

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 27.1.2009
KOM(2009) 9 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-
PARLAMENTET**

**Overvågning af CO₂-emissioner fra biler i EU:
data for 2005, 2006 og 2007**

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

Overvågning af CO₂-emissioner fra biler i EU: data for 2005, 2006 og 2007

1. INDLEDNING

I februar 2007 vedtog Kommissionen en meddelelse¹ om en ny bred strategi for at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og varevogne indregistreret i Den Europæiske Union. Den nye strategi er sammen med den revision af EU's brændstofkvalitetsnormer, som blev foreslået den 31. januar 2007, en yderligere understregning af Kommissionens beslutning om at sikre, at EU opfylder Kyoto-protokollens målsætninger for udledning af drivhusgasser i dag og i fremtiden. Målet for strategien er, at EU når sit lange tilstræbte mål om at begrænse de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler til 120 g pr. km senest i 2012 - en reduktion på ca. 25 % i forhold til det nuværende niveau. Den centrale del af strategien udgøres af Kommissionens forordning om CO₂-emissioner fra nye personbiler som foreslået i december 2007².

CO₂-emissionerne fra nye personbiler er allerede blevet overvåget som led i den tidligere strategi³ om CO₂-udledninger fra biler. I henhold til artikel 9 i beslutning nr. 1753/2000/EF⁴ skal Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport for hvert kalenderår om strategiens effektivitet, der udarbejdes på grundlag af de overvågningsdata, den modtager fra medlemsstaterne⁵. Denne meddelelse vedrører data for årene 2005, 2006 og 2007.

2. UDVIKLINGEN I DE GENNEMSITLIGE CO₂-EMISSIONER FRA NYE PERSONBILER I EU I 2005, 2006 OG 2007

2.1. Gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye biler i 2005, 2006 og 2007

Efter udvidelserne af EU⁶ 1. maj 2004 og 1. januar 2007 er data for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra nye personbiler blevet tilgængelige for EU25 og EU27. Følgende tabel⁷ viser situationen for EU15, EU10, EU25 og EU 27 for overvågningsårene 2005, 2006 og 2007:

¹ KOM(2007) 19 endelig.

² KOM(2007) 856 endelig.

³ KOM(1995) 689 endelig.

⁴ 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.

⁵ Oplysninger om Fællesskabets strategi kan også findes på følgende netside: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm.

⁶ Data for Rumænien og Bulgarien er ikke relevante for indberetningsperioden 2005 og 2006, da de først trådte ind i EU i 2007.

⁷ Tabellen omfatter personbiler af alle mærker uanset oprindelse.

Tabel 1: Overvågningsdata

2005	EU 15		EU 10		EU 25			
Brændstof	Indregistreringer	g CO ₂ /km	Indregistreringer	g CO ₂ /km	Indregistreringer	g CO ₂ /km		
Benzin	6 896 573	168	507 746	158	7 404 319	167		
Diesel	6 966 671	155	199 518	154	7 166 189	155		
Benzin og diesel	13 863 244	161	707 264	157	14 570 508	161		
2006	EU 15		EU 10		EU 25			
Brændstof	Indregistreringer	g CO ₂ /km	Indregistreringer	g CO ₂ /km	Indregistreringer	g CO ₂ /km		
Benzin	6 816 135	164	513 111	157	7 329 246	164		
Diesel	7 243 160	157	210 746	155	7 453 906	157		
Benzin og diesel	14 059 295	160	723 857	156	14 783 152	160		
2007	EU 15		EU 10		EU 25		EU27 ⁸ .	
Brændstof	Indregistreringer	g CO ₂ /km	Indregistreringer	g CO ₂ /km	Indregistreringer	g CO ₂ /km	Indregistreringer	g CO ₂ /km
Benzin	6 432 418	161	526 920	157	6 959 338	160	7 126 498	160
Diesel	7 440 235	155	248 768	156	7 689 003	155	7 820 165	155
Benzin og diesel	13 872 653	158	775 688	157	14 648 341	158	14 946 663	158

I 2005 lå CO₂-gennemsnittet⁹ for EU25 på 161 g/km. CO₂-gennemsnittet for EU10 var ca. 2,5 % lavere end for EU15. Det samlede antal indregistreringer i EU10 tegnede sig for ca. 5 % af indregistreringerne i EU25. I EU10 var næsten 72 % af personbilerne benzindrevne, hvorimod andelen af benzindrevne personbiler i EU15 var knap 50 %.

