

SV

SV

SV



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 10.11.2010
KOM(2010) 655 slutlig

**RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN
TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET OCH EUROPEISKA EKONOMISKA
OCH SOCIALA KOMMITTÉN**

**om övervakning av koldioxidutsläpp från nya personbilar i EU:
uppgifter för 2009**

**RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN
TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET OCH EUROPEISKA EKONOMISKA
OCH SOCIALA KOMMITTÉN**

**om övervakning av koldioxidutsläpp från nya personbilar i EU:
uppgifter för 2009**

1. INLEDNING

I enlighet med artikel 9 i beslut (EG) nr 1753/2000¹ ska kommissionen överlämna årliga rapporter till rådet och Europaparlamentet som grundar sig på övervakningsuppgifter från medlemsstaterna. Den här rapporten rör övervakningsuppgifterna för 2009.

Från och med 2010 ersätts rapporteringen enligt beslut (EG) nr 1753/2000 av bestämmelserna om övervakning och rapportering i förordning (EG) nr 443/2009², eftersom beslutet upphävs genom förordningen.

2. TRENDER I FRÅGA OM NYA PERSONBILAR

2.1. Uppgiftskvalitet och bearbetning av uppgifter

Alla medlemsstater har lämnat in uppgifter om nybilsregistreringar för 2009. För vissa av medlemsstaterna var det nödvändigt att bearbeta uppgifterna manuellt eftersom man registrerat andra bränslen än de överenskomna eller eftersom det förekom okända fordon, korrigeringsfaktorer eller andra orimliga uppgifter. Dessa problem åtgärdades vid utvärderingen av uppgifterna och ledde inte till några större uppgiftsförluster. Man bör vara försiktig när man analyserar tidsserierna, eftersom vissa EU-medlemsstater saknas för vissa år, vilket framgår av tabellerna i avsnitt 3. Även om det läggs ner mycket arbete på att serierna ska vara konsekventa kan det finnas vissa trendbrott beroende på att metoderna och övervakningen förbättrats.

Jämfört med rapporterna från tidigare år gäller de aggregerade uppgifterna i den här rapporten alla bränsletyper – tidigare inrapporterades bara bensin och diesel – och till skillnad från tidigare rapporter har inte uppgifterna om koldioxidutsläpp korrigerats med 0,7 %. Korrigeringen på 0,7 % användes vid bedömningen av vilka framsteg tillverkarorganisationerna Acea, Jama och Kama gjort. Syftet var att korrigeringen skulle kompensera för ändrade testmetoder som infördes efter organisationernas frivilliga åtaganden³. Dessa åtaganden har nu ersatts av de mål som anges i förordning (EG) nr 443/2009. För att upprätthålla sammanhanget med tidigare rapporter kommer uppgifter per tillverkarorganisation även fortsättningsvis att tas med.

¹ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1753/2000/EG om att inrätta ett system för övervakning av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar, EGT L 202, 10.8.2000.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon, EUT L 140, 5.6.2009.

³ Mer information om korrigeringen på 0,7 % finns i KOM(2002) 693 slutlig och KOM(2004) 78 slutlig.

Uppgifter om alternativa drivmedel har för andra gången tagits med i övervakningsrapporten eftersom deras marknadsandel ökar alltmer och uppgiftskvaliteten förbättras. Det rör sig om fordon i drivmedelskategorierna LPG, naturgas, el, väte, hybrid, bensin-bioetanol, bensin-LPG, bensin-naturgas samt fordon som rapporteras i kategorin Övriga.

2.2. Genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya personbilar

De genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar registrerade i Europeiska unionen 2009 var 145,7 g/km. Detta innebär en minskning med 5,1 %, eller 7,9 g/km, jämfört med 2008 (153,6 g/km), vilket är den största relativa minskningen av specifika utsläpp sedan övervakningen inleddes. En del av denna minskning kan bero på den finansiella och ekonomiska krisen samt på de skrotningsprogram som införts i flera medlemsstater. Uppgifterna tyder också på att fordonen har blivit mindre, eftersom den genomsnittliga motoreffekten, fordonsvikten och cylindervolymen minskade något 2009. Dieseldrivna fordon sänkte sina utsläpp med nära 6 gram, bensindrivna fordon med nästan 9 gram och fordon med alternativa drivmedel med drygt 11 gram 2009. Skillnaden mellan nya dieselfordon och nya bensinfordon minskade till cirka 2,3 gram. För tio år sedan var det över 17 grams skillnad mellan nya bensin- och dieselfordon.

