cele 27 de state membre în 2020 a fost de 10 585 de petajouli (PJ), ceea ce reprezintă o scădere cu 10,8 % față de 2019, în mare parte ca urmare a efectelor crizei provocate de pandemia de COVID-19. Aprovizionarea cu carburanți a fost în continuare dominată în mare parte de combustibilii fosili (93,2 %), urmați de biocarburanți (6,8 %) și de energie electrică într-o proporție foarte mică (0,02 %) (a se vedea secțiunea 2.4). În 2020 nu s-a raportat niciun fel de combustibil de origine nebiologică obținut din surse regenerabile.

Aprovizionarea cu combustibili fosili a fost în continuare dominată în 2020 de motorină (56,1 %; 5 934 PJ), urmată de benzină (22,2 %; 2 354 PJ) și motorină (12,6 %; 1 337 PJ). Gazul petrolier lichefiat și gazul natural lichefiat au avut o cotă combinată de 2,2 % (236 PJ) (a se vedea figura 2).

Figura 2: Cotele de aprovizionare cu energie pe bază de combustibil pentru fiecare tip de carburant în 2020 (Sursa: AEM)

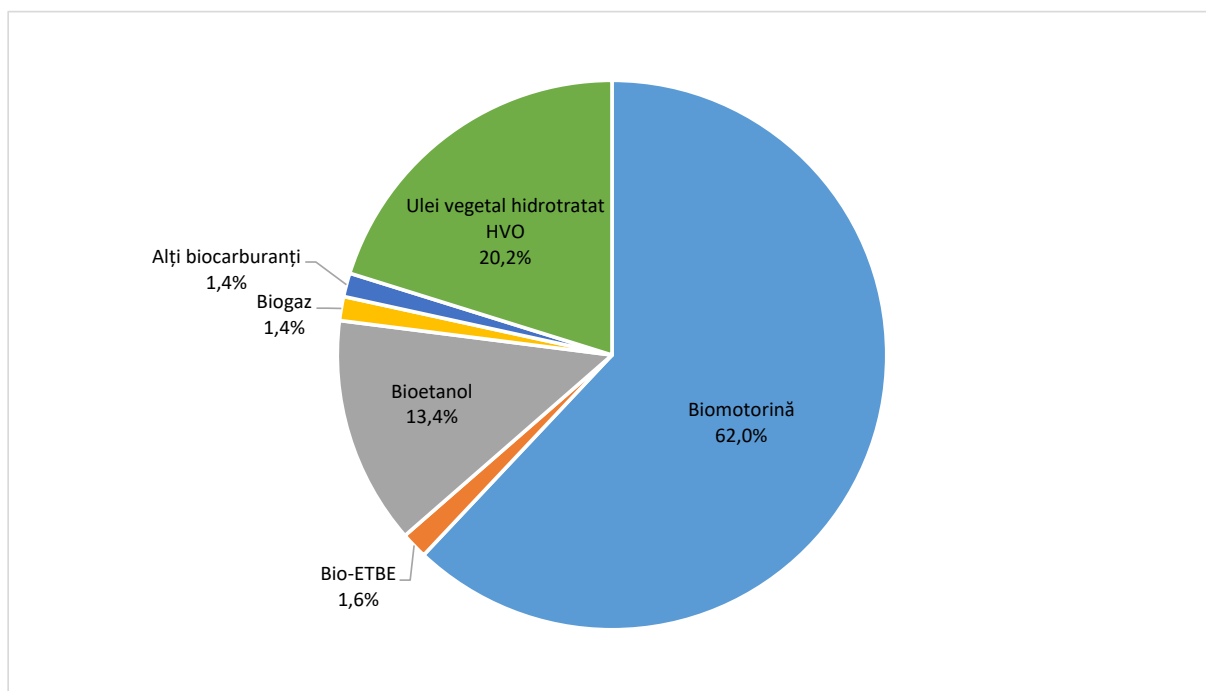


¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:52021PC0557>.