I 2006 faldt CO₂-gennemsnittet for EU25 med 1g/km til 160 g/km. CO₂-gennemsnittet for EU10 var 2,5 % lavere end for EU15. Det samlede antal indregistreringer i EU10 tegnede sig for ca. 5 % af indregistreringerne i EU25 (en mindre stigning fra 4,8 % i 2005 til 4,9 % i 2006). I EU10 var næsten 71 % af personbilerne benzindrevne, hvorimod andelen af benzindrevne personbiler i EU15 faldt til 48,5 %. Der var således tale om en stigning i andelen af dieslbiler i begge områder af EU, men de absolutte tal var forskellige.

⁸

Eksklusive Bulgarien, da der ikke blev indsendt data for 2007.

⁹

Emissionsværdierne for køretøjer fra organisationerne ACEA, JAMA og KAMA og andre fabrikanten er korrigeret med 0,7 % af hensyn til ændringen af kørecyklussen. Flere oplysninger om denne ændring findes i KOM(2004) 78 endelig.

I 2007 faldt CO₂-gennemsnittet for EU25 til 158 g/km, svarende til et fald på 1,25 % fra 160 g/km i 2006. CO₂-gennemsnittet for EU27 lå også på 158 g/km. EU27's andel af benzindrevne biler lå på 47,7 %. Andelen af benzindrevne personbiler faldt yderligere i EU15 (46,4 %) og i EU10 (67,9 %). Sammenholdt med antallet af indregistreringer i EU27 tegnede EU12¹⁰ sig for ca. 7,2 % (5,2 % for EU10)¹¹.

2.2. Køretøjernes vægt

I 2006 var personbilers gennemsnitlige vægt¹² i EU25 på 1 372 kg mod 1 357 kg¹³ i 2005. Dette svarer til en stigning på 1,1 % i 2006 sammenlignet med 2005 og en stigning på 0,7 % i 2005 sammenlignet med 2004.

I 2007 var den gennemsnitlige vægt af køretøjer i EU25 på 1 382 kg. Gennemsnitsvægten i samme år i EU27 var på 1 380 kg, hvilket var omtrent det samme som for EU25. Dette var at forvente, da Bulgarien og Rumænien har en relativt beskeden markedsandel og ikke forventes at påvirke gennemsnittet for EU27 i væsentlig grad. Mere detaljerede tal findes i tabel 2 i bilaget.

Nærmere enkeltheder om emissionsniveauer, gennemsnitlig vægt og udviklingen i fordelingen af personbiler over tid findes i bilaget. I den reviderede strategi om CO₂ fra personbiler skelnes der ikke længere mellem forskellige producentorganisationer. Af hensyn til sammenligneligheden indeholder bilaget dog tal opdelt på producentorganisationer.

2.3. Oplysningernes pålidelighed

Beslutning 1753/2000/EF om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye personbiler blev vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet den 30. august 2000. Data indsamlet i henhold til denne beslutning for 2002 og fremefter anvendes som officielle data. Tidligere blev overvågningen baseret på data fra organisationerne selv.

Den øgede anvendelse af typegodkendelsesdokumenter¹⁴ og overensstemmelsesattester har gjort det lettere at indhente oplysninger om specifikke CO₂-emissionsværdier for nyligt indregistrerede personbiler. Dette har forbedret medlemsstaternes databaser og mindsket mulighederne for fejl ved identificering af CO₂-emissionsværdier for indregistrerede

¹⁰ Bortset fra Bulgarien.

¹¹ Sammenlignet med EU25 tegnede EU10 sig for 5,3 %.

¹² I artikel 2, stk. 8, i beslutning 1753/2000/EF er udtrykket defineret således: "vægt af køretøj med karrosseri i køreklar stand som anført i overensstemmelsesattesten og typegodkendelsesdokumentationen og defineret i punkt 2.6 i bilag I til direktiv 70/156/EØF".

I punkt 2.6 i bilag I til direktiv 2007/46/EF er udtrykket defineret som følger: "Masse af køretøj med karrosseri - og for trækende køretøjer i andre klasser end M1, med koblingsanordning, hvis en sådan er monteret af fabrikanten - i køreklar stand, eller masse af chassis eller af chassis med førerhus uden karrosseri/koblingsanordning, hvis karrosseri og/eller koblingsanordning ikke monteres af fabrikanten, (med væsker, værktøj, reservehjul, hvis monteret, og fører samt for busser ét personalemedlem, hvis der forefindes et sæde dertil i køretøjet) (o) (største og mindste for hver variant)".

