



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 27.1.2009
COM(2009) 9 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL
PARLAMENTO EUROPEO**

**Monitoraggio delle emissioni di CO₂ delle automobili nell'UE:
dati per il 2005, 2006 e 2007**

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

Monitoraggio delle emissioni di CO₂ delle automobili nell'UE: dati per il 2005, 2006 e 2007

1. INTRODUZIONE

Nel febbraio 2007 la Commissione ha adottato una comunicazione¹ nella quale delineava una nuova strategia organica finalizzata a ridurre le emissioni di biossido di carbonio (CO₂) delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione europea. La nuova strategia, unita alla revisione delle norme UE sulla qualità dei carburanti presentata il 31 gennaio 2007, è un ennesimo esempio della determinazione della Commissione a garantire che l'UE consegua gli obiettivi di emissione dei gas serra fissati nell'ambito del protocollo di Kyoto e anche oltre le scadenze che questo prevede. Tale strategia intende permettere all'UE di conseguire l'obiettivo fissato ormai da tempo di contenere le emissioni medie di CO₂ delle autovetture nuove a 120 g/km entro il 2012, cioè una riduzione del 25% circa rispetto ai livelli attuali. La parte principale della strategia è rappresentata dalla proposta di regolamento sulle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove presentata sempre nel dicembre 2007².

Le emissioni di CO₂ delle autovetture nuove sono già state monitorate nell'ambito di una strategia precedente³ in materia. A norma dell'articolo 9 della decisione n. 1753/2000/CE⁴, la Commissione è tenuta a presentare al Parlamento europeo e al Consiglio, per ciascun anno civile, una relazione sull'efficacia della strategia basata sui dati del controllo comunicati dagli Stati membri⁵. La presente comunicazione si riferisce ai dati di monitoraggio rilevati nel 2005, 2006 e 2007.

2. EVOLUZIONE DELLE EMISSIONI MEDIE DI CO₂ DEL NUOVO PARCO AUTO DELL'UE NEL 2005, 2006 E 2007

2.1. Emissioni medie di CO₂ del nuovo parco auto nel 2005, 2006 e 2007

Dopo le nuove adesioni all'UE⁶ del 1° maggio 2004 e del 1° gennaio 2007, i dati relativi alle emissioni medie di CO₂ del nuovo parco auto riguardano gli Stati membri dell'UE-25 e dell'UE-27. Per il 2005, 2006 e 2007 la tabella che segue⁷ presenta, rispettivamente, la situazione dell'UE-15, dell'UE-10, dell'UE-25 e dell'UE-27:

¹ COM(2007) 19 definitivo.

² COM(2007) 856 definitivo.

³ COM(1995) 689 definitivo.

⁴ Decisione n. 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove, GU L 202 del 10.8.2000.

⁵ Per informazioni sulla strategia comunitaria consultare anche il sito web: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm.

⁶ I dati relativi alla Romania e alla Bulgaria non riguardano gli anni 2005 e 2006, visto che questi due paesi sono entrati a far parte dell'UE nel 2007.

⁷ La tabella comprende dati relativi ai veicoli di tutti i costruttori, a prescindere dalla loro origine.

Tabella 1: Dati di monitoraggio

2005	UE 15		UE 10		UE 25			
Carburante	N. immatricolazioni	g CO ₂ /km	N. immatricolazioni	g CO ₂ /km	N. immatricolazioni	g CO ₂ /km		
Benzina	6 896 573	168	507 746	158	7 404 319	167		
Diesel	6 966 671	155	199 518	154	7 166 189	155		
Benzina + diesel	13 863 244	161	707 264	157	14 570 508	161		
2006	UE 15		UE 10		UE 25			
Carburante	N. immatricolazioni	g CO ₂ /km	N. immatricolazioni	g CO ₂ /km	N. immatricolazioni	g CO ₂ /km		
Benzina	6 816 135	164	513 111	157	7 329 246	164		
Diesel	7 243 160	157	210 746	155	7 453 906	157		
Benzina + diesel	14 059 295	160	723 857	156	14 783 152	160		
2007	UE 15		UE 10		UE 25		UE 27 ⁸	
Carburante	N. immatricolazioni	g CO ₂ /km						
Benzina	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
Benzina + diesel	13 872 653	158	775 688	157	14 648 341	158	14 946 663	158

Nel 2005 le emissioni medie di CO₂⁹ delle autovetture nell'UE-25 erano pari a 161 g/km, mentre i valori relativi all'UE-10 erano inferiori a quelli dell'UE-15 (-2,5% circa). Le immatricolazioni totali nell'UE-10 rappresentavano circa il 5% di tutte le immatricolazioni dell'UE-25. Nell'UE-10 circa il 72% dei veicoli era a benzina, a fronte di poco meno del 50% nell'UE-15.

