



Brussel, 26.10.2022
COM(2022) 515 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

**Kwaliteit van de in het wegvervoer in de Europese Unie gebruikte benzine en
dieselbrandstof**

(Verslagjaar 2020)

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Kwaliteit van de in het wegvervoer in de Europese Unie gebruikte benzine en dieselbrandstof (Verslagjaar 2020)

1. INLEIDING

Volgens artikel 7 bis van Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof¹ (hierna “de richtlijn brandstofkwaliteit” genoemd) en artikel 5 van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad tot vaststelling van berekeningsmethoden en rapportageverplichtingen overeenkomstig Richtlijn 98/70/EG² moeten de lidstaten elk jaar verslag uitbrengen over de broeikasgasintensiteit (BKG-intensiteit) van op hun grondgebied geleverde brandstoffen en energie. Deze rapportageverplichting was, na de toepassing en omzetting van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad, voor het eerst van toepassing voor het verslagjaar 2017. Dit jaarverslag omvat de gerapporteerde gegevens voor het jaar 2020.

Op grond van artikel 8, lid 3, van Richtlijn 98/70/EG moeten de lidstaten bovendien een verslag indienen over de nationale gegevens inzake brandstofkwaliteit met betrekking tot het voorafgaande kalenderjaar.

Dit jaarverslag bevat een samenvatting van de gegevens die de lidstaten hebben verstrekt in verband met de hierboven genoemde rapportageverplichtingen. Het is gebaseerd op de gegevens die de lidstaten voor het jaar 2020 bij het Europees Milieuagentschap (EEA) hebben ingediend.

2. VOLUMES EN BROEIKASGASINTENSITEIT VAN SOORTEN BRANDSTOF EN ENERGIE GEDURENDE DE LEVENSCYCLUS

Artikel 7 bis van de richtlijn brandstofkwaliteit bevat samen met Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad rapportageverplichtingen met betrekking tot het volgende:

- het totale volume van iedere soort geleverde brandstof of energie voor het wegvervoer en voor niet voor de weg bestemde mobiele machines (met inbegrip van binnenschepen wanneer deze niet op zee varen), landbouwtrekkers, bosbouwmachines en pleziervaartuigen wanneer deze niet op zee varen;
- de broeikasgasemissies gedurende de levenscyclus per eenheid energie, met inbegrip van de voorlopige gemiddelde waarden van de geraamde emissies afkomstig van biobrandstoffen ten gevolge van indirecte veranderingen in het landgebruik (ILUC)³;
- de grondstoffen en de productietrajecten voor biobrandstoffen die zijn gebruikt voor elk van de biobrandstoffen die op het grondgebied van de lidstaten zijn geleverd.

¹ Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58).

² Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad van 20 april 2015 tot vaststelling van berekeningsmethoden en rapportageverplichtingen overeenkomstig Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof (PB L 107 van 25.4.2015, blz. 26).

³ Richtlijn (EU) 2015/1513 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 2009/28/EG ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 239 van 15.9.2015, blz. 8).

De richtlijn brandstofkwaliteit verplicht de lidstaten ertoe van brandstofleveranciers te verlangen dat ze de BKG-intensiteit van transportbrandstoffen gedurende de levenscyclus, d.w.z. de BKG-emissies gedurende de levenscyclus per eenheid energie uit geleverde brandstof of energie, tegen 31 december 2020 met minstens 6 % verminderen ten opzichte van de referentiewaarde voor brandstoffen van 2010 van 94,1 g CO₂-eq/MJ. Broeikasgasemissies ten gevolge van indirecte veranderingen in het landgebruik worden niet in aanmerking genomen bij de beoordeling van de naleving van de reductiedoelstelling van ten minste 6 %. Richtlijn (EU) 2018/2001 inzake hernieuwbare energie⁴ voorziet in verscheidene maatregelen om ILUC aan te pakken, waaronder een plafond voor uit voedsel- en voedergewassen geproduceerde biobrandstoffen. In de bijbehorende gedelegeerde handeling⁵ worden gedetailleerde criteria vastgesteld voor het bepalen van grondstoffen voor biobrandstoffen met een hoog risico van ILUC die geleidelijk moeten worden afgeschaft tegen 2030, alsook de criteria voor de certificering van biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassa-brandstoffen met een laag risico op ILUC.

