

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 10.11.2010
KOM(2010) 655 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN
MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET
OG DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG**

**Overvågning af CO₂-udledningerne fra fabriksnye personbiler i EU:
data for 2009**

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN
MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET
OG DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG**

**Overvågning af CO₂-udledningerne fra fabriksnye personbiler i EU:
data for 2009**

1. INDLEDNING

I henhold til artikel 9 i beslutning nr. 1753/2000/EF¹ skal Kommissionen hvert kalenderår forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, der er udarbejdet på grundlag af de overvågningsdata, den modtager fra medlemsstaterne. Nærværende rapport omhandler overvågningsdataene for 2009.

Fra 2010 træder overvågning og rapportering som defineret i forordning (EF) nr. 443/2009² i stedet for den overvågning, der bygger på beslutning (EF) nr. 1753/2000, da denne beslutning ophæves ved den nævnte forordning.

2. TENDENSEN FOR FABRIKSNYE PERSONBILER

2.1. Oplysningernes pålidelighed og behandling

Alle medlemsstater har indsendt data om registreringer af fabriksnye personbiler for 2009. For flere medlemsstaters vedkommende har det været nødvendigt at bearbejde oplysningerne manuelt, enten fordi der er registreret andre brændstoftyper end de aftalte, eller på grund af håndteringen af ukendte køretøjer, anvendelsen af korrektionsfaktoren eller andre forhold, der gør oplysningerne usandsynlige. Disse problemer blev behandlet under dataevalueringen og løst tilfredsstillende uden væsentlige tab af data. Der bør udvises nogen forsigtighed ved analyser af tidsserier, da ikke alle EU-landene er med i alle årene, som det ses af tabellerne i afsnit 3. Der er gjort alt for at præsentere konsistente serier, men forbedring af metodologi og overvågning kan afstedkomme knæk i tendenserne.

Sammenholdt med tidligere års rapporter omhandler de aggregerede data i denne rapport alle brændstoffer (tidligere blev der kun indberettet tal for benzin og diesel), og tallene for CO₂-udledning er i modsætning til tidligere ikke korrigeret med 0,7 %. Korrektionen på 0,7 % blev foretaget som led i vurderingen af de fremskridt, som producentorganisationerne ACEA, JAMA og KAMA havde gjort, for at kompensere for en ændring af testproceduren, efter at de havde givet deres frivillige tilsagn³. Disse tilsagn er nu afløst af de mål, der er fastsat i forordning (EF) nr. 443/2009. Af hensyn til sammenhængen med tidligere rapporter anføres der fortsat data for de enkelte bilfabrikantorganisationer.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler, EFT L 202 af 10.8.2000.

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 vedrørende fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner, EUT L 140 af 5.6.2009.

³ Der er yderligere oplysninger om korrektionen på 0,7 % i KOM(2002) 693 endelig og KOM(2004) 78 endelig.

For anden gang indeholder overvågningsrapporten oplysninger om køretøjer med alternative brændstoffer (AFV), hvilket skyldes deres voksende markedsandel og mere pålidelige oplysninger. Der er tale om køretøjer tilhørende følgende brændstokkategorier: autogas (LPG), naturgas (NG), el, brint, hybrid, benzin-bioethanol, benzin-LPG, benzin-NG samt øvrige.

2.2. Gennemsnitlige CO₂-udledninger fra fabriksnye personbiler

De gennemsnitlige specifikke CO₂-udledninger fra fabriksnye personbiler registreret i EU i 2009 var på 145,7 g CO₂/km. Det er 5,1 % eller 5,2 g CO₂/km lavere end året før (153,6 g CO₂/km i 2008), hvilket er det største relative fald i de specifikke udledninger, siden overvågningen begyndte. En del af faldet kan skyldes den finansielle og økonomiske krise såvel som udformningen af de skrotningsordninger, der er indført i en række medlemsstater. Dataene viser også, at bilparken omfatter flere mindre biler end tidligere, idet den gennemsnitlige motoreffekt, slagvolumen og vægt faldt let i 2009. For dieseldrevne køretøjer skete der en forbedring på næsten 6 g CO₂/km i 2009, for benzinkøretøjer var forbedringen næsten 9 g CO₂/km og for AFV-køretøjer lidt over 11 g CO₂/km. Forskellen mellem fabriksnye diesel- og benzinbiler faldt til ca. 2,3 g CO₂/km. Det er værd at bemærke, at forskellen mellem fabriksnye diesel- og benzinkøretøjer for 10 år siden var over 17 g CO₂/km.