Nel 2006, le emissioni medie di CO₂ dell'UE-25 sono diminuite di 1 g/km, raggiungendo i 160 g/km, mentre quelle dell'EU-10 erano inferiori del 2,5% rispetto alle medie dell'EU-15. Nello stesso anno, le immatricolazioni totali nell'UE-10 rappresentavano circa il 5% di tutte le immatricolazioni del'UE-25 (con un leggero aumento dal 4,8% del 2005 al 4,9% del 2006). La percentuale dei veicoli a benzina nell'UE-10 era del 71%, mentre nell'UE-15 tale percentuale era scesa al 48,5%; sia nell'UE-10 che nell'UE-15 è aumentata pertanto la percentuale dei veicoli diesel, anche se in maniera diversa in termini assoluti.

⁸ Esclusa la Bulgaria che non ha trasmesso dati per il 2007.

⁹ I valori medi delle emissioni prodotte dai veicoli delle associazioni di costruttori ACEA, JAMA e KAMA e di altri costruttori sono corretti dello 0,7% per tener conto del cambiamento del ciclo di guida; per ulteriori informazioni su questo punto, consultare il documento COM(2004) 78 definitivo.

Nel 2007 le emissioni medie di CO₂ nell'UE-25 sono scese a 158 g/km, pari a - 1,25% rispetto ai 160 g/km del 2006; lo stesso valore si è registrato anche nell'UE-27, dove i veicoli a benzina rappresentavano il 47,7% del parco complessivo. La percentuale dei veicoli a benzina è scesa ulteriormente nell'UE-15 passando a 46,4% e nell'UE-10 (67,9%). Rispetto al numero totale delle immatricolazioni nell'UE-27, quelle dell'UE-12¹⁰ rappresentavano quasi il 7,2% (5,2% nell'UE-10)¹¹.

2.2. Massa del veicolo

Nel 2006, la massa media dei veicoli¹² nell'UE-25 era pari a 1372 kg, rispetto ai 1357 kg del 2005¹³, con un aumento dell'1,1% tra il 2005 e il 2006 e dello 0,7% tra il 2004 e il 2005.

Nel 2007, la massa media dei veicoli nell'UE-25 era di 1382 kg; nello stesso anno la massa media nell'UE-27 raggiungeva i 1380 kg, praticamente lo stesso valore dell'UE-25. Questa situazione era prevedibile, visto che la Bulgaria e la Romania rappresentano una quota relativamente esigua del mercato e non dovrebbero pertanto incidere in maniera rilevante sulla media dell'UE-27. La tabella 2 allegata fornisce ulteriori dati.

In allegato sono riportate anche ulteriori informazioni sui livelli di emissione, sulla massa media e sulla composizione del parco veicoli nel corso del tempo. La nuova strategia sulle emissioni di CO₂ delle autovetture non fa più distinzione tra le varie associazioni di costruttori; a fini di continuità, tuttavia, l'allegato riporta anche i dati disaggregati per associazione.

2.3. Qualità dei dati

La decisione n. 1753/2000/CE che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove è stata adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio il 30 agosto 2000. I dati raccolti ai sensi di questa decisione dal 2002 in poi sono utilizzati come dati ufficiali; in precedenza il monitoraggio avveniva sulla base dei dati forniti dalle associazioni di costruttori.

¹⁰ Esclusa la Bulgaria.

¹¹ Rispetto all'UE-25, la percentuale dell'UE-10 era del 5,3%.

¹² Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 8, della decisione n. 1753/2000/CE, per "massa" s'intende "la massa dell'autovettura carrozzata in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e nei documenti di omologazione e definita nel punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE".

