

ES

ES

ES



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 10.11.2010
COM(2010) 655 final

**INFORME DE LA COMISIÓN
AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO Y AL COMITÉ ECONÓMICO Y
SOCIAL EUROPEO**

**Seguimiento de las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos en la UE:
datos del año 2009**

**INFORME DE LA COMISIÓN
AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO Y AL COMITÉ ECONÓMICO Y
SOCIAL EUROPEO**

**Seguimiento de las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos en la UE:
datos del año 2009**

1. INTRODUCCIÓN

De conformidad con el artículo 9 de la Decisión nº 1753/2000/CE¹, la Comisión debe presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe anual basado en los datos de seguimiento que reciba de los Estados miembros. El presente informe se refiere a los datos de seguimiento de 2009.

A partir de 2010, el seguimiento y la presentación de informes en virtud del Reglamento (CE) nº 443/2009² sustituye a la presentación de informes basada en la Decisión nº 1753/2000/CE, que ha sido derogada por dicho Reglamento.

2. TENDENCIAS EN LOS TURISMOS NUEVOS

2.1. Calidad y tratamiento de los datos

Todos los Estados miembros han presentado datos sobre las matriculaciones de turismos nuevos en 2009. En el caso de algunos de ellos, fue necesario volver a efectuar el tratamiento de datos de forma manual debido a la utilización de tipos de combustible distintos de los acordados, al uso de vehículos desconocidos, a la aplicación de un factor de corrección y a otras inverosimilitudes. Estas cuestiones se trataron durante el procedimiento de evaluación de los datos y se resolvieron satisfactoriamente sin pérdidas de datos significativas. Es preciso analizar con cautela las series cronológicas, ya que no todos los Estados miembros de la UE figuran en todos los años, según puede apreciarse en los cuadros de la sección 3. A pesar de que se ha intentado en la mayor medida posible presentar series coherentes, es posible que haya alguna ruptura en las tendencias debido a mejoras en la metodología y el seguimiento.

En comparación con los informes de los años anteriores, los datos agregados del presente informe se refieren a todos los combustibles (antes solo se notificaban las cifras correspondientes a la gasolina y al gasóleo) y, en contraste con informes previos, las cifras de las emisiones de CO₂ no se han corregido en un 0,7 %. La corrección del 0,7 % se había aplicado al evaluar los avances realizados por las asociaciones de fabricantes ACEA, JAMA y KAMA con objeto de compensar una modificación del procedimiento de ensayo que se produjo una vez asumidos sus compromisos voluntarios³. Dichos compromisos han sido ahora

¹ Decisión nº 1753/2000/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 2000, por la que se establece un plan de seguimiento de la media de las emisiones específicas de CO₂ de los turismos nuevos, DO L 202 de 10.8.2000.

² Reglamento (CE) nº 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos, DO L 140 de 5.6.2009.

³ En los documentos COM(2002) 693 final y COM(2004) 78 final se puede encontrar más información relacionada con la corrección del 0,7 %.

sustituidos por los objetivos especificados en el Reglamento (CE) nº 443/2009. Por motivos de continuidad con los informes anteriores, se siguen presentando los datos desglosados por asociación de fabricantes de vehículos.

Se incluyen por segunda vez en el informe de seguimiento datos de los vehículos de combustibles alternativos, debido a que su cuota de mercado va en aumento y la calidad de los datos es mejor. Se trata de vehículos pertenecientes a las siguientes categorías de combustibles: gas licuado de petróleo (GLP), gas natural (GN), electricidad, hidrógeno, doble combustible, gasolina-bioetanol, gasolina-GLP, gasolina-GN, así como todos los vehículos que figuran en la categoría de «otros».

2.2. Emisiones medias de CO₂ de los turismos nuevos

Las emisiones específicas de CO₂ medias de los turismos nuevos matriculados en la Unión Europea en 2009 fueron de 145,7 gCO₂/km. Esto representa una disminución del 5,1 %, o 7,9 gCO₂/km, con respecto al año anterior (153,6 gCO₂/km en 2008), constituyendo la mayor reducción relativa de las emisiones específicas desde que comenzara el ejercicio de seguimiento. Parte de esta reducción puede achacarse a la crisis económica y financiera, así como a la estructura de los planes de desguace aplicados en varios Estados miembros. Los datos indican también que la flota de vehículos es algo más modesta, pues la potencia media del motor, la masa del vehículo y la cilindrada disminuyeron ligeramente en 2009. Los vehículos diésel mejoraron en casi 6 gramos, los de gasolina en casi 9 gramos y los de combustibles alternativos en poco más de 11 gramos en 2009. La diferencia entre los vehículos nuevos diésel y de gasolina se redujo a 2,3 gramos aproximadamente. Es interesante señalar que hace 10 años dicha diferencia era superior a 17 gramos.