I 2009 blev andelen af fabriksnye benzinbiler større end andelen af dieselmotorer. Samtidig steg andelen af AFV-køretøjer væsentligt. Dette skyldes først og fremmest stigningen i antallet af benzin-LPG-køretøjer i Italien, der alene tegner sig for 92,8 % af alle fabriksnye benzin-LPG-personbiler, der er registreret i EU27.

Tabel 1: Gennemsnitlige CO₂-udledninger fra fabriksnye personbiler opdelt på brændstof (EU27)

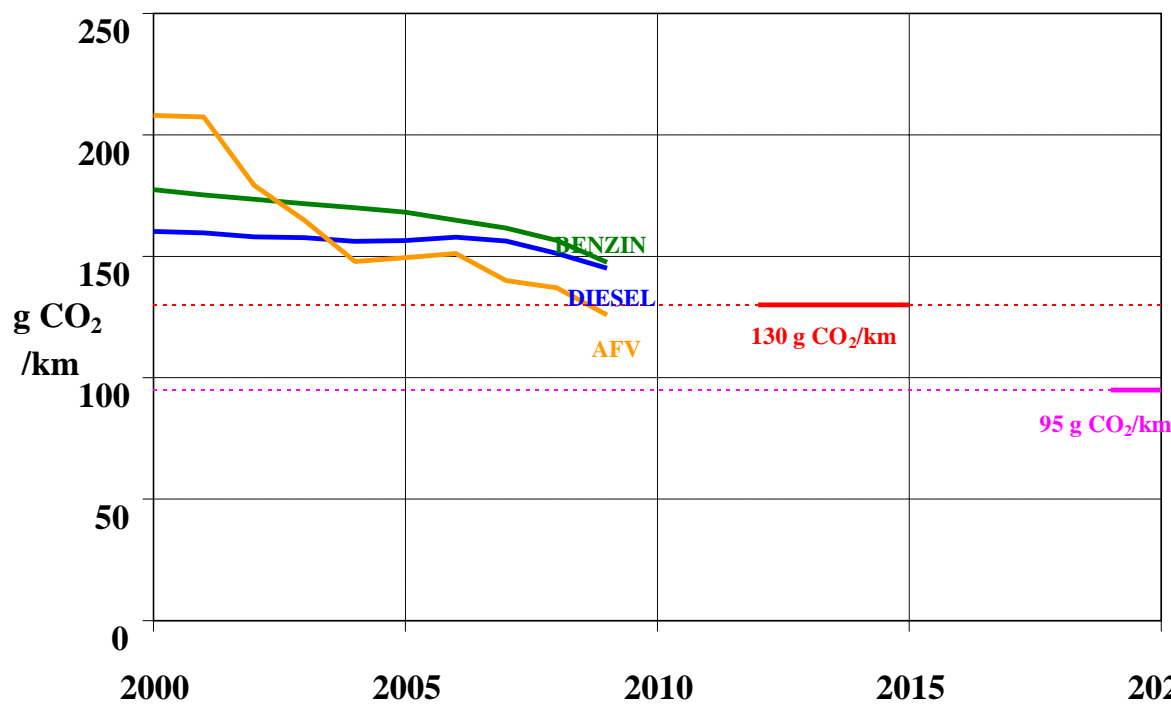
g CO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Alle brændstoffer	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7
Benzin	177,4	175,3	173,5	171,7	170,0	168,1	164,9	161,6	156,6	147,6
Diesel	160,3	159,7	158,1	157,7	156,2	156,5	157,9	156,3	151,2	145,3
Alternative brændstoffer	208,0	207,4	179,2	164,7	147,9	149,4	151,1	140,0	137,0	125,8

Tabel 2: Brændstoftypernes andele af fabriksnye personbiler (EU27)