Andelen nya bensinbilar översteg andelen nya dieselfordon 2009. Andelen fordon med alternativa drivmedel ökade betydligt 2009. Detta beror främst på ökningen av bensin-LPG-fordon som registrerades i Italien, vilken utgör 92,8 % av alla nya bensin-LPG-personbilar som registrerades i EU-27.

Tabell 1: Genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya personbilar per drivmedel (EU-27)

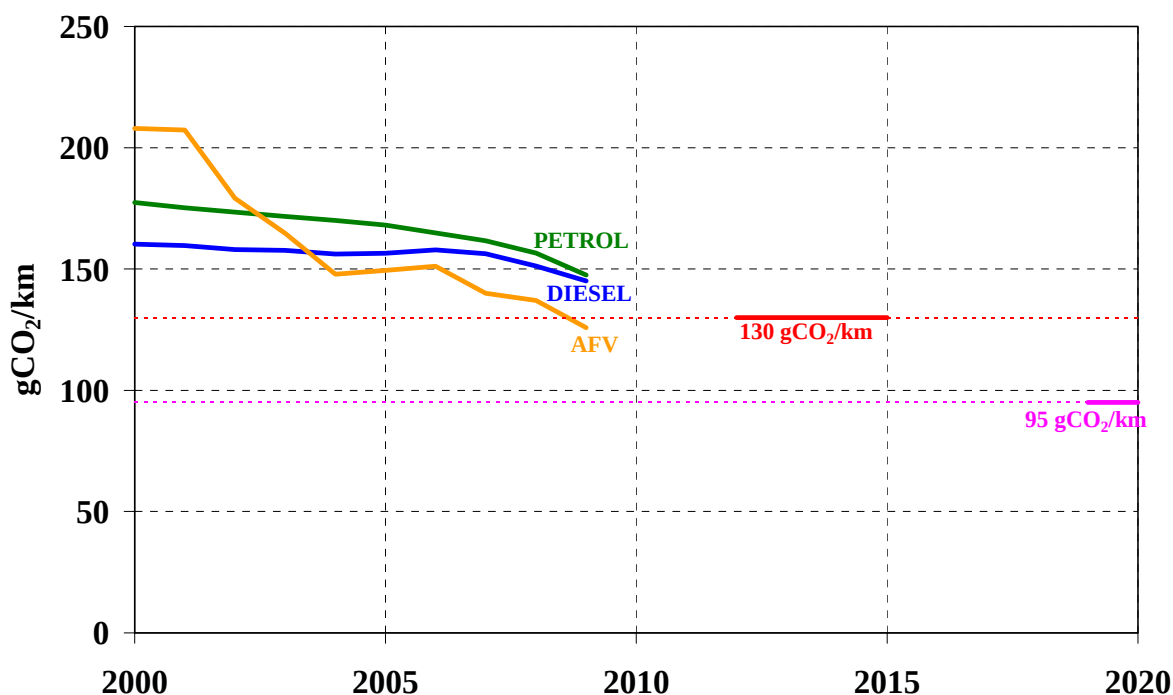
g/km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Alla drivmedel	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7
Bensin	177,4	175,3	173,5	171,7	170,0	168,1	164,9	161,6	156,6	147,6
Diesel	160,3	159,7	158,1	157,7	156,2	156,5	157,9	156,3	151,2	145,3
Alternativa drivmedel	208,0	207,4	179,2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

Tabell 2: Andelen drivmedelstyp för nya personbilar (EU-27)

%	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
Bensin	68,9	64,0	59,2	55,5	51,9	50,7	49,4	47,3	47,4	51,1
Bensin-LPG	0,00	0,01	0,04	0,01	0,02	0,08	0,23	0,59	1,14	3,61
Andra	0,11	0,10	0,09	0,10	0,14	0,17	0,10	0,14	0,16	0,14

alternativa drivmedel										
-----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Diagram 1: Utvecklingen av koldioxidutsläpp från nya personbilar per drivmedel (EU-27)



Tabell 3: Genomsnittliga koldioxidutsläpp (g/km) från nya personbilar per region

Sammanlagda EU-uppgifter ⁴	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

⁴ EU15 består av Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Förenade kungariket (utom Nordirland), Grekland, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Portugal, Spanien, Sverige, Tyskland och Österrike.