Il punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE presenta la seguente definizione: "Massa del veicolo carrozzato e, in caso di veicolo trattore di categoria diversa dalla categoria M1, con il dispositivo di aggancio se fornito dal costruttore, in ordine di marcia, oppure massa del telaio o del telaio cabinato, senza carrozzeria e/o dispositivo di aggancio se il costruttore non li fornisce (compresi liquidi, attrezzi, ruota di scorta, se fornita, e conducente e, per gli autobus di linea e gran turismo, un accompagnatore se il veicolo è munito dell'apposito sedile) (o) (massima e minima per ogni variante)". La nota "o" specifica: "La massa del conducente, ed eventualmente quella dell'accompagnatore, è valutata a 75 kg (di cui 68 kg per la massa dell'occupante e 7 kg per la massa del bagaglio, conformemente alla norma ISO 2416-1992), il serbatoio del carburante è riempito al 90% e gli altri sistemi contenenti liquidi (esclusi quelli delle acque usate) al 100% della capacità indicata dal costruttore."

¹³ Due Stati membri non hanno trasmesso i dati come previsto dall'articolo 2, paragrafo 8, della decisione n. 1753/2000/CE: si tratta della Slovacchia (anni 2006 e 2007) e di Malta (periodo 2005-2007). Il numero di immatricolazioni in questi due Stati membri è ridotto rispetto a quelle degli altri Stati membri e al totale dell'UE e per questo l'assenza di dati non dovrebbe incidere in maniera significativa sulla media UE.

L'uso più diffuso dei documenti di omologazione e dei certificati di conformità¹⁴ ha permesso di avere a disposizione una quantità maggiore di dati sulle emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture di nuova immatricolazione. Ciò ha permesso agli Stati membri di migliorare la qualità dei propri database e ha ridotto i potenziali errori di attribuzione dei valori di emissione di CO₂ al numero delle immatricolazioni. Permangono alcune incertezze a livello di metodo e alcuni problemi nella raccolta dei dati e nei calcoli, che tuttavia hanno una scarsa incidenza sul calcolo delle emissioni medie di CO₂ nell'UE. La Commissione è in contatto con le autorità competenti per eliminare tali inconvenienti.

3. CONCLUSIONI

Nel 2007 le emissioni medie delle autovetture nuove immatricolate nell'UE erano pari a 158 g CO₂/km, con un calo del 15,1% rispetto al valore iniziale del 1995, che era di 186 g CO₂/km¹⁵. Dal 2004 al 2005 si è registrata una diminuzione delle emissioni dell'1,23%, dal 2005 al 2006 dello 0,6% e dal 2006 al 2007 dell'1,25%. Nel 2005 la massa media nell'UE-25 era pari a 1357 kg, salita a 1372 kg nel 2006 e a 1382 kg nel 2007 (per l'UE-27 la massa è pari a 1380 kg).

¹⁴ Articolo 18 della direttiva 2007/46/CE, GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

¹⁵ Valore riferito all'UE-15.

ALLEGATO

**Tabella 2: Massa media^(1,2) delle autovetture nuove
nell'UE-15, nell'UE-10, nell'UE-25 e nell'UE-27**

ANNO	UE-15 ⁽⁸⁾	Variazione %	UE-10	Variazione %	UE-25 ⁽⁷⁾	Variazione %	UE-27 ⁽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 ^(3,5)	1197	+ 0,93%					
2002 ^(4,5)	1413	+ 18,05%					
2003 ^(4,5)	1404	- 0,64%					
2004 ⁽⁵⁾	1351	- 3,77%	1 277	-	1 347	-	
2005 ⁽⁵⁾	1362	+ 0,81%	1 247	- 2,35%	1 357	+ 0,74%	
2006 ⁽⁵⁾	1376	+ 1,03%	1 281	+ 2,73%	1 372	+ 1,11%	
2007 ⁽⁵⁾	1386	+ 0,73%	1 313	+ 2,50%	1 382	+ 0,73%	1 380

(1) Articolo 2, paragrafo 8, della decisione n. 1753/2000/CE; allegato I, punto 2.6, della direttiva 70/156/CEE.

(2) Solo veicoli diesel ed a benzina; gli altri carburanti e i veicoli non identificati nelle statistiche non influenzano presumibilmente le medie in modo significativo.