In 2020 hebben alle 27 lidstaten, alsmede het VK, Noorwegen en IJsland, in de juiste vorm gegevens over de vermindering van broeikasgasemissies verstrekt. In de door het VK verstrekte gegevens zijn de gegevens voor Noord-Ierland⁶ echter niet afgesplitst. Daardoor konden in de geaggregeerde cijfers van het verslag geen gegevens voor Noord-Ierland worden opgenomen. Aangezien de rapportageverplichting voor 2020 niet voor het gehele VK geldt, zijn de gegevens voor het gehele VK ook niet in het verslag opgenomen. Niettemin zijn sommige gegevens voor Noord-Ierland, die buiten het rapportageformaat vielen, in dit verslag opgenomen. De vergelijkingen tussen de geaggregeerde cijfers hebben betrekking op de EU-27 voor alle referentie jaren.

2.1 Broeikasgasemissies en afstand tot de doelstelling voor 2020

Volgens de verstrekte gegevens bedroeg de gemiddelde BKG-intensiteit van de in de 27 rapporterende lidstaten geleverde brandstoffen en energie in 2020 89 g CO₂-eq/MJ, wat overeenkomt met een reductie van 51 Mt kooldioxide-equivalent (CO₂-eq) in het jaar 2020. Dit is 5,5 % minder dan de referentiewaarde van 94,1 g CO₂-eq/MJ in 2010 (een stijging ten opzichte van de reductie van 4,3 % die de 27 EU-lidstaten in 2019 hebben bereikt) en houdt in dat een extra reductie van 0,5 % van de BKG-intensiteit van alle geleverde fossiele brandstoffen, biobrandstoffen en energie nodig is om de doelstelling van 6 % te halen.

Uit de gerapporteerde gegevens voor 2020 blijkt dat de door de EU-brandstofleveranciers geboekte vooruitgang sterk van lidstaat tot lidstaat verschilt. Elf lidstaten (België, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Hongarije, Luxemburg, Malta, Tsjechië en Zweden) hebben hun doelstelling bereikt om de BKG-intensiteit van transportbrandstoffen tegen 2020 met 6 % te verminderen ten opzichte van 2010 (zie *figuur 1*). Voor veel lidstaten is dit een aanzienlijke verbetering in vergelijking met het verslagjaar 2019, toen slechts twee lidstaten, Zweden en Finland, de doelstelling van 6 % behaalden. De grootste vooruitgang binnen een jaar werd geboekt door Cyprus en Estland, met stijgingen van respectievelijk 4,7 en 4,5 procentpunten in 2020 vergeleken met 2019 ten opzichte van de referentiewaarde in 2010, gevolgd door België, Denemarken en Hongarije met stijgingen van 3,3 tot

⁴ Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

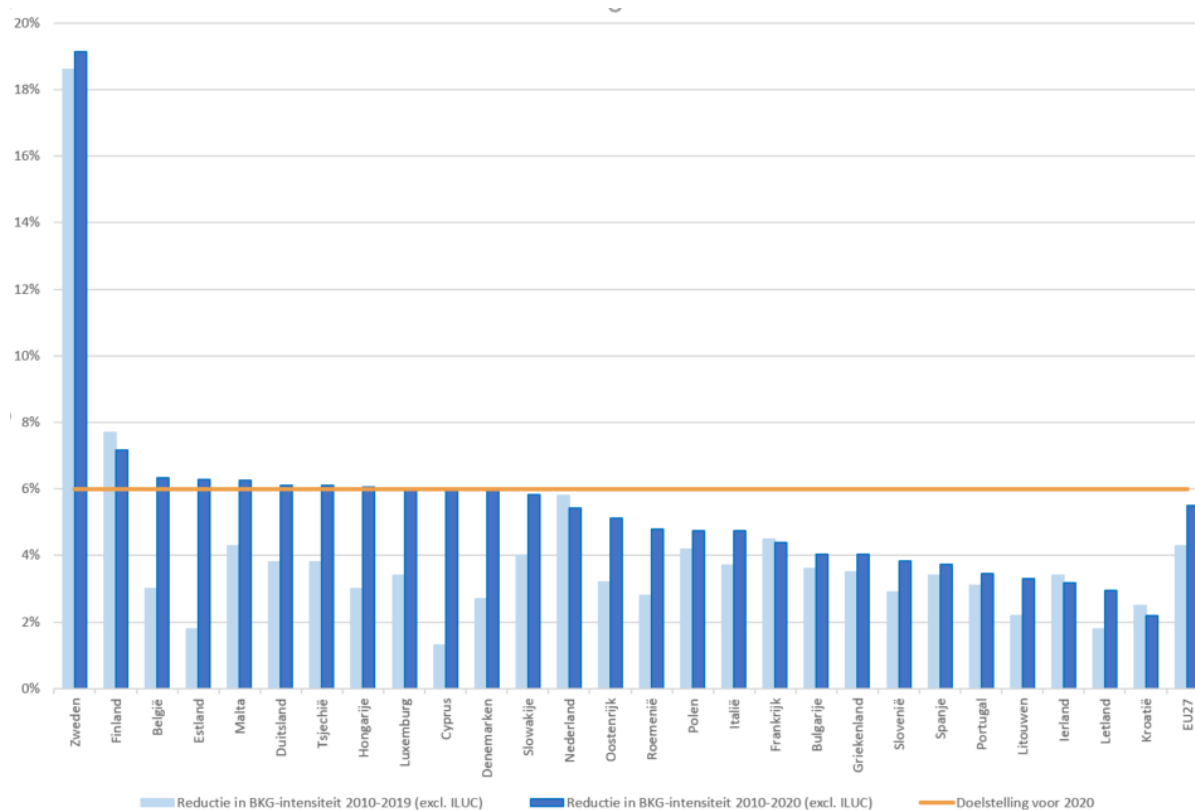
⁵ C(2019) 2055 final: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1556897646188&uri=PI_COM:C\(2019\)2055](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1556897646188&uri=PI_COM:C(2019)2055)