La proporción de turismos nuevos de gasolina superó a la de vehículos diésel en 2009, en tanto que la cuota de los combustibles alternativos crecía significativamente. Esto se debe principalmente al incremento del número de vehículos de gasolina-GLP matriculados en Italia, que representa el 92,8 % de todos los turismos nuevos de gasolina-GLP matriculados en la EU-27.

Cuadro 1: Emisiones medias de CO₂ de los turismos nuevos por combustible (EU-27)

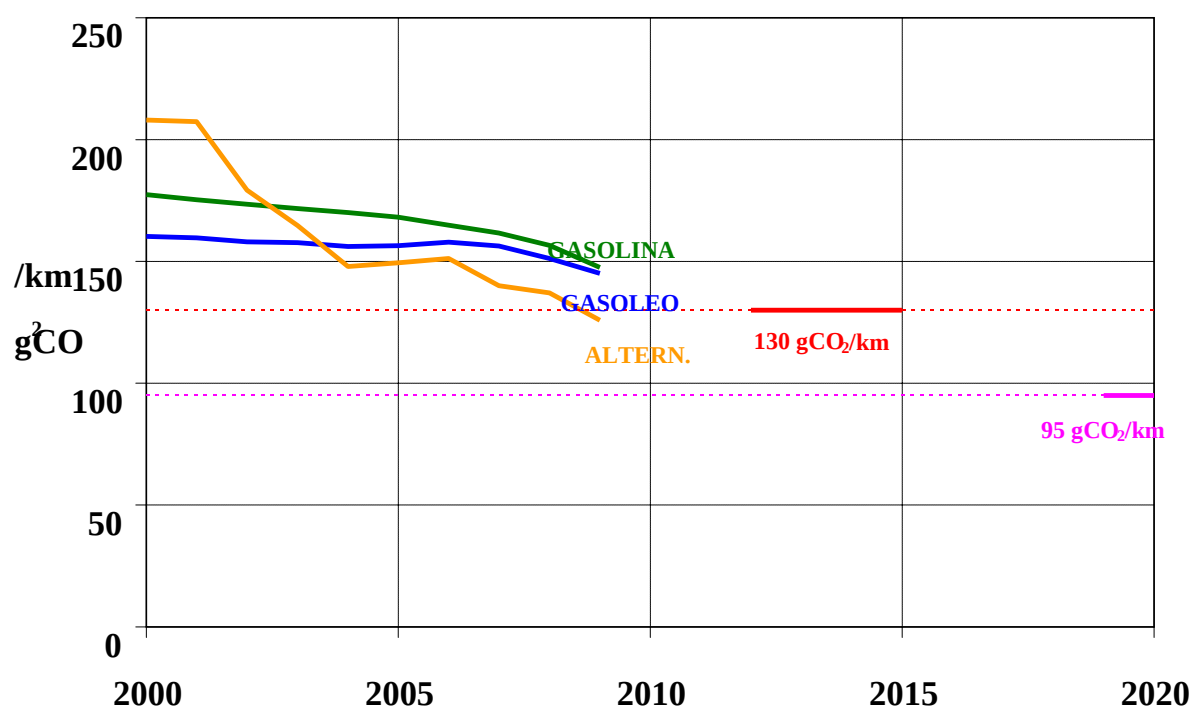
gCO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Todos los combustibles	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7
Gasolina	177,4	175,3	173,5	171,7	170,0	168,1	164,9	161,6	156,6	147,6
Gasóleo	160,3	159,7	158,1	157,7	156,2	156,5	157,9	156,3	151,2	145,3
Alternativos	208,0	207,4	179,2	164,7	147,9	149,4	151,1	140,0	137,0	125,8

Cuadro 2: Tipo de combustible en los turismos nuevos (porcentaje) (EU-27)

%	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Gasóleo	31,0	35,9	40,7	44,4	47,9	49,1	50,3	51,9	51,3	45,1