(3) I dati riguardanti la massa sono stati trasmessi dalle associazioni di costruttori e s'intendono riferiti alla massa del veicolo vuoto, che è inferiore di 75 kg alla massa del veicolo in ordine di marcia, parametro che è invece utilizzato per la trasmissione dei dati a partire dal 2002. Per la definizione di "massa" cfr. il punto 2.2, nota 12.

(4) I dati riguardanti la massa sono gonfiati perché una parte dei valori comunicati da uno Stato membro si riferisce alla massa massima e non alla massa intesa nel significato della decisione n. 1753/2000/CE.

(5) Valori per i membri di ACEA, JAMA e KAMA. Le autovetture nuove immesse in commercio nell'UE-15 da altri costruttori non dovrebbero incidere in maniera significativa sulla media dell'UE-15.

(6) Esclusa la Bulgaria, che non ha comunicato dati per il 2007.

(7) Esclusa Malta per gli anni 2005-2007 e la Slovacchia per il 2006 e il 2007, come risulta dalla nota 12.

(8) Esclusa la Grecia per il periodo 1995-2001 per l'ACEA e il periodo 1995-2000 per KAMA. Esclusa la Finlandia per il periodo 1995-1999 per KAMA e il periodo 1996-2000 per ACEA.

Tabella 3: Emissioni specifiche medie di CO₂ delle autovetture nuove per tipo di carburante nell'UE 15, nell'UE-10 e nell'UE-25

CO ₂ (g/km)															
UE-15	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)	Variazione 95/07 [%] (4)	Variazione 04/07 [%] (4)
Benzina	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%
Benzina + diesel ⁽³⁾	186	184	182	180	176	172	167	166	164	163	161	160	158	-15,1%	-3,1%
UE-10										2004 (2)	2005 (2)	2006 (2)	2007 (2)		Variazione 04/07 [%] (4)
Benzina										158	158	157	157		-0,6%
Diesel										151	154	155	156		3,3%
Benzina + diesel ⁽³⁾										156	157	156	157		0,6%
UE-25										2004 (2)	2005 (2)	2006 (2)	2007 (2)		Variazione 04/07 [%] (4)
Benzina										169	167	164	160		-5,3%
Diesel										155	155	157	155		0%
Benzina + diesel ⁽³⁾										162	161	160	158		-2,5%

(1) Dati forniti dalle associazioni di costruttori.

(2) I valori del CO₂ per il periodo 2001-2007 sono corretti dello 0,7% per tener conto del cambiamento nel ciclo di guida. Per il periodo 2002-2007 sono stati utilizzati dati ufficiali dell'UE.

(3) Solo veicoli diesel e a benzina; gli altri carburanti non influenzano presumibilmente le medie in modo significativo.

(4) Tutti i valori in percentuale si basano su arrotondamenti.

Tabella 4: Emissioni medie specifiche di CO₂ delle autovetture nuove per tipo di carburante, ripartite per associazione, nell'UE-15

CO ₂ (g/km)														
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)	Variazione 95/07 [%]
Benzina	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%
Benzina + diesel⁽³⁾	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)	Variazione 95/07 [%]
Benzina	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%
Benzina + diesel⁽³⁾	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)	Variazione 95/07 [%]
Benzina	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%
Benzina + diesel⁽³⁾	197	199	203	202	194	191	187	183	179	168	167	165	162	-17,8%

(1) Dati forniti dalle associazioni di costruttori.

(2) I valori del CO₂ per il periodo 2001-2007 sono corretti dello 0,7% per tener conto del cambiamento nel ciclo di guida. Per il periodo 2002-2007 sono stati utilizzati dati ufficiali dell'UE.

(3) Solo veicoli diesel e a benzina; gli altri carburanti non influenzano presumibilmente le medie in modo significativo.

(4) Tutti i valori in percentuale si basano su arrotondamenti.