EU-10 består av Cypern, Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slovakien, Slovenien, Tjeckien och Ungern.

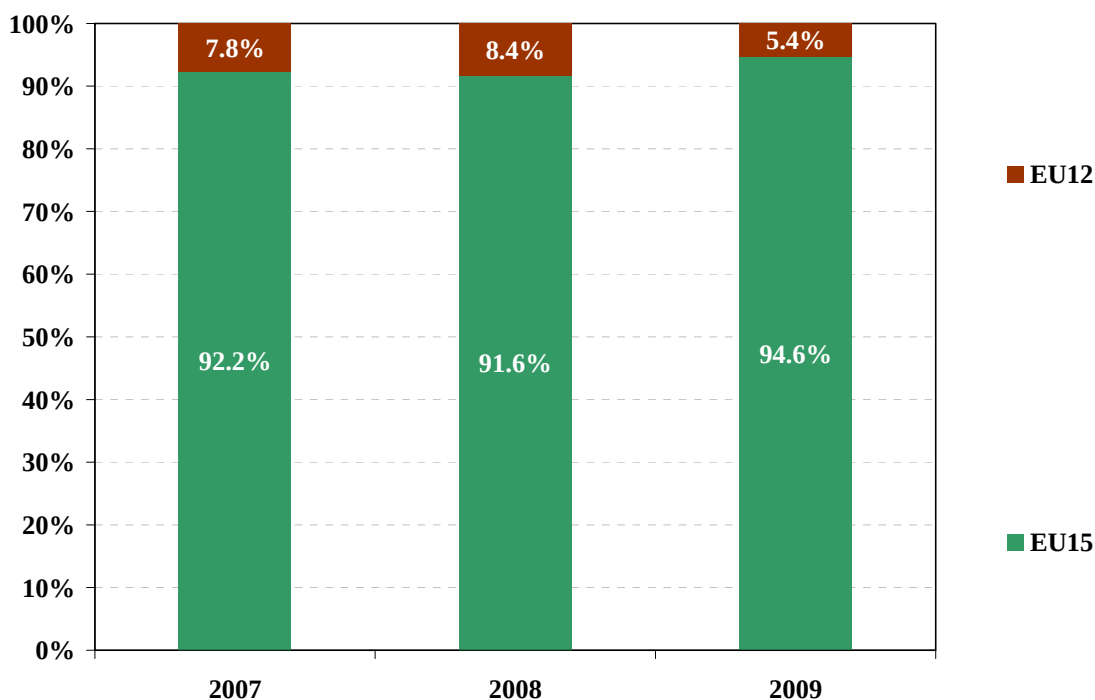
EU-12 består av EU-10, Bulgarien och Rumänien.

EU-25 består av EU-15 och EU-10.

EU-27 består av EU-15 och EU-12.

EU-15 står för den övervägande majoriteten av nybilsregistreringarna (94,6 % 2009). Nya bilar i EU-15 släpper i genomsnitt ut 9 g/km mindre än nya bilar i EU-12. Medan genomsnittet i EU-15 förbättrades med 8,1 gram 2009 var förbättringen i EU-10 endast 2,5 gram. Observationen från tidigare övervakningsrapporter – att nya personbilar som registreras i EU-15 har lägre koldioxidutsläpp än nya personbilar i EU-10 – bekräftades på nytt 2009. För närvarande framgår det dock inte om detta beror på en permanent beteendeförändring hos befolkningen i EU-15, eller om det är en av effekterna av den finansiella och ekonomiska kris som började 2008. Uppgifterna påverkas också av olika skrotningsprogram som införts i flera länder under 2009.