Gasolina	68,9	64,0	59,2	55,5	51,9	50,7	49,4	47,3	47,4	51,1
Gasolina-GLP	0,00	0,01	0,04	0,01	0,02	0,08	0,23	0,59	1,14	3,61
Otros alternativos	0,11	0,10	0,09	0,10	0,14	0,17	0,10	0,14	0,16	0,14

Gráfico 1: Evolución de las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos, por combustible (EU-27)



Cuadro 3: Emisiones medias (gCO₂/km) de CO₂ de los turismos nuevos, por zona

Agregación EU⁴	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
EU-27								158,7	153,6	145,7
EU-25					163,4	162,4	161,3	158,7	153,4	145,6
EU-15	172,2	169,7	167,2	165,5	163,7	162,6	161,5	158,8	153,3	145,2
EU-12								157,8	156,8	154,2
EU-10					157,2	158,1	157,3	157,7	155,5	153,0

La EU-15 representa la gran mayoría de las matriculaciones de turismos nuevos (94,6 % en 2009). Los turismos nuevos en la EU-15 emiten en media 9 gCO₂/km menos que los turismos nuevos en la EU-12. Mientras que en la EU-15 el promedio mejoró en 8,1 gramos en 2009, en la EU-10 lo hizo solo en 2,5 gramos. La observación de que los turismos nuevos matriculados en la EU-15 tienen emisiones de CO₂ inferiores a las de los turismos nuevos en la EU-10, que figura en informes previos, vuelve a confirmarse en 2009. Sin embargo, no está claro todavía si esto puede atribuirse a un cambio de comportamiento permanente de los ciudadanos de la EU-15 o si es una de las consecuencias de la crisis financiera y económica iniciada en 2008. Los datos se ven influidos también por diversos planes de desguace aplicados en varios países en 2009.

4

EU-15 incluye Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Irlanda, España, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Reino Unido (excluida Irlanda del Norte) y Suecia.

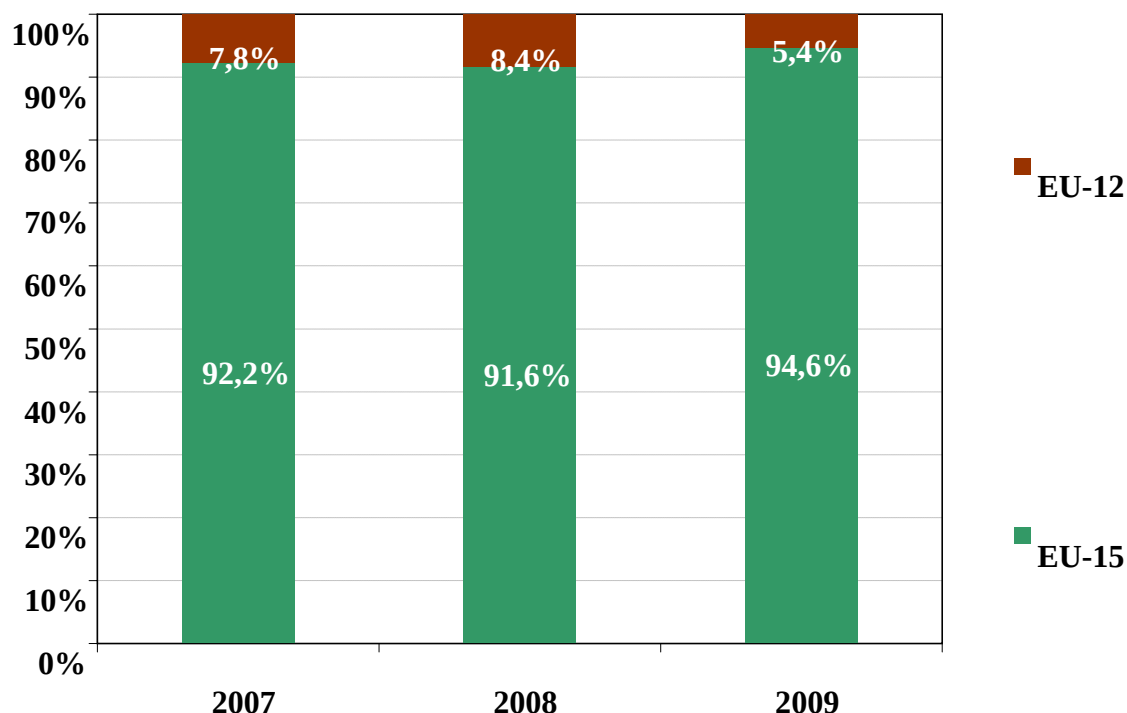
EU-10 incluye Chequia, Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta y Polonia.