⁶ Na afloop van de overgangperiode is Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad, waarin de toepasselijke rapportageverplichtingen zijn vastgesteld, niet langer van toepassing op het Verenigd Koninkrijk als geheel. Op grond van artikel 5, lid 4, gelezen in samenhang met bijlage 2, punt 47, van het Protocol inzake Ierland/Noord-Ierland bij het terugtrekkingsakkoord (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:12020W/TXT>) blijft Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad van toepassing op en in het VK met betrekking tot Noord-Ierland.

3,1 procentpunten. Volgens de voorlopige gegevens van het VK⁷ heeft Noord-Ierland in 2020 een reductie in BKG-intensiteit van 6,2 % bereikt voor in Noord-Ierland geleverde brandstoffen.

Wat de resterende afstand tot de doelstelling betreft, bevinden Slowakije, Nederland en Oostenrijk zich met respectievelijk 5,8 %, 5,4 % en 5,1 % al heel dicht bij de doelstelling van 6 %, terwijl Roemenië, Polen, Italië, Frankrijk, Bulgarije en Griekenland reducties tussen 4 % en 5 % hebben bereikt. Ten slotte blijft de reductie in BKG-intensiteit in zeven lidstaten (Slovenië, Spanje, Portugal, Litouwen, Ierland, Letland en Kroatië) lager dan 4 %. Nadere informatie is te vinden in technisch verslag nr. 2022/2 van de EEA getiteld “Greenhouse gas intensities of transport fuels in the EU in 2020”⁸.

Figuur 1: Reducties in BKG-intensiteit van brandstoffen die door EU-brandstofleveranciers in de lidstaten zijn bereikt in de perioden 2010-2019 en 2010-2020 (Bron: EEA)



Voorts hebben elf lidstaten (Cyprus, Denemarken, Estland, Hongarije, Italië, Luxemburg, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Tsjechië en Slowakije) in 2020 upstreamemissiereducties (UER's)⁹ gerapporteerd, die in deze lidstaten tussen 0,3 en 2,3 procentpunten hebben bijgedragen aan de bereikte totale reductie van broeikasgasemissies. De totale gerapporteerde UER bedroeg in 2020 bijgevolg 2 625 kt CO₂-eq, resulterend in een extra reductie van de BKG-intensiteit van brandstoffen met 0,3 procentpunt (van 5,2 % tot 5,5 %) (zie *tabel 5 in de bijlage bij het verslag*). De door een leverancier opgegeven UER moet worden

⁷ Het VK legt momenteel de laatste hand aan de rapportage voor Noord-Ierland op grond van artikel 7 bis van de richtlijn brandstofkwaliteit en artikel 5 van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad.

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

⁹ “Upstreamemissies” zijn alle broeikasgasemissies die plaatsvinden vóór de binnenkomst van de grondstoffen in een raffinaderij of een verwerkingsinrichting waar de brandstof wordt geproduceerd.

gekwantificeerd en gerapporteerd overeenkomstig de voorschriften van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad. Meer gedetailleerde informatie over benaderingen om UER te kwantificeren, te monitoren en te rapporteren is te vinden in een richtsnoerennota¹⁰.