2.3 Consumul de biocarburanți

Consumul total de biocarburanți din cele 27 de state membre a crescut ușor de la 693 PJ la 723 PJ între 2019 și 2020. Consumul continuă să fie dominat de biomotorină (esteri metilici ai acizilor grași, EMAG), care reprezintă 62,0 % din consumul total de biocarburanți (449 PJ), urmată de uleiul vegetal hidrotratat (HVO) (20,2 %; 146 PJ) și bioetanol (13,4 %; 97 PJ). Etilul-terț-butil-eter produs pe bază de bioetanol (bio-ETBE) a reprezentat 1,6 % (11 PJ), iar biogazul 1,4 % (10 PJ) din totalul consumului de biocarburanți. Toți ceilalți biocarburanți au avut o cotă mult mai mică (a se vedea *Figura 3*). Astfel, peste 80 % din totalul biocarburanților sunt amestecați în motorină. Informații detaliate privind toți biocarburanții și toate filierele pot fi găsite în Raportul tehnic nr. 2022/02 al AEM.

Figura 3: Cotele de aprovizionare cu energie pe bază de biocarburanți pentru fiecare tip de carburant în 2020 (Sursa: AEM)



2.4 Consumul de energie electrică

Raportarea consumului de energie electrică de către furnizorii de carburant este voluntară, iar cincisprezece state membre (comparativ cu unsprezece în 2019), au raportat date privind energia electrică consumată de vehiculele și motocicletele electrice (a se vedea *Tabelul 1*). Cantitatea totală raportată de energie electrică consumată de vehiculele electrice a crescut la 6 218 196 GJ (excluzând ajustarea eficienței grupului motopropulsor) de la 3 714 644 GJ în 2019, ceea ce reprezintă o creștere de 67 %. Consumul efectiv de energie electrică al vehiculelor electrice în diferitele state membre poate fi mai mare, deoarece raportarea consumului de energie electrică nu este obligatorie în temeiul articolului 7 litera (a) și nu este încă efectuată de multe state membre, deși ar contribui la atingerea obiectivului de 6 %.

Tabelul 1: Energia electrică consumată de vehiculele și motocicletele electrice în 2020 ca o contribuție raportată de furnizorii de carburant la îndeplinirea obiectivului lor de reducere a GES (Sursa: AEM)

Stat membru	Cantitatea de energie		Intensitatea GES	
	excluzând eficiența grupului motopropulsor (GJ)	incluzând eficiența grupului motopropulsor ¹³ (GJ)	raportată de statul membru (g CO ₂ e/MJ)	raportată de statul membru (g CO ₂ e/KWh)
Austria	69 971	27 988	21,8	78
Bulgaria	129 600	51 840	522,0	1 879
Cehia	1 085	434	177,0	637
Estonia	62 091	24 836	114,5	412
Franța	1 526 400	610 560	16,6	60
Germania	2 394 000	957 600	153,0	551
Ungaria	17 387	6 955	56,3	203
Irlanda	176 276	70 511	110,1	396
Italia	234 015	93 606	110,3	397
Țările de Jos	766 091	306 437	141,0	508
Portugalia	37 350	14 940	65,7	237
România	645 225	258 090	-	-
Slovacia	155 950	62 380	46,4	167
Slovenia	2 447	979	97,5	351
Suedia	308	123	13,0	47
Total	6 218 196	2 487 279		

3. PREZENTARE GENERALĂ A DATELOR PRIVIND CALITATEA CARBURANȚILOR DIN UE ÎN 2020

În conformitate cu articolul 8 din Directiva privind calitatea carburanților, toate cele 27 de state membre, Norvegia și Regatul Unit în ceea ce privește Irlanda de Nord au prezentat rapoarte cu privire la datele naționale referitoare la calitatea carburanților pentru anul 2020.

În prezenta secțiune, sunt furnizate date referitoare la vânzările de benzină și motorină, precum și la biocomponentele acestora, pentru transportul rutier, conform raportărilor primite de la cele 27 de state membre ale UE. Sunt excluși alți combustibili fosili, alți biocarburanți și combustibilii de origine nebiologică, precum și carburanții utilizați pentru utilajele mobile nerutiere.

3.1 Benzina și motorina

Ponderea motorinei a rămas stabilă între 2017 și 2020, atingând valoarea de 73,2 % din totalul vânzărilor în 2020. Anterior, respectiva pondere consemnase o oarecare creștere, de la 71,2 % în 2014 la 73,3 % în 2017. Aceasta este moștenirea așa-numitei treceri la motorină a parcului de vehicule al Europei în ultimele decenii, care a încetat în urma scandalului emisiilor diesel. Cantitatea totală de motorină vândută a scăzut cu 12 % în 2020 comparativ cu 2019, ca efect al crizei provocate de pandemia de COVID-19. Vânzările de benzină s-au diminuat cu un procent similar (12,4 %) în 2020 (a se vedea Tabelul 2).