I fodnote "(o)" hedder det: "Massen af føreren og eventuelt medfølgende personale sættes til 75 kg pr. person (fordelt med 68 kg for personen selv og syv kg for dennes bagage i henhold med ISO-standard 2416 - 1992), brændstofbeholderen fyldes til 90 % af det af fabrikanten opgivne volumen og de øvrige væskeholdige systemer (undtagen dem med spildevand) til 100 % af det opgivne volumen.

¹³ To medlemsstater indgav ikke data i overensstemmelse med artikel 2, stk. 8, i beslutning 1753/2000/EF. Der er tale om 2006-2007 for Slovakiet og 2005-2007 for Malta. Antallet af indregistreringer i disse to medlemsstater er lavt i forhold til andre medlemsstater, og det samlede antal indregistreringer i EU og påvirker derfor ikke EU-gennemsnittet i væsentlig grad.

¹⁴ Direktiv 2007/46/EF, artikel 18, EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

personbiler. Selv om der fortsat hersker metodemæssige usikkerheder og problemer med dataindsamling og beregning, er indvirkningerne på de gennemsnitlige emissioner af CO₂ i EU beskedne. Kommissionen arbejder sammen med de berørte myndigheder om at fjerne usikkerhederne fra disse data.

3. KONKLUSIONER

De gennemsnitlige emissioner fra nye personbiler indregistreret i EU i 2007 var på 158 g CO₂/km, 15,1 % mindre end udgangspunktet på 186 CO₂/km¹⁵ i 1995. Emissionsniveauet faldt med 1,23 % fra 2004 til 2005, med 0,6 % fra 2005 til 2006 og med 1,25 % fra 2006 til 2007. Personbilers gennemsnitlige vægt i EU25 i 2005 var 1 357 kg, 1 372 kg i 2006 og 1 382 kg i 2007 (1 380 kg for EU-27).

¹⁵ EU15.

BILAG

**Tabel 2: Nye personbilers gennemsnitlige masse^(1,2)
i EU 15, EU10, EU25 og EU 27**

ÅR	EU15 ⁸⁾	Ændring i %	EU10	Ændring i %	EU15 ⁷⁾	Ændring i %	EU27 ⁶⁾
1995 ³⁾	1099	-					
1996 ³⁾	1123	+ 2,18 %					
1997 ³⁾	1137	+ 1,25 %					
1998 ³⁾	1166	+ 2,55 %					
1999 ³⁾	1185	+ 1,63 %					
2000 ^{3, 5)}	1186	+ 0,08 %					
2001 ⁵⁾	1197	+ 0,93 %					
2002 ^{4,5)}	1413	+ 18,05 %					
2003 ^{4,5)}	1404	- 0,64 %					
2004 ⁵⁾	1351	- 3,77 %	1277	-	1347	-	
2005 ⁵⁾	1362	+ 0,81 %	1247	- 2,35 %	1357	+ 0,74 %	
2006 ⁵⁾	1376	+ 1,03 %	1281	+ 2,73 %	1372	+ 1,11 %	
2007 ⁵⁾	1386	+ 0,73 %	1313	+ 2,50 %	1382	+ 0,73 %	1380

- 1) Artikel 2, stk. 8, i beslutning 1753/2000/EF, punkt 2.6 i bilag I til direktiv 70/156/EØF.
- 2) Kun benzin- og dieselmotorer - andre brændstoffer og statistisk uidentificerede køretøjer forventes ikke at berøre disse gennemsnit i nævneværdig grad.
- 3) Vægtdata som indberettet af organisationerne. Der er tale om vægten af et tomt køretøj, som er 75 kg lavere end vægten af et køreklart køretøj, som anvendes ved indberetningen fra og med 2002. Definitionen af vægt findes i fodnote 12 i afsnit 2.2.
- 4) Vægtdataene er for høje, da visse indberettede data for en medlemsstat vedrørte maksimalvægten og ikke vægt som defineret i beslutning 1753/2000/EF.
- 5) Værdier for medlemmer af ACEA, JAMA & KAMA. Nye personbiler, der blev markedsført i EU15 af andre fabrikker, påvirker ikke gennemsnittet for EU15 i nævneværdig grad.
- 6) Bortset fra Bulgarien, da der ikke blev indsendt data for 2007.
- 7) Bortset fra Malta i 2005-2007 og Slovakiet i 2006 og 2007, som forklaret i fodnote 12.
- 8) Bortset fra Grækenland i 1995-2001 for ACEA og i 1995-2000 for KAMA. Bortset fra Finland i 1995-1999 for KAMA og i 1996-2000 for ACEA.