%	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Diesel	31,0	35,9	40,7	44,4	47,9	49,1	50,3	51,9	51,3	45,1
Benzin	68,9	64,0	59,2	55,5	51,9	50,7	49,4	47,3	47,4	51,1
Benzin-LPG	0,00	0,01	0,04	0,01	0,02	0,08	0,23	0,59	1,14	3,61
Andre	0,11	0,10	0,09	0,10	0,14	0,17	0,10	0,14	0,16	0,14

alternative brændstoffer										
--------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Figur 1: Udviklingen i den gennemsnitlige CO₂-udledning fra fabriksnye personbiler opdelt på brændstof (EU27)



Tabel 3: Gennemsnitlige CO₂-udledninger (g CO₂/km) fra fabriksnye personbiler opdelt på områder

EU aggregat ⁴	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
EU27								158,7	153,6	145,7
EU25					163,4	162,4	161,3	158,7	153,4	145,6
EU15	172,2	169,7	167,2	165,5	163,7	162,6	161,5	158,8	153,3	145,2
EU12								157,8	156,8	154,2
EU10					157,2	158,1	157,3	157,7	155,5	153,0

4

EU15 omfatter Belgien, Danmark, Tyskland, Irland, Grækenland, Spanien, Frankrig, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Østrig, Portugal, Finland, Sverige og Det Forenede Kongerige (undtagen Nordirland).

EU10 omfatter Tjekkiet, Estland, Cypern, Letland, Litauen, Ungarn, Malta, Polen, Slovenien og Slovakiet.

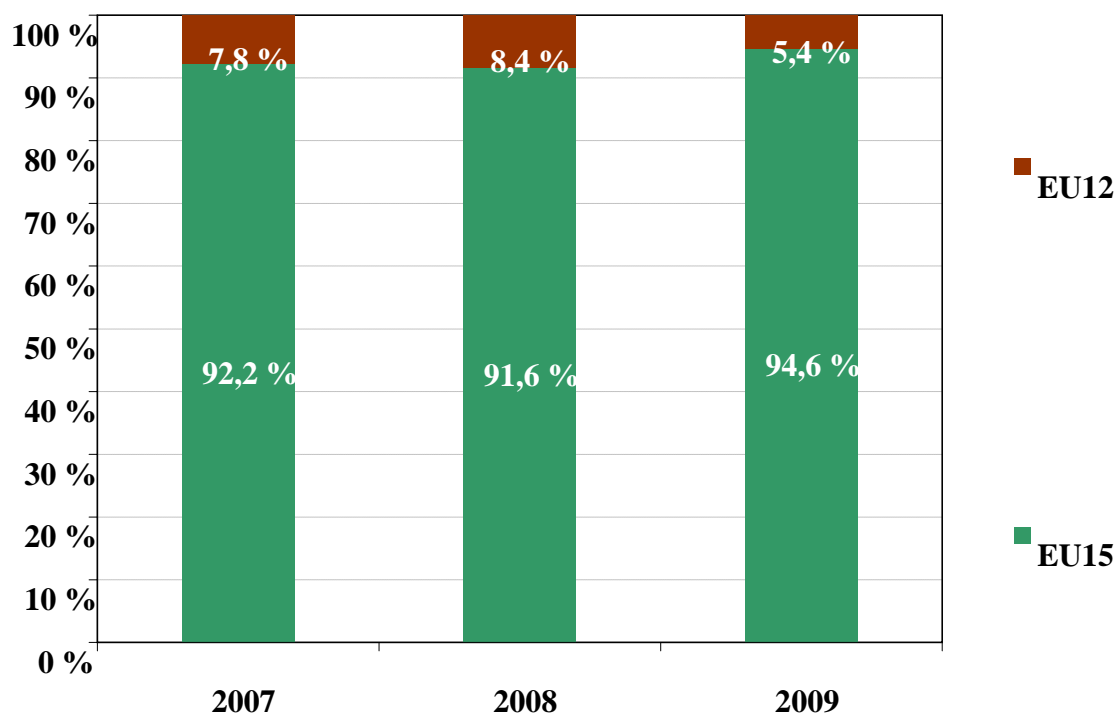
EU12 omfatter EU10, Bulgarien og Rumænien.

EU25 omfatter EU15 og EU10.

EU27 omfatter EU15 og EU12.