Wanneer rekening wordt gehouden met ILUC-emissies¹¹, was de gemiddelde BKG-intensiteit van de in 2020 in de EU geleverde brandstoffen 3,3 % lager dan in 2010. Dit komt overeen met een reductie van 30 Mt CO₂-eq in het jaar 2020. Overeenkomstig artikel 7 quinquies van Richtlijn 98/70/EG inzake de berekening van broeikasgasemissies gedurende de levenscyclus van biobrandstoffen, worden ILUC-emissies niet in aanmerking genomen bij de beoordeling van de naleving van de minimumreductiedoelstelling van 6 %.

Verdere maatregelen zullen nodig zijn om in het vervoer gebruikte brandstoffen koolstofvrij te maken en aldus bij te dragen tot de verhoogde klimaatambitie zoals uiteengezet in de Europese Green Deal en het daaropvolgende “Fit For 55”-wetgevingspakket, dat de Commissie op 14 juli 2021 heeft voorgesteld en waarvoor de medebeslissingsprocedure loopt. De voorgestelde herziening van de richtlijn hernieuwbare energie¹² verhoogt de algemene ambitie aanzienlijk door als doelstelling te formuleren dat de BKG-intensiteit van alle transportbrandstoffen tegen 2030 met 13 % moet worden verminderd ten opzichte van de referentiewaarde in 2010. Tegelijk heeft de Commissie voorgesteld om de in de richtlijn brandstofkwaliteit vastgestelde reductiedoelstelling van 6 % in te trekken teneinde dubbele regelgeving te voorkomen en de wetgeving te stroomlijnen. De voorgestelde verordeningen ReFuelEU Luchtvaart en FuelEU Zeevaart hebben mede tot doel om de productie en het gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen in de lucht- en de scheepvaartsector te stimuleren.

2.2 Brandstofvoorziening

In deze paragraaf wordt een samenvatting gegeven van de gegevens die door de lidstaten zijn ingediend over alle fossiele brandstoffen, biobrandstoffen en brandstoffen van niet-biologische oorsprong die vallen binnen het toepassingsgebied van de richtlijn brandstofkwaliteit voor het wegvervoer en niet voor de weg bestemde mobiele machines.

De totale door de 27 lidstaten gerapporteerde brandstofvoorziening in 2020 bedroeg 10 585 petajoule (PJ), wat neerkomt op een daling van 10,8 % ten opzichte van 2019, die grotendeels het gevolg was van de effecten van de COVID-19-crisis. De brandstofvoorziening bleef grotendeels gedomineerd door fossiele brandstoffen (93,2 %), gevolgd door biobrandstoffen (6,8 %) en een zeer klein aandeel (0,02 %) elektriciteit (zie *punt 2.4*). Voor 2020 zijn geen hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong gerapporteerd.

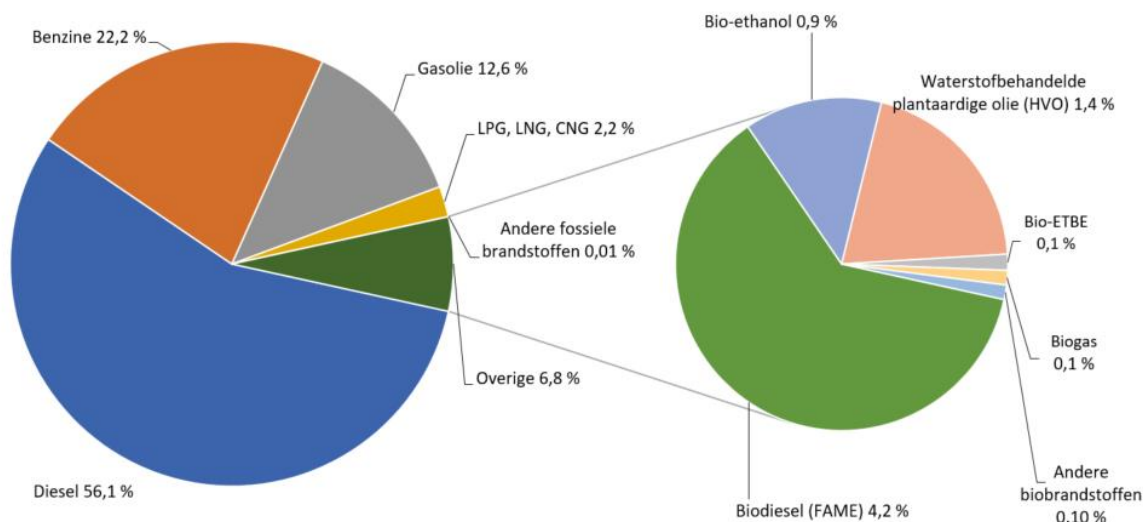
De levering van fossiele brandstoffen werd in 2020 nog steeds gedomineerd door dieselbrandstof (56,1 %; 5 934 PJ), gevolgd door benzine (22,2 %; 2 354 PJ) en gasolie (12,6 %; 1 337 PJ). Vloeibaar petroleumgas en aardgas hadden een gecombineerd aandeel van 2,2 % (236 PJ) (zie *figuur 2*).