Tabel 3: Gennemsnitlige specifikke emissioner af CO₂ fra nye personbiler opdelt på brændstoftype for EU 15, EU10 og EU25

CO ₂ (g/km)															
EU15	1995 1)	1996 1)	1997 1)	1998 1)	1999 1)	2000 1)	2001 2)	2002 2)	2003 2)	2004 2)	2005 2)	2006 2)	2007 2)	Æn- dring 95/07 [%] 4)	Ændring 04/07 [%] 4)
Benzin	189	186	184	182	180	178	173	172	171	170	168	164	161	-14,8 %	-5,3 %
Diesel	179	178	175	171	165	163	156	157	157	155	155	157	155	-13,4 %	0 %
Benzin + Diesel ³⁾	186	184	182	180	176	172	167	166	164	163	161	160	158	-15,1 %	-3,1 %
EU10										2004 2)	2005 2)	2006 2)	2007 2)		Ændring 04/07 [%] 4)
Benzin										158	158	157	157		-0,6 %
Diesel										151	154	155	156		3,3 %
Benzin + Diesel ³⁾										156	157	156	157		0,6 %
EU25										2004 2)	2005 2)	2006 2)	2007 2)		Ændring 04/07 [%] 4)
Benzin										169	167	164	160		-5,3 %
Diesel										155	155	157	155		0 %
Benzin + Diesel ³⁾										162	161	160	158		-2,5 %

1) Data indberettet af producentorganisationerne.

2) CO₂-værdierne for 2001-2007 er korrigeret med 0,7 % af hensyn til ændringen af kørecyklussen. For 2002-2007 er der anvendt officielle EU15-data.

3) Kun benzin- og dieseldrøjetøjer - andre brændstoffer forventes ikke at berøre disse gennemsnit i nævneværdig grad.

4) Alle procenter er baseret på afrundede tal.

Tabel 4: Gennemsnitlige emissioner af CO₂ fra nye personbiler opdelt på brændstoftype for hver producentorganisation i EU15

<i>CO₂ (g/km)</i>														
ACEA	1995 1)	1996 1)	1997 1)	1998 1)	1999 1)	2000 1)	2001 2)	2002 2)	2003 2)	2004 2)	2005 2)	2006 2)	2007 2)	Æn- dring 95/07 [%]
Benzin	188	186	183	182	180	177	172	172	171	170	169	166	162	-13,8 %
Diesel	176	174	172	167	161	157	153	155	154	153	153	155	154	-12,5 %
Benzin + diesel³⁾	185	183	180	178	174	169	165	165	163	161	160	160	157	-15,1 %
JAMA	1995 1)	1996 1)	1997 1)	1998 1)	1999 1)	2000 1)	2001 2)	2002 2)	2003 2)	2004 2)	2005 2)	2006 2)	2007 2)	Æn- dring 95/07 [%]
Benzin	191	187	184	184	181	177	174	172	170	171	166	160	157	-17,8 %
Diesel	239	235	222	221	221	213	198	180	177	170	168	165	162	-32,2 %
Benzin + diesel³⁾	196	193	188	189	187	183	178	174	172	170	167	162	159	-18,9 %
KAMA	1995 1)	1996 1)	1997 1)	1998 1)	1999 1)	2000 1)	2001 2)	2002 2)	2003 2)	2004 2)	2005 2)	2006 2)	2007 2)	Æn- dring 95/07 [%]
Benzin	195	197	201	198	189	185	179	178	171	160	158	154	150	-23,1 %
Diesel	309	274	246	248	253	245	234	203	201	189	187	184	178	- 42,4 %
Benzin + diesel³⁾	197	199	203	202	194	191	187	183	179	168	167	165	162	-17,8 %