Diagram 2: Registrering av nya personbilar under 2009 per region



2.3. Övriga egenskaper hos bilen: motoreffekt, cylindervolym och vikt

Den genomsnittliga motoreffekten hos nya diesel- och bensindrivna personbilar ökade till och med 2007, förblev konstant 2008 och minskade 2009. Den genomsnittliga motoreffekten hos bensindrivna fordon minskade med 4 kW och eliminerade därmed den ökning som observerats under de föregående sju åren. Effekten hos dieseldrivna fordon minskade med endast 2 kW, till 2006 års nivåer. Uppgifterna för 2009 för den genomsnittliga motoreffekten hos fordon som drivs med alternativa drivmedel bekräftar den nedåtgående trenden från tidigare år. Det mycket stora andelen bensin-LPG-fordon i Italien är den främsta faktorn vid fastställandet av den genomsnittliga motoreffekten hos fordon med alternativa bränslen.

Tabell 4: Genomsnittlig motoreffekt hos nya personbilar per drivmedel

kW	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Alla drivmedel	77	79	80	81	83	84	84	80
Bensin	75	76	76	76	77	78	78	74
Diesel	81	82	83	85	89	91	91	89
Alternativa drivmedel	77	74	69	69	69	61	61	58

Den genomsnittliga cylindervolymen hos nya personbilar minskade betydligt 2009, med 83 cm³. Den största minskningen observerades för bensindrivna bilar (med 5 % eller 77 cm³). Minskningen i cylindervolym hos dieseldrivna fordon fortsätter, och uppgick 2009 till 37 cm³ (-2 %). Skillnaden i cylindervolym mellan bensin- och dieseldrivna fordon minskade till och med 2005 när den var 313 cm³. Sedan dess ökar skillnaden igen, och 2009 var skillnaden 378 cm³.

Tabell 5: Genomsnittlig cylindervolym hos nya personbilar per drivmedel

cm³	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Alla drivmedel	1 714	1 731	1 743	1 730	1 726	1 724	1 729	1 703	1 620
Bensin	1 560	1 570	1 572	1 571	1 573	1 561	1 556	1 531	1 454
Diesel	1 981	1 961	1 948	1 904	1 886	1 885	1 892	1 869	1 832
Alternativa drivmedel	1 602	1 672	1 628	1 581	1 561	1 562	1 424	1 387	1 328

Den genomsnittliga vikten för nya personbilar som registrerades i EU 2009 minskade med 36 kg. Skillnaden mellan bensin- och dieselfordon har ökat långsamt men konstant sedan 2004 (226 kg), och 2009 var skillnaden 292 kg. Den genomsnittliga vikten minskade 2009 med 10 kg för dieselfordon. Nya bensindrivna fordon blev i genomsnitt 22 kg lättare och fordon med alternativa drivmedel blev 68 kg lättare. De observerade minskningarna beror främst på att konsumenterna väljer mindre fordonsklasser (A- och B-klass) som en följd av den finansiella och ekonomiska krisen samt 2009 års skrotningsprogram. Uppgifter före 2004 visas inte i tabellen beroende på problem i medlemsstaternas viktrapportering under den perioden. Mer information om uppgifter före 2004 samt detaljerade förklaringar om ursprunget till viktuppgifterna och samtliga andra viktrelaterade noter finns i tabell 2 i bilagan till rapporten KOM(2009)9 slutlig.

Tabell 6: Genomsnittlig vikt för nya personbilar per bränsle

kg	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Alla drivmedel	1 347	1 356	1 372	1 379	1 373	1 337
Bensin	1 237	1 235	1 238	1 235	1 228	1 206
Diesel	1 463	1 479	1 501	1 510	1 508	1 498
Alternativa drivmedel	1 415	1 404	1 392	1 271	1 237	1 169