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

¹¹ Bij deze berekening zijn de voorlopige geraamde emissies van biobrandstoffen ten gevolge van indirecte veranderingen in het landgebruik in aanmerking genomen overeenkomstig bijlage V bij de richtlijn brandstofkwaliteit.

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

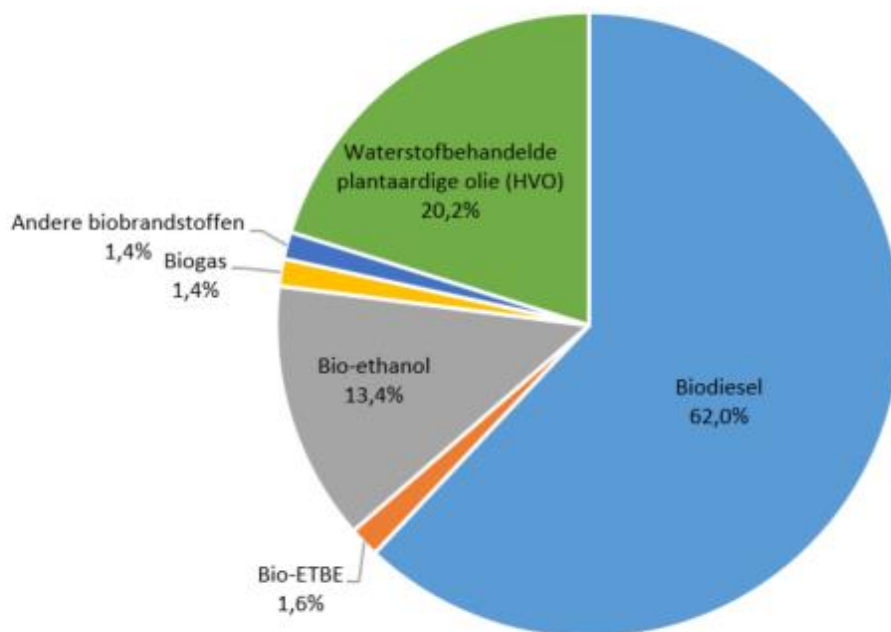
Figuur 2: Aandeel van brandstoffen in de geleverde energie per soort brandstof in 2020
(Bron: EEA)



2.3 Verbruik van biobrandstoffen

Het totale biobrandstofverbruik in de 27 lidstaten is tussen 2019 en 2020 licht gestegen, van 693 PJ tot 723 PJ. Het totale biobrandstofverbruik wordt nog steeds gedomineerd door biodiesel (vetzuurmethylester, FAME), dat goed is voor 62,0 % van het totale biobrandstofverbruik (449 PJ), gevolgd door waterstofbehandelde plantaardige olie (HVO; 20,2 %; 146 PJ) en bio-ethanol (13,4 %; 97 PJ). Bio-ethyl(tert-butyl)ether (bio-ETBE) was goed voor 1,6 % (11 PJ) van het totale biobrandstofverbruik, en biogas voor 1,4 % (10 PJ). Alle andere biobrandstoffen hadden een veel kleiner aandeel (zie *figuur 3*). Meer dan 80 % van alle biobrandstoffen wordt dus bijgemengd in dieselbrandstof. Gedetailleerde informatie over alle biobrandstoffen en trajecten is te vinden in technisch verslag nr. 2022/02 van het EEA.