¹³ În conformitate cu partea 1 din anexa I la Directiva (UE) 2015/652 a Consiliului, obiectivul de reducere a GES se calculează pe baza cantităților de energie electrică utilizând factorul de ajustare pentru tehnologia vehiculelor electrice, care corespunde includerii eficienței grupului motopropulsor.

Tabelul 2: Vânzările de motorină și de benzină în UE-27 (în milioane de litri, cu cotele aferente) în perioada 2017-2020

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

Consumul de motorină este dominant în toate statele membre ale UE, cu excepția Ciprului, unde proporția consumului de benzină este de 50 %. Alte țări cu un consum de benzină relativ ridicat sunt Grecia, Țările de Jos și Finlanda, având cote corespunzătoare de 45 %, 42 % și, respectiv, 38 %, în timp ce, la polul opus, în Bulgaria, Letonia și Lituania, cotele de benzină corespunzătoare variază de la 18 %, 16 % și, respectiv, 13 %.

Nu există modificări semnificative la nivelul distribuției vânzărilor de benzină din perspectiva cifrelor octanice de cercetare (COR) ale sortimentelor de benzină între 2019 și 2020. Majoritatea vânzărilor de benzină în 2020 au fost vânzări ale sortimentului de benzină cu o cifră octanică de cercetare (RON) 95, a cărui cotă a înregistrat o ușoară creștere comparativ cu 2019. Cota vânzărilor de carburant cu $95 \leq \text{RON} < 98$ a scăzut, în timp ce ponderea vânzărilor de carburant cu $\text{RON} \geq 98$ a crescut ușor în comparație cu anul precedent (a se vedea Tabelul 3).

Tabelul 3: Cota vânzărilor de benzină în UE-27 în funcție de numerele RON

	2017	2018	2019	2020
RON 95	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 %
RON = 91	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,01 %

3.2 Conținutul de biocomponente

În 2020, aproape toată benzina și motorina vândute în UE sunt marcate ca având conținut de biocomponente. Din totalul benzinei vândute, 99,8 % conținea biocomponente¹⁴, cu următoarea defalcare: 65,7 % avea un conținut de etanol de până la 5 % în volum (E5), ceea ce reprezintă cu 7,6 puncte procentuale mai puțin decât în 2019, în timp ce 33,3 % avea un conținut de etanol de până la 10 % (E10), ceea ce indică o creștere cu 7,6 puncte procentuale față de 2019; 1,0 % din benzină avea un conținut de etanol mai mare de 10 % (E+¹⁵).

¹⁴ Aceasta include bioetanolul amestecat direct în benzină sau transformat în ETBE și apoi amestecat în benzină.

¹⁵ E+ este benzină cu un conținut de etanol > 10 % (% v/v).

Din totalul motorinei vândute, 99,7 % conținea biocomponente, în timp ce 86,2 % din motorina respectivă avea un conținut de esteri metilici ai acizilor grași (EMAG) de până la 7 % (B7), 13,8 % avea un conținut mai ridicat (B+)¹⁶, indicând o creștere semnificativă de la 0,8 % în 2019 (a se vedea *Tabelul 4*).

Tabelul 4: Utilizarea de biocomponente în benzina și motorina vândute în UE-27 în perioada 2017-2020

Tipul de carburant		2017	2018	2019	2020
Benzină	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 %
Motorină	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 Conformitatea carburanților vânduți cu limitele în materie de calitate

În general, limitele în materie de calitate a carburanților sunt în mare măsură respectate în UE. În privința unei foarte mari majorități dintre parametrii-cheie ai carburanților din eşantioanele prelevate în 2020, s-a raportat că se înscriau în limitele de toleranță.

Lituania, Slovenia și Suedia au verificat și au raportat o respectare deplină a limitelor atât pentru benzină, cât și pentru motorină. Limitele au fost verificate și raportate ca fiind pe deplin respectate de către opt state membre (Bulgaria, Lituania, Luxemburg, Malta, Țările de Jos, România, Slovenia și Suedia) pentru benzină și de șaptesprezece state membre (Austria, Croația, Danemarca, Finlanda, Ungaria, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Malta, Țările de Jos, Polonia, Portugalia, România, Slovenia și Suedia) pentru motorină.