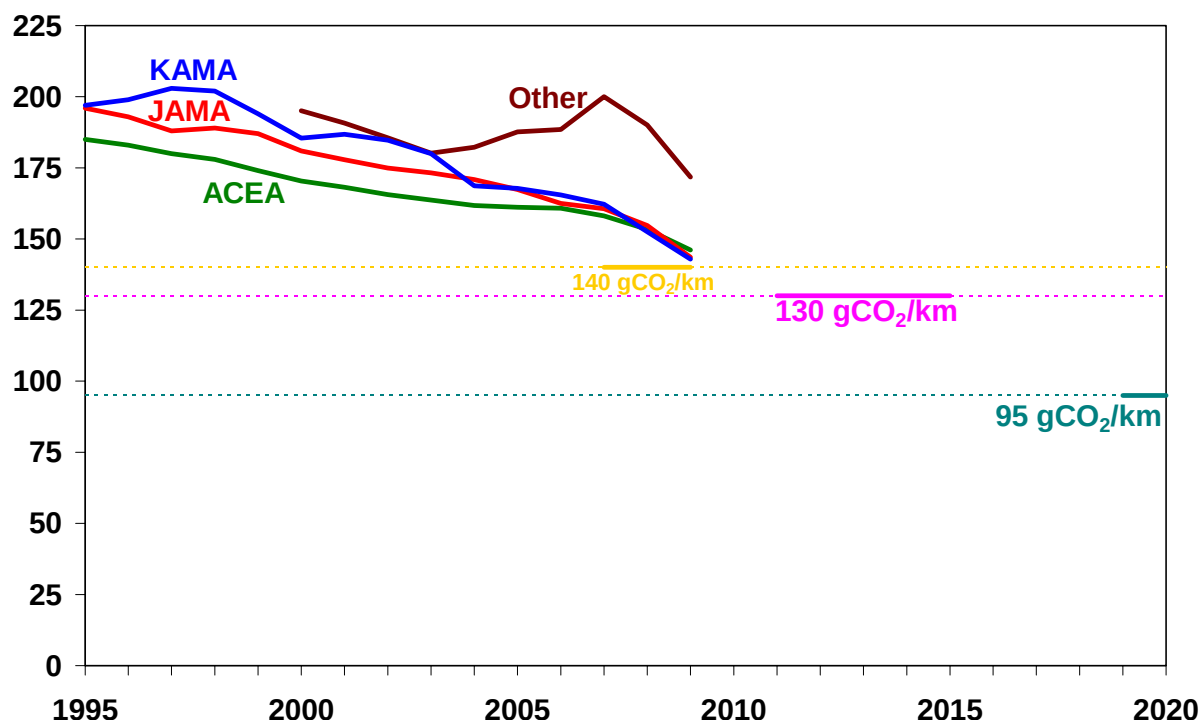
2.4. Övervakningsuppgifter från enskilda tillverkarorganisationer

För att upprätthålla sammanhanget med tidigare rapporter presenteras uppgifterna i det här avsnittet per tillverkarorganisation. Under 2009 minskade koldioxidutsläppen från nya personbilar från alla tillverkarorganisationer. I jämförelse med 2008 minskade Acea sina genomsnittliga utsläpp med 7,3 gram, Jama med 11,2 gram, Kama med 9,7 gram och andra tillverkare med 18,4 gram. Både Kama och Jama hade lägre genomsnittliga utsläpp från nya personbilar än Acea för 2009, tvärtemot den situation som rådde 2007.

Tabell 7: Genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya personbilar per organisation

g/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
Övriga	195,1	190,8	185,6	180,2	182,3	187,6	188,5	200,0	190,1	171,8

Diagram 3: Utvecklingen av koldioxidutsläpp från nya personbilar per organisation



Genomsnittsvikten för nya personbilar minskade för alla tillverkare 2009 med 36–46 kg. Genomsnittsvikten för en ny personbil från Jama är 70 kg lägre än en genomsnittsbil från Acea. Under de senaste fem åren har de genomsnittliga utsläppen minskat med 10–16 % för alla organisationer, samtidigt som genomsnittsvikten förändrades med mellan 0 och -2 % (den genomsnittliga motoreffekten har inte förändrats sedan 2004). Därmed är det tydligt att de specifika koldioxidutsläppen har minskat utan att fordonen har blivit märkbart mindre.