EU-12 incluye EU-10, Bulgaria y Rumanía.

EU-25 incluye EU-15 y EU-10.

EU-27 incluye EU-15 y EU-12.

Gráfico 2: Matriculaciones de turismos nuevos por zona en 2009



2.3. Otras características de los vehículos: potencia del motor, cilindrada y masa

La potencia media del motor de los turismos nuevos diésel y de gasolina fue aumentando hasta 2007, permaneció constante en 2008 y disminuyó en 2009. La potencia media del motor de los vehículos de gasolina disminuyó en 4 kW, compensando el crecimiento observado en los últimos 7 años. Los vehículos diésel disminuyeron en solo 2 kW, situándose en los niveles de 2006. Los datos de 2009 relativos a la potencia media del motor de los vehículos alternativos confirman la tendencia decreciente de años anteriores. La enorme influencia de los vehículos de gasolina-GLP en Italia es el principal factor a la hora de determinar la potencia media del motor de los vehículos alternativos.

Cuadro 4: Potencia media del motor de los turismos nuevos, por combustible

kW	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Todos los combustibles	77	79	80	81	83	84	84	80
Gasolina	75	76	76	76	77	78	78	74
Gasóleo	81	82	83	85	89	91	91	89
Alternativos	77	74	69	69	69	61	61	58

La cilindrada media de los turismos nuevos ha experimentado en 2009 un descenso significativo de 83 cm³. Los vehículos de gasolina presentaron la mayor reducción (del 5 %, o 77 cm³). Prosiguió el descenso de la cilindrada de los vehículos diésel, situándose en 37 cm³ en 2009 (-2 %). La diferencia de cilindrada entre los vehículos de gasolina y diésel fue disminuyendo hasta 2005, año en que alcanzó los 313 cm³, y posteriormente ha vuelto a ampliarse, situándose en 2009 en 378 cm³.

Cuadro 5: Cilindrada media de los turismos nuevos, por combustible

cm³	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Todos los combustibles	1714	1731	1743	1730	1726	1724	1729	1703	1620
Gasolina	1560	1570	1572	1571	1573	1561	1556	1531	1454
Gasóleo	1981	1961	1948	1904	1886	1885	1892	1869	1832
Alternativos	1602	1672	1628	1581	1561	1562	1424	1387	1328

La masa media de los turismos nuevos matriculados en la UE en 2009 disminuyó en 36 kg. La diferencia entre los vehículos de gasolina y diésel ha venido aumentando, de forma lenta pero constante, desde 2004 (226 kg) y en 2009 se situó en 292 kg. La masa media disminuyó en 10 kg para los vehículos diésel en 2009. Por otro lado, los vehículos de gasolina nuevos perdieron en media 22 kg y los de combustibles alternativos 68 kg. Los descensos observados se deben principalmente al deslizamiento de los consumidores hacia los segmentos de vehículos más pequeños (los denominados segmentos A y B) como consecuencia de la crisis económica y financiera y a la estructura de los planes de desguace vigentes en 2009. El cuadro no recoge los datos anteriores a 2004 debido a los problemas de notificación de la masa por los Estados miembros durante ese período. Con respecto a los datos anteriores a 2004, y para explicaciones detalladas sobre el origen de los datos relativos a la masa y todas las demás notas sobre la masa, véase el cuadro 2 del anexo del informe COM(2009) 9 final.

Cuadro 6: Masa media de los turismos nuevos, por combustible

kg	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Todos los combustibles	1347	1356	1372	1379	1373	1337
Gasolina	1237	1235	1238	1235	1228	1206
Gasóleo	1463	1479	1501	1510	1508	1498
Alternativos	1415	1404	1392	1271	1237	1169