EU15 står for langt størsteparten af registreringerne af fabriksnye personbiler (94,6 % i 2009). Nye biler i EU15 udleder gennemsnitligt 9 g CO₂/km mindre end nye biler i EU12. Mens der skete en forbedring i EU15-gennemsnittet på 8,1 g CO₂/km i 2009, var forbedringen i EU10-gennemsnittet kun på 2,5 g CO₂/km. Tidligere overvågningsrapporters konstatering af, at fabriksnye personbiler, der registreres i EU15, har lavere CO₂-udledninger end fabriksnye personbiler i EU10, bekræftes for 2009. Det er dog endnu ikke klart, om dette skyldes en permanent ændring i købeadfærden hos forbrugerne i EU15, eller om det er en af virkningerne af den finansielle og økonomiske krise, der indtrådte i 2008. De forskellige skrottningsordninger, der blev indført i en række lande i 2009, påvirker også tallene.

Figur 2: Registreringer af fabriksnye personbiler i 2009 opdelt på områder



2.3. Andre kendetegn ved bilerne: motoreffekt, slagvolumen og vægt

Fabriksnye diesel- og benzinbilers gennemsnitlige motoreffekt, der har været stigende indtil 2007, forblev konstant i 2008 og faldt i 2009. Benzinbilers gennemsnitlige motoreffekt faldt med 4 kW, og faldet opvejede således den stigning, der var sket i løbet af de foregående syv år. For dieselkøretøjer var faldet kun på 2 kW i forhold til niveauet i 2006. 2009-dataene for AFV-køretøjers gennemsnitlige motoreffekt bekræfter de tidligere års nedadgående tendens. Benzin-LPG-køretøjerne i Italien er den faktor, der har størst indflydelse på AFV-køretøjernes gennemsnitlige motoreffekt.

Tabel 4: Gennemsnitlig motoreffekt for fabriksnye personbiler opdelt på brændstof

kW	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009

Alle brændstoffer	77	79	80	81	83	84	84	80
Benzin	75	76	76	76	77	78	78	74
Diesel	81	82	83	85	89	91	91	89
Alternative brændstoffer	77	74	69	69	69	61	61	58

Fabriksnye personbilers gennemsnitlige slagvolumen udviste et betydeligt fald på 83 cm³ i 2009. Det største fald sås hos benzinkøretøjer (5 % eller 77 cm³). Den faldende tendens for dieselskøretøjernes slagvolumen fortsætter, og i 2009 var faldet på 37 cm³ (2 %). Forskellen mellem benzin- og dieselskøretøjers slagvolumen var faldende indtil 2005, da det nåede ned på 313 cm³, men siden da er det vokset igen, og i 2009 var forskellen oppe på 378 cm³.

Tabel 5: Gennemsnitligt slagvolumen for fabriksnye personbiler opdelt på brændstof

cm ³	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Alle brændstoffer	1714	1731	1743	1730	1726	1724	1729	1703	1620
Benzin	1560	1570	1572	1571	1573	1561	1556	1531	1454
Diesel	1981	1961	1948	1904	1886	1885	1892	1869	1832
Alternative brændstoffer	1602	1672	1628	1581	1561	1562	1424	1387	1328

Gennemsnitsvægten for fabriksnye personbiler registreret i EU faldt i 2009 med 36 kg. Forskellen mellem benzin- og dieselskøretøjer har været langsomt men støt stigende siden 2004 (226 kg) og i 2009 nåede den op på 292 kg. Dieselskøretøjernes gennemsnitsvægt faldt med 10 kg i 2009. På den anden side blev fabriksnye benzinkøretøjer i gennemsnit 22 kg lettere og AFV-køretøjer 68 kg lettere. Faldene skyldes hovedsagelig et forbrugerskift til mindre biler (segment A og B) som følge af den finansielle/økonomiske krise og udformningen af skrotningsordningerne i 2009. Der er i tabellen ikke vist data fra før 2004, da medlemsstaterne dengang havde rapporteringsproblemer, for så vidt angår køretøjernes vægt. Der henvises til tabel 2 i bilaget til KOM(2009) 9 endelig med hensyn til data fra før 2004, en detaljeret redegørelse for vægtdataenes kilde og alle øvrige bemærkninger vedrørende vægten.