Figuur 3: Aandeel van biobrandstoffen in de geleverde energie per soort brandstof in 2020 (Bron: EEA)



2.4 Elektriciteitsverbruik

Het rapporteren van het elektriciteitsverbruik door brandstofleveranciers gebeurt op vrijwillige basis en vijftien lidstaten (elf in 2019) hebben gegevens ingediend over het elektriciteitsverbruik van elektrische voertuigen en motorfietsen (zie *tabel 1*). De totale gerapporteerde hoeveelheid door elektrische voertuigen verbruikte elektriciteit is met 67 % gestegen van 3 714 644 GJ in 2019 tot 6 218 196 GJ (exclusief efficiëntie van de aandrijflijn). Het werkelijke elektriciteitsverbruik van elektrische voertuigen in de verschillende lidstaten is mogelijk groter, aangezien de rapportage van elektriciteit niet verplicht is krachtens artikel 7 bis en door veel lidstaten nog steeds niet wordt gerapporteerd, hoewel het zou bijdragen tot het bereiken van de doelstelling van 6 %.

Tabel 1: Door elektrische voertuigen en motorfietsen verbruikte elektriciteit in 2020 als gerapporteerde bijdrage van brandstofleveranciers aan hun BKG-reductiedoelstelling (Bron: EEA)

Lidstaat	Hoeveelheid energie		BKG-intensiteit	
	exclusief efficiëntie van de aandrijflijn (GJ)	inclusief efficiëntie van de aandrijflijn ¹³ (GJ)	gerapporteerd door de lidstaat (g CO ₂ -eq/MJ)	gerapporteerd door de lidstaat (g CO ₂ -eq/kWh)
Oostenrijk	69 971	27 988	21,8	78
Bulgarije	129 600	51 840	522,0	1 879
Tsjechië	1 085	434	177,0	637
Estland	62 091	24 836	114,5	412
Frankrijk	1 526 400	610 560	16,6	60
Duitsland	2 394 000	957 600	153,0	551
Hongarije	17 387	6 955	56,3	203
Ierland	176 276	70 511	110,1	396
Italië	234 015	93 606	110,3	397
Nederland	766 091	306 437	141,0	508
Portugal	37 350	14 940	65,7	237
Roemenië	645 225	258 090	—	—
Slowakije	155 950	62 380	46,4	167
Slovenië	2 447	979	97,5	351
Zweden	308	123	13,0	47
Totaal	6 218 196	2 487 279		

3. OVERZICHT VAN DE GEGEVENS OVER DE BRANDSTOFKWALITEIT IN DE EU IN 2020

Overeenkomstig artikel 8 van de richtlijn brandstofkwaliteit hebben alle 27 lidstaten, Noorwegen, en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland, rapporten over de nationale gegevens inzake brandstofkwaliteit voor het jaar 2020 ingediend.

Deze paragraaf bevat de door de 27 EU-lidstaten gerapporteerde gegevens over de verkoop van benzine en diesel, en de biobrandstofcomponenten daarin, voor het wegvervoer. Niet inbegrepen zijn andere fossiele brandstoffen, andere biobrandstoffen en brandstoffen van niet-biologische oorsprong, alsook brandstoffen die worden gebruikt voor niet voor de weg bestemde mobiele machines.

3.1 Benzine en diesel

Het aandeel van diesel is tussen 2017 en 2020 stabiel gebleven en was in 2020 goed voor 73,2 % van de totale verkoop. Dat aandeel was voordien licht gestegen, van 71,2 % in 2014 tot 73,3 % in 2017. Dit is de erfenis van de zogenaamde “verdieseling” van het Europese wagenpark in de afgelopen decennia, die in de nasleep van het dieselemisssieschandaal tot stilstand is gekomen. De totale hoeveelheid verkochte diesel in 2020 is met 12 % gedaald ten opzichte van 2019, als gevolg van de COVID-19-crisis. Ook de verkoop van benzine is in 2020 gedaald, met een vergelijkbaar percentage (12,4 %) (zie tabel 2).

¹³ Overeenkomstig deel 1 van bijlage I bij Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad wordt de BKG-reductiedoelstelling berekend op basis van hoeveelheden elektriciteit met gebruikmaking van de aanpassingsfactor voor EV-technologie, wat betekent dat de efficiëntie van de aandrijflijn wordt meegerekend.