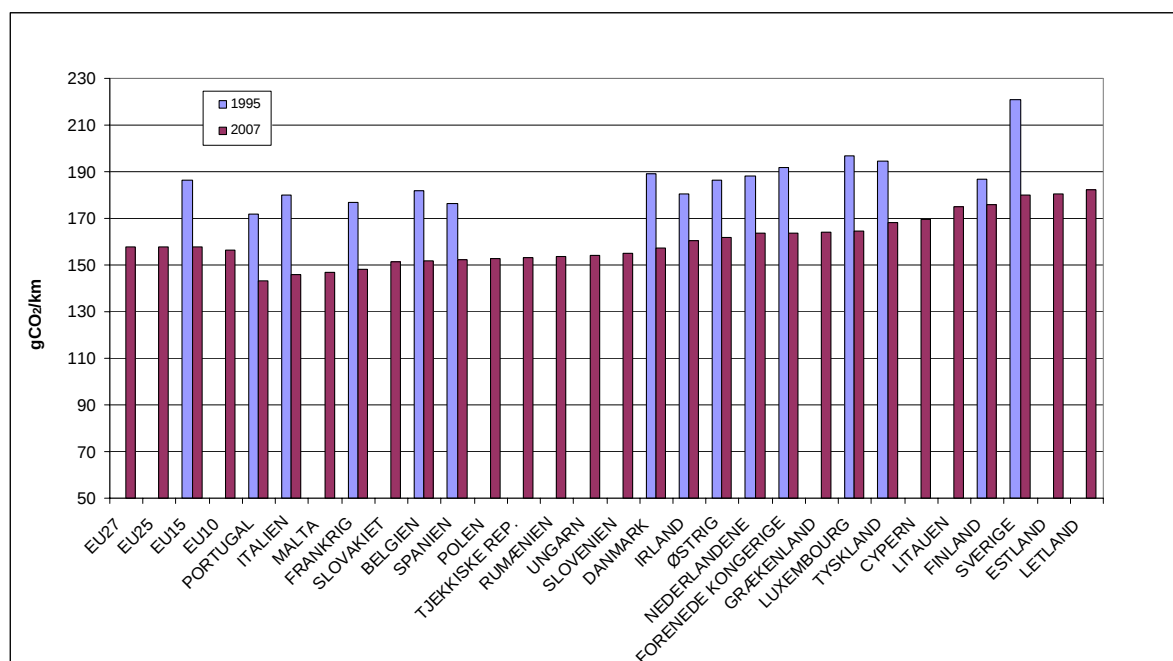
1) Data indberettet af producentorganisationerne.

2) CO₂-værdierne for 2001-2007 er korrigeret med 0,7 % af hensyn til ændringen af kørecyklussen. For 2002-2007 er der anvendt de officielle EU15-data.

3) Kun benzin- og dieseldrøjetøjer - andre brændstoffer forventes ikke at berøre disse gennemsnit i nævneværdig grad.

4) Alle procenter er baseret på afrundede tal.

Figur 1: Gennemsnitlige specifikke emissioner af CO₂ fra nye personbiler i EU25, EU15 og medlemsstaterne i 1995 og 2007



Datatabel (Figur 1)

gCO ₂ /km ¹⁾	EU 27	EU 25	EU 15	EU 10	PT	MT	IT	FR	SK	BE	CZ	HU	SI	ES	PL	BG
1995 ²⁾			186		172		180	177		182				177		
2007 ³⁾	158	158	158	157	143	147	146	148	151	152	153	154	155	152	153	
gCO ₂ /km ¹⁾	DK	LT	AT	IE	EL	NL	UK	LU	CY	DE	FI ⁴⁾	EE	LV	SE	RO	
1995 ²⁾	189		186	180		188	192	197		195	187			221		
2007 ³⁾	157	175	162	160	164	164	164	165	169	168	176	180	182	180	154	

1) Vejede gennemsnit baseret på data dieseldrevne og benzindrevne biler.

2) For 1995 data som indberettet af organisationerne; der forelå ingen data i 1995 for Grækenland, EU10 og EU25.

3) For 2007 vises EU's officielle data korrigeret med 0,7 % af hensyn til ændringen af kørecyklussen.

4) Data for Finland i 1995 er kun baseret på ACEA og JAMA; KAMA-indregistreringer for Finland for dette år var på 257, hvilket har begrænset indvirkning på de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner.