Tabel 6: Fabriksnye personbilers gennemsnitsvægt opdelt på brændstof

kg	2004	2005	2006	2007	2008	2009
----	------	------	------	------	------	------

Alle brændstoffer	1347	1356	1372	1379	1373	1337
Benzin	1237	1235	1238	1235	1228	1206
Diesel	1463	1479	1501	1510	1508	1498
Alternative brændstoffer	1415	1404	1392	1271	1237	1169

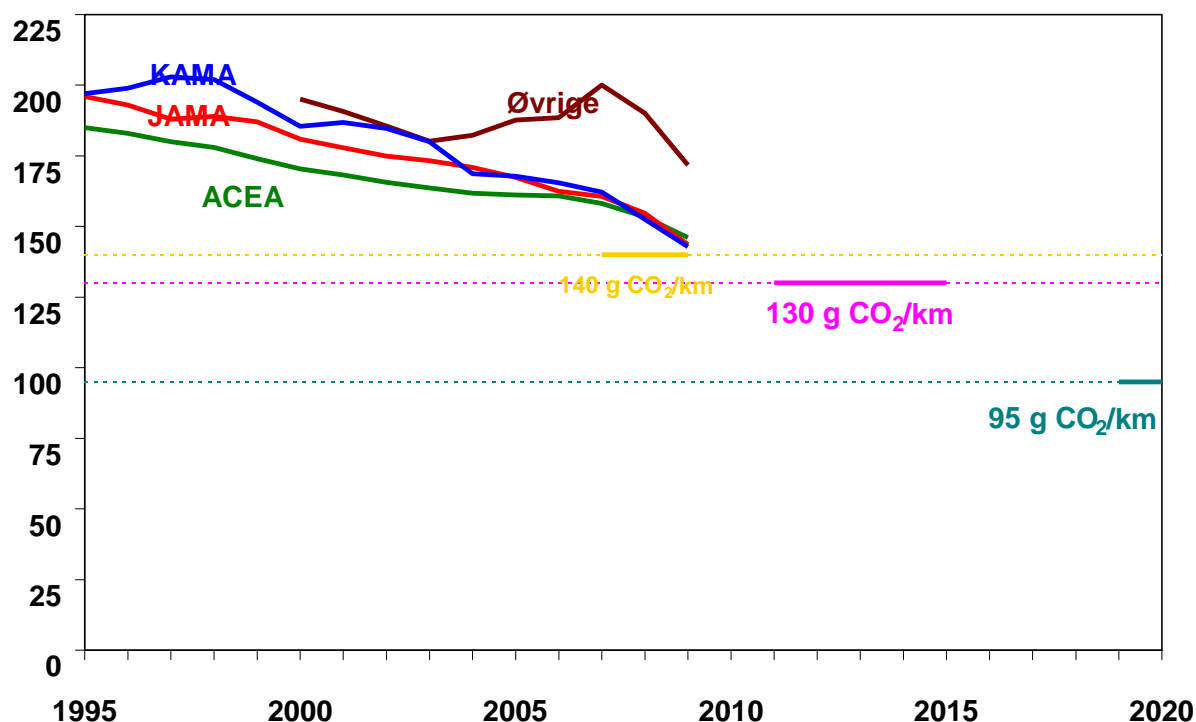
2.4. Overvågningsdata opdelt på organisationer

Af hensyn til sammenhængen med tidligere rapporter er der i dette afsnit anført data for de enkelte bilfabrikantorganisationer. I 2009 faldt CO₂-udledningen fra fabriksnye personbiler for alle organisationers vedkommende. Sammenholdt med 2008 faldt den gennemsnitlige udledning med 7,3 g for ACEA, 11,2 g for JAMA, 9,7 g for KAMA og i gennemsnit 18,4 g for de øvrige fabrikanter. Både KAMA og JAMA havde lavere udledninger fra fabriksnye biler i 2009 end ACEA, mens det omvendte var tilfældet i 2007.