Tabel 2: Verkoop van dieselbrandstof en benzine voor de EU-27 (in miljoen liter en hun respectieve aandeel) in de periode 2017-2020

	2017	2018	2019	2020
Verkoop van dieselbrandstof	235 388 (73,3 %)	241 653 (73,3 %)	246 865 (73,0 %)	217 395 (73,2 %)
Verkoop van benzine	85 911 (26,7 %)	87 994 (26,7 %)	90 917 (27,0 %)	79 659 (26,8 %)
Totaal (diesel en benzine)	321 299	329 629	337 782	297 054

Het verbruik van dieselbrandstof is in alle EU-lidstaten dominant, behalve in Cyprus, waar het aandeel van het benzineverbruik 50 % bedraagt. Andere landen met een relatief hoog benzineverbruik zijn Griekenland, Nederland en Finland, met een aandeel van respectievelijk 45 %, 42 % en 38 %, terwijl het benzineverbruik in Bulgarije, Letland en Litouwen een aandeel van respectievelijk 18 %, 16 % en 13 % heeft.

In 2020 hebben zich geen significante veranderingen in de distributie van de benzineverkoop wat betreft het research-octaangetal (RON) voorgedaan ten opzichte van 2019. Het grootste deel van de benzineverkoop in 2020 bestond uit brandstoffen met een RON van 95, waarvan het aandeel licht is gestegen ten opzichte van 2019. Het aandeel van de $95 \leq \text{RON} < 98$ -verkoop is gedaald, terwijl het aandeel van de $\text{RON} \geq 98$ -verkoop licht is gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar (zie tabel 3).

Tabel 3: Aandeel van de benzineverkoop in de EU-27 volgens research-octaangetallen

	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 Gehalte aan biocomponenten

In 2020 is bijna alle in de EU verkochte benzine en diesel in de handel gebracht als biocomponenten bevattend. Van alle verkochte benzine bevatte 99,8 % biocomponenten¹⁴, met de volgende uitsplitsing: 65,7 % had een ethanolgehalte tot 5 % in volume (E5), ofwel 7,6 procentpunten minder dan in 2019, terwijl 33,3 % een ethanolgehalte tot 10 % had (E10), ofwel een stijging met 7,6 procentpunten ten opzichte van 2019; 1,0 % van de benzine had een ethanolgehalte van meer dan 10 % (E+¹⁵).

¹⁴ Dit omvat bio-ethanol dat rechtstreeks in benzine wordt bijgemengd of dat wordt omgezet in ETBE en vervolgens in benzine wordt bijgemengd.

¹⁵ E+ is benzine met een ethanolgehalte van > 10 % (% v/v).

Van alle verkochte dieselbrandstof bevatte 99,7 % biocomponenten, terwijl 86,2 % van de dieselbrandstof tot 7 % FAME (B7) bevatte en 13,8 % meer FAME (B+)¹⁶ bevatte, wat een aanzienlijke stijging vormt ten opzichte van de 0,8 % in 2019 (zie tabel 4).

Tabel 4: Gebruik van biocomponenten in benzine en dieselbrandstof die in de periode 2017-2020 in de EU-27 werden verkocht

Brandstoftype		2017	2018	2019	2020
Benzine	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 Mate waarin de verkochte brandstoffen voldeden aan de grenswaarden voor de kwaliteit

In het algemeen is er in de EU sprake van een hoge mate van naleving van de kwaliteitsgrenswaarden voor brandstoffen. Volgens de rapportage viel de overgrote meerderheid van de belangrijkste brandstofparameters in de in 2020 genomen monsters binnen de tolerantiegrenzen.

Litouwen, Slovenië en Zweden hebben de volledige naleving voor zowel benzine als diesel geverifieerd en gerapporteerd. Acht lidstaten hebben de volledige naleving voor benzine geverifieerd en gerapporteerd (Bulgarije, Litouwen, Luxemburg, Malta, Nederland, Roemenië, Slovenië en Zweden) en zeventien lidstaten hebben dat gedaan voor diesel (Denemarken, Finland, Hongarije, Ierland, Italië, Kroatië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Slovenië en Zweden).

De lidstaten hebben melding gemaakt van in totaal 235 gevallen van niet-naleving voor benzine en van 90 gevallen voor diesel, wat overeenkomt met een aandeel van respectievelijk 1 % en 0,4 % van het totale aantal in 2020 genomen monsters, hetgeen 33 % minder is dan in 2019. De parameters die voor benzine het vaakst buiten de specificaties vielen, waren overschrijdingen van de dampspanning gedurende de zomer (in vijftien lidstaten), research-octaantal (RON; in zes lidstaten), motor-octaantal (MON; in vijf lidstaten), aromaatgehalte (koolwaterstoffenanalyse; in vijf lidstaten) en zwavelgehalte (in één lidstaat,

¹⁶ B+ is dieselbrandstof met een biodieselgehalte van > 7 % (% v/v).