Tabel 5: Udviklingstendenser i de nyregistrerede bilers fordeling i EU15 på organisationer

ACEA	1995 1)	1996 1)	1997 1)	1998 1)	1999 1)	2000 2)	2001 2)	2002 2)	2003 2)	2004 2)	2005 2)	2006 2)	2007 2)	Ændring '95-07' 3)
Benzin	73,4 %	72,9 %	73,1 %	70,3 %	65,8 %	60,9 %	58,2 %	56,3 %	52,4 %	45,4 %	44,8 %	44,1 %	41,7 %	-31,7
Diesel	24,0 %	24,3 %	24,3 %	27,0 %	31,0 %	35,8 %	39,4 %	43,6 %	47,5 %	51,9 %	53,6 %	54,8 %	56,2 %	32,2
I ALT ⁴⁾	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	11 649 782	11 533 323	11 668 101	11 534 004	11 610 220	11 615 597	13,4 %
JAMA	1995 1)	1996 1)	1997 1)	1998 1)	1999 1)	2000 2)	2001 2)	2002 2)	2003 2)	2004 2)	2005 2)	2006 2)	2007 2)	Ændring '95-07' 3)
Benzin	82,1 %	82,1 %	83,2 %	81,6 %	80,4 %	80,8 %	79,1 %	77,3 %	71,8 %	65,6 %	66,2 %	64,3 %	60,4 %	-21,7
Diesel	9,5 %	10,4 %	11,2 %	13,1 %	14,9 %	16,5 %	17,4 %	22,6 %	28,2 %	30,9 %	30,3 %	32,6 %	33,0 %	23,5
I ALT ⁴⁾	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	1 501 937	1 703 960	1 843 728	1 898 133	1 977 516	2 016 511	63,4 %
KAMA	1995 1)	1996 1)	1997 1)	1998 1)	1999 1)	2000 2)	2001 2)	2002 2)	2003 2)	2004 2)	2005 2)	2006 2)	2007 2)	Ændring '95-07' 3)
Benzin	87,9 %	87,6 %	89,2 %	85,9 %	81,9 %	80,9 %	85,2 %	77,8 %	73,9 %	69,5 %	66,1 %	61,7 %	56,0 %	-31,9
Diesel	1,6 %	1,8 %	2,3 %	6,1 %	7,4 %	8,3 %	13,9 %	22,0 %	26,1 %	26,4 %	30,8 %	35,9 %	37,6 %	36,0
I ALT ⁴⁾	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	325 436	427 341	589 542	684 928	663 329	648 045	283,3 %
EU15 ⁵⁾	1995 1)	1996 1)	1997 1)	1998 1)	1999 1)	2000 2)	2001 2)	2002 2)	2003 2)	2004 2)	2005 2)	2006 2)	2007 2)	Ændring '95-07' 3)
Benzin	74,5 %	74,2 %	74,6 %	72,1 %	68,0 %	63,9 %	61,2 %	59,2 %	55,4 %	49,6 %	48,7 %	47,8 %	45,0 %	-29,5
Diesel	22,2 %	22,4 %	22,3 %	24,7 %	28,4 %	32,6 %	36,4 %	40,7 %	44,4 %	48,1 %	49,3 %	50,8 %	52,1 %	29,9
I ALT ⁴⁾	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	13 477 155	13 664 624	14 101 371	14 117 065	14 251 065	14 280,153	22,6 %

1) Data indberettet af producentorganisationerne.

2) For 2002-2007 er der anvendt officielle EU15-data.

3) Ændringen i tidsrummet 1995-2007 for benzin- og dieslbilens vedkommende er udtryk for, hvordan disse brændstoftypers absolutte andel af samtlige indregistreringer har ændret sig. Ændringen i det samlede antal biler svarer til stigningen eller faldet i det absolutte antal nyregistreringer. Ændringen af det samlede antal biler svarer til stigningen i antallet af nyregistreringer i EU15 i det pågældende tidsrum.

4) Det samlede tal omfatter statistisk uidentificerede køretøjer og køretøjer, der benytter "andre brændstoftyper".

5) Nye personbiler, der markedsføres i EU af andre fabrikanter, påvirker ikke tallene i nævneværdig grad.