Tabel 7: Gennemsnitlige CO₂-udledninger fra fabriksnye personbiler opdelt på organisationer

g CO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACEA	170,4	168,2	165,6	163,7	161,8	161,1	160,8	158,1	153,4	146,2
JAMA	180,9	177,9	174,9	173,3	170,9	167,4	162,5	160,6	154,7	143,6
KAMA	185,5	186,8	184,7	180,0	168,7	167,8	165,5	162,2	152,6	142,8
Øvrige	195,1	190,8	185,6	180,2	182,3	187,6	188,5	200,0	190,1	171,8

Figur 3: Udviklingen i CO₂-udledninger fra fabriksnye personbiler opdelt på organisationer



Fabriksnye personbilers gennemsnitlige vægt faldt for alle bilfabrikanter vedkommende i 2009 med mellem 36 og 46 kg. En fabriksny bil fra JAMA vejer i gennemsnit 70 kg mindre end en fabriksny bil fra ACEA. I løbet af de sidste fem år er de gennemsnitlige CO₂-udledninger faldet med 10-16 % for alle organisationer, mens bilernes gennemsnitlige vægt er faldet mellem 0 og 2 % (og motoreffekten i gennemsnit er forblevet uændret siden 2004). Dette viser tydeligt, at de specifikke CO₂-udledninger er reduceret, uden at det skyldes generelt mindre biler.

Tabel 8: Fabriksnye personbilers gennemsnitsvægt opdelt på organisationer

kg	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACEA	1 351	1 369	1 418	1 407	1 355	1 365	1 380	1 386	1 384	1 348
JAMA	1 308	1 379	1 375	1 380	1 310	1 309	1 322	1 335	1 315	1 278
KAMA	1 295	1 366	1 447	1 446	1 298	1 341	1 383	1 379	1 336	1 290
Øvrige	1 363	1 288	1 302	1 279	1 264	1 258	1 309	1 383	1 291	1 251

Den aktuelle finanskriser og økonomiske nedgang såvel som skrotningsordningerne har påvirket antallet af registreringer af fabriksnye personbiler for alle organisationer i 2008 og 2009. I forhold til 2007 (det højeste antal registreringer i de sidste 10 år) faldt registreringerne med 7,8 % i 2008 og med 9,9 % i 2009. Set i forhold til 2008 steg antallet af registreringer i 2009 hos KAMA med 9,8 %, mens det hos ACEA og JAMA faldt med henholdsvis 2,2 % og 7,4 %. ACEA er stadig langt den største organisation på det europæiske marked og har bevaret sin andel på ca. 81 % af alle nyregistreringer i de sidste fem år.

Tabel 9: Registreringer af fabriksnye personbiler opdelt på organisationer (tusind enheder)

'000	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACEA	10 864	11 088	11 603	11 472	12 164	12 027	12 121	12 473	11 599	11 344
JAMA	1 542	1 301	1 502	1 704	2 002	2 058	2 156	2 252	2 033	1 883
KAMA	415	322	325	437	630	736	711	754	644	707
Øvrige ⁵	20	50	70	69	58	37	22	27	23	40
I alt ⁶	12 840	12 761	13 500	13 682	14 853	14 858	15 010	15 505	14 299	13 975

3. Statistisk bilag med data opdelt på medlemsstater

Tomme celler i nedenstående tabel skyldes enten, at der ikke er modtaget data fra den pågældende medlemsstat, eller at de modtagne oplysninger ikke vises, fordi der er forhold, der gør oplysningerne usandsynlige.

Tabel 10: Registreringer af fabriksnye personbiler opdelt på medlemsstater (tusind enheder)

'000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Østrig	295	280	300	311	308	309	298	294	319
Belgien	497	468	459	485	480	526	525	536	475
Bulgarien							86	91	21
Cypern				20	18	20	25	24	16
Tjekkiet				115	105	107	126	134	159
Danmark	97	113	102	124	147	154	160	148	111
Estland				17	20	25	31	24	10
Finland	106	113	145	141	146	143	123	137	89
Frankrig	2 228	2 120	1 988	1 996	2 059	1 986	2 050	2 037	2 259
Tyskland	3 342	3 122	3 237	3 267	3 319	3 445	3 126	3 067	3 786
Grækenland	245	242	203	264	274	279	294	279	221
Ungarn				230	199	193	167	163	66
Irland	117	152	146	154	171	177	186	151	56
Italien	2 430	2 278	2 244	2 264	2 237	2 325	2 494	2 163	2 160

⁵ "Øvrige" omfatter ikke-identificerede fabriksnye biler (køretøjer, som medlemsstaterne ikke har indgivet de krævede oplysninger om på korrekt måde).