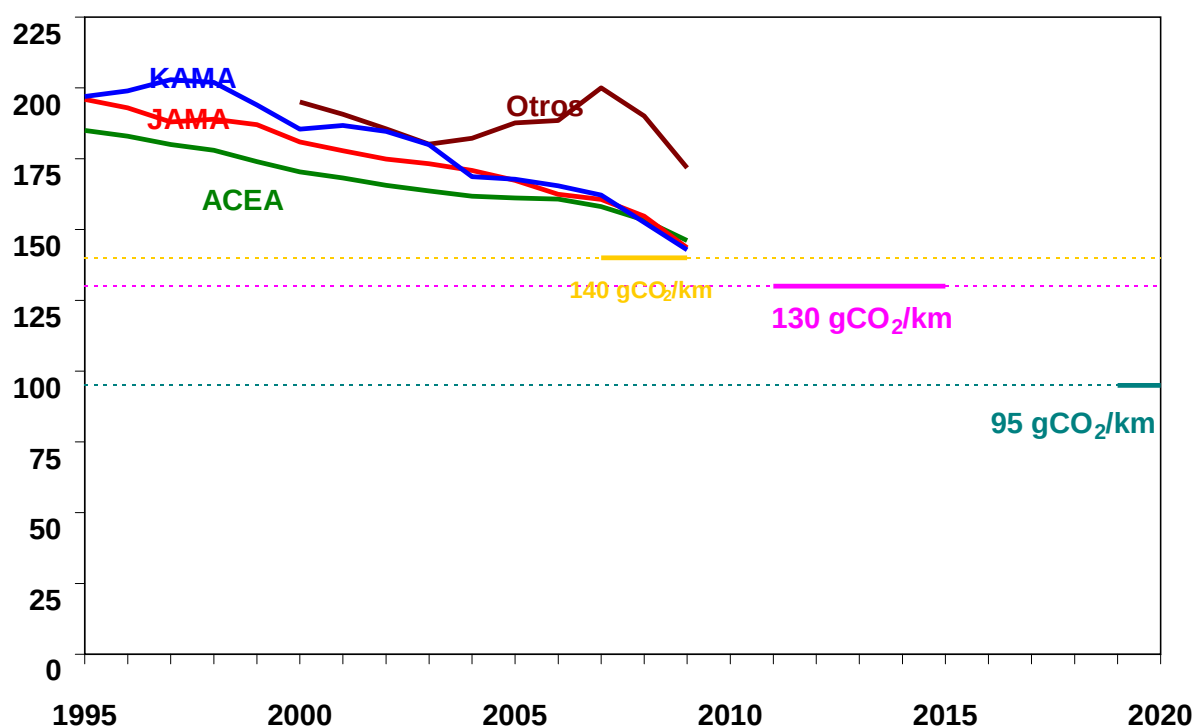
2.4. Datos de seguimiento por asociación

Por razones de continuidad con informes anteriores, se presentan en esta sección datos por asociación de fabricantes de vehículos. En el año 2009, las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos disminuyeron en todas las asociaciones. En comparación con 2008, ACEA redujo sus emisiones medias en 7,3 gramos, JAMA en 11,2, KAMA en 9,7 y otros fabricantes en 18,4 en promedio. Tanto KAMA como JAMA presentaron unas emisiones medias para los turismos nuevos en 2009 más bajas que ACEA, situación inversa a la de 2007.

Cuadro 7: Emisiones medias de CO₂ de los turismos nuevos, por asociación

gCO 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
Otros	195,1	190,8	185,6	180,2	182,3	187,6	188,5	200,0	190,1	171,8

Gráfico 3: Evolución de las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos, por asociación



La masa media de los turismos nuevos de todos los fabricantes disminuyó en 2009 entre 36 y

46 kg. La masa media de un turismo nuevo de JAMA es 70 kg inferior a la de un turismo nuevo promedio de ACEA. En los últimos 5 años, las emisiones medias disminuyeron en un 10-16% para todas las asociaciones, en tanto que la masa media variaba entre 0 y -2 % (y la potencia media del vehículo no ha variado desde 2004). Esto indica claramente que las emisiones específicas de CO₂ han disminuido sin que la flota de vehículos sea particularmente más modesta.

Cuadro 8: Masa media de los turismos nuevos, por asociación

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
Otros	1 363	1 288	1 302	1 279	1 264	1 258	1 309	1 383	1 291	1 251

Los efectos de la actual crisis financiera, de la recesión económica y de los planes de desguace se dejan sentir en el número de turismos nuevos matriculados en cada asociación durante 2008 y 2009. En comparación con 2007 (año en que se registró el mayor número de matriculaciones en los últimos 10 años), se produjo una disminución del 7,8 % en 2008 y del 9,9 % en 2009. Si se compara 2009 con 2008, hubo un incremento del 9,8 % en las matriculaciones de KAMA, mientras que las de ACEA y JAMA disminuían en un 2,2 % y un 7,4 % respectivamente. ACEA sigue siendo, con mucho, el protagonista del mercado europeo, manteniendo una cuota próxima al 81 % de todas las matriculaciones nuevas durante los últimos 5 años.