Tabell 8: Genomsnittlig vikt för nya personbilar per organisation

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

Effekten av den pågående finanskrisen, den ekonomiska nedgången och skrotningsprogrammen påverkar antalet nybilsregistreringar för samtliga organisationer för 2008 och 2009. Jämfört med 2007 (det största antalet registreringar under de senaste tio åren) var minskningen 7,8 % 2008 och 9,9 % 2009. Mellan 2008 och 2009 ökade Kama-registreringarna med 9,8 %, medan registreringarna för Acea och Jama minskade med 2,2 % respektive 7,4 %. Acea är fortfarande den överlägset största aktören på den europeiska marknaden med en andel på cirka 81 % av alla nyregistreringar under de senaste fem åren.

Tabell 9: Nybilsregistrering per organisation (i tusental)

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

3. Statistikbilaga med uppgifter per medlemsstat

Tomma fält innebär antingen att inga uppgifter har lämnats in av den berörda medlemsstaten eller att det inte är lämpligt att ange värdet i fråga eftersom de inlämnade uppgifterna är osannolika.

⁵ Omfattar icke-identifierade nya personbilar (fordon där medlemsstaternas rapportering inte är korrekt).
⁶ Total nybilsregistrering enligt EU-medlemsstaternas rapportering.

Tabell 10: Nybilsregistrering per medlemsstat (i tusental)

Tusental	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Österrike	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
Tjeckien				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
Frankrike	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
Grekland	245	242	203	264	274	279	294	279	221
Ungern				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
Lettland				11	16	25	31	19	5
Litauen				9	11	15	21	22	7
Luxemburg	22	44	44	48	49	51	51	52	47
Malta				4	7	6	6	5	6
Nederländerna	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
Rumänien							313	286	115
Slovakien					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
Storbritannien	2 232	2 611	2 558	2 512	2 386	2 295	2 390	2 112	1 968

Tabell 11: Genomsnittlig vikt för nya personbilar per medlemsstat (kg)

kg	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Österrike	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
Tjeckien				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
Frankrike	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
Grekland	1 172	1 223	1 262	1 277	1 287	1 304	1 314	1 311	1 423
Ungern				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
Lettland				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
Luxemburg	1 834	1 851	1 442	1 471	1 487	1 504	1 498	1 490	1 462
Malta								1 317	1 182
Nederländerna	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
Rumänien							1 268	1 286	1 291
Slovakien					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
Storbritannien	1 347	1 356	1 392	1 387	1 374	1 390	1 394	1 380	1 358

Tabell 12: Genomsnittliga koldioxidutsläpp från nya personbilar per medlemsstat

g/km	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Österrike	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
Tjeckien				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
Frankrike	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
Grekland	166,5	167,8	168,9	168,8	167,4	166,5	165,3	160,8	157,4
Ungern				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
Lettland				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
Luxemburg	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
Nederländerna	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
Rumänien							154,8	156,0	157,0
Slovakien					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
Storbritannien	177,9	174,8	172,7	171,4	169,7	167,7	164,7	158,2	149,7

4. Statistikbilaga med uppgifter per tillverkare

I tabellen nedan visas de 20 största tillverkarna per antal registreringar 2009. Den fullständiga databasen med uppgifter om samtliga tillverkare finns på kommissionens webbplats⁷. I tabellen finns kolumnen "Mål" som visar det mål för specifika utsläpp som beräknats enligt formeln i bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009. Det är dock viktigt att notera att tillverkarna får tillämpa den flexibilitet som anges i förordning (EG) nr 443/2009 för att uppnå målen, d.v.s. superkrediter (artikel 5), biodrivmedel (artikel 6), poolning (artikel 7), undantag (artikel 11) och miljöinnovationer (artikel 12).

Tabell 13: Urval av uppgifter per tillverkare

	Vikt [kg]	Mål ⁸ [g/km]	Genomsnitt 2009 [g/km]	Registreringar 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
Citroën	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 Mål för specifika utsläpp på grundval av formeln i bilaga I till förordning (EG) nr 443/2009.

Av alla tillverkare som registrerade fler än 10 000 fordon i Europeiska unionen 2009 är det en tillverkare – Maruti – som redan helt når det mål som satts för 2015. (Genomsnittsvikt: 932 kg, specifikt utsläppsmål: 110 g/km, genomsnittliga specifika utsläpp 2009: 104 g/km, registreringar 2009: 14 095).