⁶ Samlet antal registreringer af fabriksnye personbiler ifølge indberetninger fra EU-medlemsstaterne.

Letland				11	16	25	31	19	5
Litauen				9	11	15	21	22	7
Luxembourg	22	44	44	48	49	51	51	52	47
Malta				4	7	6	6	5	6
Nederlandene	526	507	487	479	452	478	494	493	396
Polen				297	230	223	264	305	221
Portugal		232	194	202	208	199	204	215	159
Rumænien							313	286	115
Slovakiet					45	65	65	57	70
Slovenien				37	64	62	69	72	60
Spanien	400	969	1 319	1 606	1 640	1 622	1 606	1 165	964
Sverige	223	249	257	260	269	278	300	248	209
UK	2 232	2 611	2 558	2 512	2 386	2 295	2 390	2 112	1 968

Tabel 11: Fabriksnye personbilers gennemsnitsvægt opdelt på medlemsstater (i kg)

kg	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Østrig	1 314	1 335	1 426	1 432	1 435	1 449	1 445	1 431	1 385
Belgien	1 288	1 319	1 361	1 375	1 396	1 407	1 423	1 425	1 406
Bulgarien									
Cypern				1 205	1 277	1 316	1 354	1 372	1 367
Tjekkiet				1 704	1 242	1 247	1 261	1 275	1 335
Danmark		1 306	1 325	1 327	1 324	1 328	1 370	1 320	1 313
Estland				1 349	1 408	1 433	1 465	1 456	1 471
Finland	1 752	1 759	1 336	1 355	1 381	1 401	1 437	1 442	1 447
Frankrig	1 254	1 280	1 305	1 327	1 341	1 349	1 375	1 387	1 326
Tyskland	1 332	1 352	1 381	1 408	1 412	1 424	1 433	1 425	1 347
Grækenland	1 172	1 223	1 262	1 277	1 287	1 304	1 314	1 311	1 423
Ungarn				1 182	1 203	1 237	1 264	1 288	1 330
Irland	1 248	1 276	1 265	1 314	1 341	1 372	1 441	1 440	1 440
Italien	1 604	1 632	1 649	1 259	1 277	1 294	1 287	1 285	1 255
Letland				1 452	1 445	1 468	1 502	1 498	1 535
Litauen				1 433	1 448	1 483	1 481	1 467	1 486
Luxembourg	1 834	1 851	1 442	1 471	1 487	1 504	1 498	1 490	1 462
Malta								1 317	1 182
Nederlandene	1 260	1 264	1 301	1 314	1 337	1 332	1 350	1 324	1 295
Polen				1 181	1 242	1 271	1 304	1 260	1 261
Portugal		1 229	1 254	1 295	1 329	1 352	1 365	1 352	1 344
Rumænien							1 268	1 286	1 291
Slovakiet					1 174				
Slovenien				1 246	1 305	1 316	1 340	1 350	1 346
Spanien	1 266	1 725	1 317	1 335	1 374	1 395	1 416	1 400	1 394
Sverige	1 448	1 454	1 472	1 467	1 470	1 488	1 503	1 488	1 490
UK	1 347	1 356	1 392	1 387	1 374	1 390	1 394	1 380	1 358

Tabel 12: Gennemsnitlige CO₂-udledninger fra fabriksnye personbiler opdelt på medlemsstater