Statele membre au raportat un număr total de 235 de cazuri de nerespectare a limitelor pentru benzină și de 90 de cazuri pentru motorină, corespunzătoare unei ponderi de 1 % și, respectiv, 0,4 % din numărul total de probe prelevate în 2020, ceea ce reprezintă cu 33 % mai puțin decât în 2019. În ceea ce privește benzina, parametrii care nu au fost conformi cel mai des cu specificațiile au fost depășirile presiunii vaporilor în perioada verii (în cincisprezece state membre), cifra octanică de cercetare (RON, în șase state membre), cifra octanică „motor” (MON, în cinci state membre), conținutul de compuși aromatici (analiza hidrocarburilor, în cinci state membre) și conținutul de sulf (într-un stat membru, Franța). În ceea ce privește

¹⁶ B+ este motorină cu un conținut de biomotorină > 7 % (% v/v).

¹⁷ Numai Malta și Slovacia au raportat 186 de milioane de litri de benzină vânduți fără conținut de biocarburanți, ceea ce corespunde unei cote de 0,2 % din totalul vânzărilor de benzină în 2020 (din cauza ponderii scăzute, aceasta nu este inclusă în tabelul 4).

¹⁸ Numai Letonia a raportat 638 de milioane de litri de motorină vânduți în perioada de iarnă fără conținut de biocarburanți, ceea ce corespunde unei cote de 0,3 % din totalul vânzărilor de motorină în 2020 (din cauza ponderii scăzute, aceasta nu este inclusă în tabelul 4).

motorina, parametrii care nu au respectat cel mai des specificațiile au fost conținutul de sulf și conținutul de EMAG (în șase state membre pentru ambii parametri).

Toate statele membre au descris acțiunile întreprinse atunci când probele prelevate s-au dovedit a fi neconforme. Printre aceste acțiuni s-au numărat informarea autorităților competente, inițierea de investigații, aplicarea de sancțiuni și amenzi și prelevarea de noi probe. Într-un număr redus de cazuri, în care s-a constatat că parametrii neconformi erau foarte aproape de limitele de toleranță, nu s-a întreprins nicio acțiune.

Prin urmare, Comisia nu a fost nevoită să lanseze nicio investigație în acest domeniu. Se poate concluziona că sistemul existent de monitorizare a calității carburanților asigură comercializarea în UE a unor carburanți de înaltă calitate, în conformitate cu cerințele Directivei privind calitatea carburanților.

Anexă

Tabelul 5: Contribuția la reducerea emisiilor generate în amonte în vederea atingerii obiectivului de reducere a intensității GES cu 6 % în 2020, excluzând ILUC (Sursa: AEM)

Stat membru	Reducerea intensității GES, excluzând UER	Contribuția UER	Reducerea intensității GES, incluzând UER	Intensitatea GES, incluzând UER (g CO _{2eq} /MJ)	Intensitatea GES, excluzând UER (g CO _{2eq} /MJ)
Cipru	3,7 %	2,3 %	6,0 %	88,4	90,6
Danemarca	3,7 %	2,3 %	6,0 %	88,5	90,6
Austria	3,2 %	1,9 %	5,1 %	89,3	91,1
Ungaria	4,2 %	1,8 %	6,1 %	88,4	90,1
Estonia	4,9 %	1,4 %	6,3 %	88,2	89,5
Slovacia	4,5 %	1,3 %	5,8 %	88,6	89,9
România	4,0 %	0,8 %	4,8 %	89,6	90,3
Cehia	5,4 %	0,7 %	6,1 %	88,4	89,0
Polonia	4,4 %	0,4 %	4,7 %	89,6	90,0
Luxemburg	5,7 %	0,4 %	6,0 %	88,4	88,8
Italia	4,5 %	0,3 %	4,7 %	89,6	89,9
Belgia	6,3 %	0,0 %	6,3 %	88,1	88,1
Bulgaria	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,3	90,3
Croatia	2,2 %	0,0 %	2,2 %	92,0	92,0
Finlanda	7,2 %	0,0 %	7,2 %	87,4	87,4
Franța	4,4 %	0,0 %	4,4 %	90,0	90,0
Germania	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
Țările de Jos	5,4 %	0,0 %	5,4 %	89,0	89,0
Portugalia	3,4 %	0,0 %	3,4 %	90,9	90,9
Slovenia	3,8 %	0,0 %	3,8 %	90,5	90,5
Spania	3,7 %	0,0 %	3,7 %	90,6	90,6
Suedia	19,1 %	0,0 %	19,1 %	76,1	76,1
UE27	5,2 %	0,3 %	5,5 %	89,0	89,2