Tabel 6: Udviklingstendenser i de nyregistrerede bilers fordeling i EU10 på organisationer

<i>EU 10</i>					
ACEA	2004₁₎	2005₁₎	2006₁₎	2007₁₎	Ændring '04-07'2)
Benzin	67,6 %	65,1 %	63,8 %	60,1 %	-7,5
Diesel	27,3 %	34,3 %	33,4 %	35,2 %	7,9
I alt 3)	539 178	490 499	511 500	539 396	0 %
JAMA	2004₁₎	2005₁₎	2006₁₎	2007₁₎	Ændring '04-07'2)
Benzin	85,4 %	82,8 %	81,4 %	77,6 %	-7,8
Diesel	11,6 %	15,6 %	17,2 %	21,0 %	9,4
I alt 3)	157 818	160 169	178 757	198 315	25,7 %
KAMA	2004₁₎	2005₁₎	2006₁₎	2007₁₎	Ændring '04-07'2)
Benzin	87,2 %	87,9 %	79,7 %	72,1 %	-15,1
Diesel	9,5 %	11,7 %	18,5 %	26,5 %	17,0
I alt 3)	40 351	51 983	50 649	65 558	62,5 %
EU10 4)	2004₁₎	2005₁₎	2006₁₎	2007₁₎	Ændring '04-07'2)
Benzin	72,5 %	70,8 %	69,1 %	65,4 %	-7,1
Diesel	23,0 %	28,4 %	28,4 %	31,0 %	8,0
I alt 3)	737 347	702 651	740 906	803 269	8,9 %

1) For 2004-2007 er der anvendt de officielle EU-data.

2) Ændringen i tidsrummet 1995-2007 for benzin- og dieslbilens vedkommende er udtryk for, hvordan disse brændstoftypers absolutte andel af samtlige indregistreringer har ændret sig. Ændringen af det samlede antal biler svarer til stigningen eller faldet i det absolutte antal nye indregistreringer. Ændringen af det samlede antal biler svarer til stigningen i antallet af nye indregistreringer i EU10 i det pågældende tidsrum.

3) Det samlede tal omfatter statistisk uidentificerede køretøjer og køretøjer, der benytter "andre brændstoftyper".

4) Nye personbiler, der markedsføres i EU af andre fabrikanten, påvirker ikke tallene i nævneværdig grad.

Tabel 7: Udviklingstendenser i de nyregistrerede bilers fordeling i EU25 på organisation

<i>EU 25</i>					
ACEA	2004₁₎	2005₁₎	2006₁₎	2007₁₎	Ændring '04-07'2)
Benzin	47,0 %	45,6 %	45,0 %	42,5 %	-4,5
Diesel	50,9 %	52,8 %	53,9 %	55,3 %	4,4
I alt 3)	12 207 279	12 024 503	12 121 720	12 154 993	-0,4 %
JAMA	2004₁₎	2005₁₎	2006₁₎	2007₁₎	Ændring '04-07'2)
Benzin	67,1 %	67,4 %	65,7 %	61,9 %	-5,2
Diesel	29,4 %	29,1 %	31,3 %	31,9 %	2,5
I alt 3)	2 001 546	2 058 302	2 156 273	2 214 826	10,7 %
KAMA	2004₁₎	2005₁₎	2006₁₎	2007₁₎	Ændring '04-07'2)
Benzin	70,6 %	67,7 %	63,0 %	57,5 %	-13,1
Diesel	25,4 %	29,5 %	34,6 %	36,6 %	11,2
I alt 3)	629 893	736 911	713 978	713 603	13,3 %
EU25 4)	2004₁₎	2005₁₎	2006₁₎	2007₁₎	Ændring '04-07'2)
Benzin	50,7 %	49,7 %	48,8 %	46,1 %	-4,6
Diesel	46,9 %	48,3 %	49,7 %	51,0 %	4,1
I alt 3)	14 838 718	14 819 716	14 991 971	15 083 422	1,7 %

1) For 2004-2007 er der anvendt de officielle EU-data.

2) Ændringen i tidsrummet 1995-2007 for benzin- og dieslbilens vedkommende er udtryk for, hvordan disse brændstoftypers absolutte andel har ændret sig i den samlede registrering. Ændringen af det samlede antal biler svarer til stigningen eller faldet i det absolutte antal nyregistreringer. Ændringen af det samlede antal biler svarer til stigningen i antallet af nyregistreringer i EU25 i det pågældende tidsrum.

3) Tallet omfatter statistisk uidentificerede køretøjer og køretøjer, der benytter "andre brændstoftyper".

4) Nye personbiler, der markedsføres i EU af andre fabrikanten, påvirker ikke tallene i nævneværdig grad.