g CO ₂ /km	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Østrig	165,6	164,4	163,8	161,9	162,1	163,7	162,9	158,1	150,2
Belgien	163,7	161,1	158,1	156,5	155,2	153,9	152,8	147,8	142,1
Bulgarien							171,6	171,5	172,1
Cypern				173,4	173,0	170,1	170,3	165,6	160,7
Tjekkiet				154,0	155,3	154,2	154,2	154,4	155,5
Danmark	172,9	170,0	169,0	165,9	163,7	162,5	159,8	146,4	139,1
Estland				179,0	183,7	182,7	181,6	177,4	170,3
Finland	178,1	177,2	178,3	179,8	179,5	179,2	177,3	162,9	157,0
Frankrig	159,8	156,8	155,0	153,1	152,3	149,9	149,4	140,1	133,5
Tyskland	179,5	177,4	175,9	174,9	173,4	172,5	169,5	164,8	154,0
Grækenland	166,5	167,8	168,9	168,8	167,4	166,5	165,3	160,8	157,4
Ungarn				158,5	156,3	154,6	155,0	153,4	153,4
Irland	166,6	164,3	166,7	167,6	166,8	166,3	161,6	156,8	144,4
Italien	158,3	156,6	152,9	150,0	149,5	149,2	146,5	144,7	136,3
Letland				192,4	187,2	183,1	183,5	180,6	176,9
Litauen				187,5	186,3	163,4	176,5	170,1	166,0
Luxembourg	177,0	173,8	173,5	169,7	168,6	168,2	165,8	159,5	152,5
Malta				148,8	150,5	145,9	147,8	146,9	135,7
Nederlandene	174,0	172,4	173,5	171,0	169,9	166,7	164,8	156,7	146,9
Polen				154,1	155,2	155,9	153,7	153,1	151,6
Portugal		154,0	149,9	147,1	144,9	145,0	144,2	138,2	133,8
Rumænien							154,8	156,0	157,0
Slovakiet					157,4	152,0	152,7	150,4	146,6
Slovenien				152,7	157,2	155,3	156,3	155,9	152,0
Spanien	156,8	156,4	157,0	155,3	155,3	155,6	153,2	148,2	142,2
Sverige	200,2	198,2	198,5	197,2	193,8	188,6	181,4	173,9	164,5
UK	177,9	174,8	172,7	171,4	169,7	167,7	164,7	158,2	149,7

4. Statistisk bilag med data opdelt på bilfabrikanter

Nedenstående tabel viser de 20 største bilfabrikanter, målt efter antallet af registreringer i 2009. Den fuldstændige database med oplysninger om alle fabrikanter findes på Kommissionens websted⁷. Tabellen indeholder en kolonne med "mål for g CO₂/km", som viser de specifikke emissionsmål, der er beregnet efter formlen i bilag I til forordning (EF) nr. 443/2009. Det skal dog bemærkes, at fabrikanterne med henblik på at nå målet kan udnytte de fleksibilitetsmuligheder, der er fastlagt i forordning (EF) nr. 443/2009: superkreditter (artikel 5), biobrændstoffer (artikel 6), pooldannelse (artikel 7), dispensationer (artikel 11) og miljøinnovationer (artikel 12).

Tabel 13: Udvalgte data opdelt på bilfabrikanter

	Masse [kg]	Mål ⁸ for g CO ₂ /km	Gennemsnitlig g CO ₂ /km i 2009	Registreringer i 2009
VOLKSWAGEN	1 396	131	150,7	1 595 889
FORD	1 268	125	139,7	1 249 195
FIAT	1 134	119	130,1	1 206 362
RENAULT	1 308	127	137,7	1 079 984
PEUGEOT	1 292	126	133,6	966 013
CITROEN	1 328	128	137,9	850 753
OPEL	1 329	128	147,6	802 686
TOYOTA	1 277	126	131,7	691 518
BMW	1 526	137	151,2	680 768
DAIMLER	1 487	135	166,8	666 341
AUDI	1 605	141	160,2	586 764
SKODA	1 266	125	147,9	446 671
NISSAN	1 348	129	154,3	359 094
HYUNDAI	1 245	124	137,8	322 432
SEAT	1 253	125	140,1	307 811
KIA	1 384	131	145,9	240 986
VAUXHALL	1 321	128	151,9	233 400
HONDA	1 354	129	147,3	231 810
DACIA	1 182	121	151,9	226 618
MAZDA	1 251	124	149,5	199 299

⁷ http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm

⁸ Specifikt CO₂-emissionsmål baseret på formlen i bilag I til forordning (EF) nr. 443/2009.

Blandt de fabrikker, der registrerede mere end 10 000 køretøjer i EU i 2009, er der én, der allerede har nået det mål, der er sat for 2015, nemlig MARUTI (gennemsnitsvægt: 932 kg, specifikt emissionsmål: 110 g CO₂/km, gennemsnitlige specifikke emissioner i 2009: 104 g CO₂/km, registreringer i 2009: 14 095).