Cuadro 9: Matriculaciones de turismos nuevos por asociación (en miles de unidades)

'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
Otra ⁵	20	50	70	69	58	37	22	27	23	40
Total ⁶	12 840	12 761	13 500	13 682	14 853	14 858	15 010	15 505	14 299	13 975

3. Anexo estadístico con datos por Estado miembro

Las celdas vacías indican que el Estado miembro en cuestión no ha presentado los datos o que, dada la inverosimilitud de los datos presentados, no procede mostrar su valor.

⁵ «Otros» incluye los turismos nuevos no identificados (vehículos con respecto a los cuales los Estados miembros no notificaron correctamente la información requerida).

⁶ Total de matriculaciones de turismos nuevos según las notificaciones de los Estados miembros de la UE.

Cuadro 10: Matriculaciones de turismos nuevos por Estado miembro (en miles de unidades)

'000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Austria	295	280	300	311	308	309	298	294	319
Bélgica	497	468	459	485	480	526	525	536	475
Bulgaria							86	91	21
Chipre				20	18	20	25	24	16
Chequia				115	105	107	126	134	159
Dinamarca	97	113	102	124	147	154	160	148	111
Estonia				17	20	25	31	24	10
Finlandia	106	113	145	141	146	143	123	137	89
Francia	2 228	2 120	1 988	1 996	2 059	1 986	2 050	2 037	2 259
Alemania	3 342	3 122	3 237	3 267	3 319	3 445	3 126	3 067	3 786
Grecia	245	242	203	264	274	279	294	279	221
Hungría				230	199	193	167	163	66
Irlanda	117	152	146	154	171	177	186	151	56
Italia	2 430	2 278	2 244	2 264	2 237	2 325	2 494	2 163	2 160
Letonia				11	16	25	31	19	5
Lituania				9	11	15	21	22	7
Luxemburgo	22	44	44	48	49	51	51	52	47
Malta				4	7	6	6	5	6
Países Bajos	526	507	487	479	452	478	494	493	396
Polonia				297	230	223	264	305	221
Portugal		232	194	202	208	199	204	215	159
Rumanía							313	286	115
Eslovaquia					45	65	65	57	70
Eslovenia				37	64	62	69	72	60
España	400	969	1 319	1 606	1 640	1 622	1 606	1 165	964
Suecia	223	249	257	260	269	278	300	248	209
Reino Unido	2 232	2 611	2 558	2 512	2 386	2 295	2 390	2 112	1 968

Cuadro 11: Masa media de los turistas nuevos por Estado miembro [en kg]

kg	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Austria	1 314	1 335	1 426	1 432	1 435	1 449	1 445	1 431	1 385
Bélgica	1 288	1 319	1 361	1 375	1 396	1 407	1 423	1 425	1 406
Bulgaria									
Chipre				1 205	1 277	1 316	1 354	1 372	1 367
Chequia				1 704	1 242	1 247	1 261	1 275	1 335
Dinamarca		1 306	1 325	1 327	1 324	1 328	1 370	1 320	1 313
Estonia				1 349	1 408	1 433	1 465	1 456	1 471
Finlandia	1 752	1 759	1 336	1 355	1 381	1 401	1 437	1 442	1 447
Francia	1 254	1 280	1 305	1 327	1 341	1 349	1 375	1 387	1 326
Alemania	1 332	1 352	1 381	1 408	1 412	1 424	1 433	1 425	1 347
Grecia	1 172	1 223	1 262	1 277	1 287	1 304	1 314	1 311	1 423
Hungría				1 182	1 203	1 237	1 264	1 288	1 330
Irlanda	1 248	1 276	1 265	1 314	1 341	1 372	1 441	1 440	1 440
Italia	1 604	1 632	1 649	1 259	1 277	1 294	1 287	1 285	1 255
Letonia				1 452	1 445	1 468	1 502	1 498	1 535
Lituania				1 433	1 448	1 483	1 481	1 467	1 486
Luxemburgo	1 834	1 851	1 442	1 471	1 487	1 504	1 498	1 490	1 462
Malta								1 317	1 182
Países Bajos	1 260	1 264	1 301	1 314	1 337	1 332	1 350	1 324	1 295
Polonia				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
Rumanía							1 268	1 286	1 291
Eslovaquia					1 174				
Eslovenia				1 246	1 305	1 316	1 340	1 350	1 346
España	1 266	1 725	1 317	1 335	1 374	1 395	1 416	1 400	1 394
Suecia	1 448	1 454	1 472	1 467	1 470	1 488	1 503	1 488	1 490
Reino Unido	1 347	1 356	1 392	1 387	1 374	1 390	1 394	1 380	1 358