¹⁷ Alleen Malta en Slowakije hebben melding gemaakt van verkochte benzine zonder biobrandstofgehalte: 186 miljoen liter, wat overeenkomt met een aandeel van 0,2 % van de totale benzineverkoop in 2020 (vanwege het lage aandeel is dit niet opgenomen in tabel 4).

¹⁸ Alleen Letland heeft melding gemaakt van tijdens de winterperiode verkochte diesel zonder biobrandstofgehalte: 638 miljoen liter, wat overeenkomt met een aandeel van 0,3 % van de totale dieselverkoop in 2020 (vanwege het lage aandeel is dit land niet opgenomen in tabel 4).

Frankrijk). De parameters die voor diesel het vaakst buiten de specificaties vielen, waren zwavelgehalte en FAME-gehalte (in zes lidstaten voor beide parameters).

Alle lidstaten hebben een beschrijving ingediend van de maatregelen die zijn getroffen wanneer niet-naleving bij monsters werd geconstateerd. Voorbeelden van dergelijke maatregelen waren kennisgeving bij de bevoegde autoriteiten, het openen van onderzoeken, het opleggen van sancties en boetes, en herbemonstering. In een klein aantal gevallen werden geen maatregelen getroffen omdat de niet-conforme parameters zeer dicht bij de tolerantiegrenzen bleken te liggen.

De Commissie hoefde op dit gebied daarom geen onderzoek in te leiden. Geconcludeerd kan worden dat het bestaande systeem voor toezicht op de brandstofkwaliteit ervoor zorgt dat in de EU brandstoffen van hoge kwaliteit worden verkocht overeenkomstig de voorschriften van de richtlijn brandstofkwaliteit.

Bijlage

Tabel 5: Bijdrage van upstreamemissiereducties aan de reductiedoelstelling van 6 % voor BKG-intensiteit in 2020, exclusief ILUC (bron: EEA)

Lidstaat	Reductie in BKG-intensiteit exclusief UER's	Bijdrage van UER's	Reductie in BKG-intensiteit, inclusief UER's	BKG-intensiteit incl. UER's (g CO ₂ -eq/MJ)	BKG-intensiteit excl. UER's (g CO ₂ -eq/MJ)
Cyprus	3,7 %	2,3 %	6,0 %	88,4	90,6
Denemarken	3,7 %	2,3 %	6,0 %	88,5	90,6
Oostenrijk	3,2 %	1,9 %	5,1 %	89,3	91,1
Hongarije	4,2 %	1,8 %	6,1 %	88,4	90,1
Estland	4,9 %	1,4 %	6,3 %	88,2	89,5
Slowakije	4,5 %	1,3 %	5,8 %	88,6	89,9
Roemenië	4,0 %	0,8 %	4,8 %	89,6	90,3
Tsjechië	5,4 %	0,7 %	6,1 %	88,4	89,0
Polen	4,4 %	0,4 %	4,7 %	89,6	90,0
Luxemburg	5,7 %	0,4 %	6,0 %	88,4	88,8
Italië	4,5 %	0,3 %	4,7 %	89,6	89,9
België	6,3 %	0,0 %	6,3 %	88,1	88,1
Bulgarije	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,3	90,3
Kroatië	2,2 %	0,0 %	2,2 %	92,0	92,0
Finland	7,2 %	0,0 %	7,2 %	87,4	87,4
Frankrijk	4,4 %	0,0 %	4,4 %	90,0	90,0
Duitsland	6,1 %	0,0 %	6,1 %	88,3	88,3
Griekenland	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,3	90,3
Ierland	3,2 %	0,0 %	3,2 %	91,1	91,1
Letland	2,9 %	0,0 %	2,9 %	91,3	91,3
Litouwen	3,3 %	0,0 %	3,3 %	91,0	91,0
Malta	6,2 %	0,0 %	6,2 %	88,2	88,2
Nederland	5,4 %	0,0 %	5,4 %	89,0	89,0
Portugal	3,4 %	0,0 %	3,4 %	90,9	90,9
Slovenië	3,8 %	0,0 %	3,8 %	90,5	90,5
Spanje	3,7 %	0,0 %	3,7 %	90,6	90,6
Zweden	19,1 %	0,0 %	19,1 %	76,1	76,1
EU-27	5,2 %	0,3 %	5,5 %	89,0	89,2