Cuadro 12: Emisiones medias de CO₂ de los turismos nuevos por Estado miembro

gCO ₂ /km	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Austria	165,6	164,4	163,8	161,9	162,1	163,7	162,9	158,1	150,2
Bélgica	163,7	161,1	158,1	156,5	155,2	153,9	152,8	147,8	142,1
Bulgaria							171,6	171,5	172,1
Chipre				173,4	173,0	170,1	170,3	165,6	160,7
Chequia				154,0	155,3	154,2	154,2	154,4	155,5
Dinamarca	172,9	170,0	169,0	165,9	163,7	162,5	159,8	146,4	139,1
Estonia				179,0	183,7	182,7	181,6	177,4	170,3
Finlandia	178,1	177,2	178,3	179,8	179,5	179,2	177,3	162,9	157,0
Francia	159,8	156,8	155,0	153,1	152,3	149,9	149,4	140,1	133,5
Alemania	179,5	177,4	175,9	174,9	173,4	172,5	169,5	164,8	154,0
Grecia	166,5	167,8	168,9	168,8	167,4	166,5	165,3	160,8	157,4
Hungría				158,5	156,3	154,6	155,0	153,4	153,4
Irlanda	166,6	164,3	166,7	167,6	166,8	166,3	161,6	156,8	144,4
Italia	158,3	156,6	152,9	150,0	149,5	149,2	146,5	144,7	136,3
Letonia				192,4	187,2	183,1	183,5	180,6	176,9
Lituania				187,5	186,3	163,4	176,5	170,1	166,0
Luxemburgo	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
Países Bajos	174,0	172,4	173,5	171,0	169,9	166,7	164,8	156,7	146,9
Polonia				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
Rumanía							154,8	156,0	157,0
Eslovaquia					157,4	152,0	152,7	150,4	146,6
Eslovenia				152,7	157,2	155,3	156,3	155,9	152,0
España	156,8	156,4	157,0	155,3	155,3	155,6	153,2	148,2	142,2
Suecia	200,2	198,2	198,5	197,2	193,8	188,6	181,4	173,9	164,5
Reino Unido	177,9	174,8	172,7	171,4	169,7	167,7	164,7	158,2	149,7

4. Anexo estadístico con datos por fabricante

En el siguiente cuadro figuran los 20 fabricantes principales por número de matriculaciones en 2009. En el sitio web de la Comisión se encontrará la base de datos completa con datos sobre todos los fabricantes⁷. El cuadro incluye una columna denominada «objetivo» que corresponde al objetivo de emisiones específicas calculado de conformidad con la fórmula contenida en el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009. No obstante, conviene señalar que, para alcanzar el objetivo, los fabricantes pueden tener en cuenta los elementos de flexibilidad expuestos en dicho Reglamento: supercréditos (artículo 5), biocombustibles (artículo 6), agrupaciones (artículo 7), excepciones (artículo 11) y ecoinnovaciones (artículo 12).

Cuadro 13: Datos seleccionados por fabricante

	Masa [kg]	Objetivo ⁸ gCO ₂ /km	Media en 2009 gCO ₂ /km	Matriculaciones en 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 Los objetivos de emisiones específicas se basan en las fórmulas del anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009.

De todos los fabricantes que matricularon más de 10 000 vehículos en la Unión Europea en 2009, uno ha conseguido ya alcanzar plenamente el objetivo fijado para 2015: MARUTI (masa media: 932 kg, objetivo de emisiones específicas: 110 gCO₂/km, emisiones específicas medias en 2009: 104 gCO₂/km, matriculaciones en 2009: 14 095).