Figura 1: Emissioni medie specifiche di CO₂ delle autovetture nuove nell'UE-25, nell'UE-15, nell'UE-10 e negli Stati membri (anni 1995 e 2007)

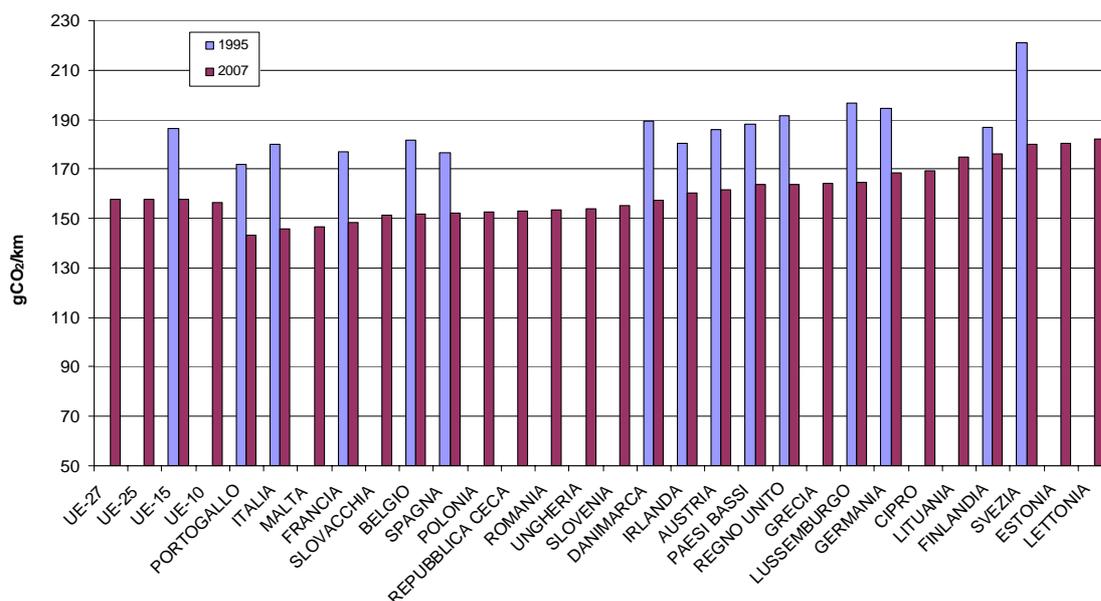


Tabella dati (relativi alla Figura 1)

gCO ₂ /km ⁽¹⁾	UE-27	UE-25	UE-15	UE-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) Medie ponderate ricavate dai dati relativi ai veicoli a benzina e diesel.

(2) Dati relativi al 1995 forniti dalle associazioni; per il 1995 non sono disponibili dati riferiti alla Grecia, all'UE-10 e all'UE-25.

(3) I dati del 2007 sono quelli ufficiali dell'UE, con una correzione dello 0,7% che tiene conto del cambiamento del ciclo di guida.

(4) I dati del 1995 relativi alla Finlandia si basano solo sui dati trasmessi da ACEA e JAMA (in quell'anno le immatricolazioni di veicoli prodotti dalla KAMA in Finlandia sono state 257, con un impatto limitato sulle emissioni medie specifiche di CO₂).

Tabella 5: Tendenze nella composizione del nuovo parco autovetture registrate nell'UE-15 per ciascuna associazione

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)	Variatione (3)
Benzina	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
Totale (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)	Variatione (3)
Benzina	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
Totale (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)	Variatione (3)
Benzina	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
Totale (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%
UE-15 (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)	Variatione (3)
Benzina	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
Totale (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) Dati forniti dalle associazioni di costruttori.

(2) Per il periodo 2002-2007 sono stati utilizzati dati ufficiali dell'UE.

(3) La variazione nel periodo 1995-2007 del numero di autovetture diesel e a benzina corrisponde alla variazione nella quota assoluta per ciascun tipo di carburante rispetto al numero totale di immatricolazioni. La variazione del numero totale di autovetture corrisponde all'aumento o alla diminuzione del numero totale di immatricolazioni e corrisponde inoltre all'aumento nel numero di immatricolazioni nell'UE-15 nel periodo considerato.

(4) I totali comprendono i veicoli non identificati nelle statistiche ed i veicoli che impiegano "altri carburanti".

(5) Le autovetture nuove immesse in commercio nell'UE da altri costruttori non dovrebbero incidere in maniera significativa sulla media dell'UE-15.

Tabella 6: Tendenze nella composizione del nuovo parco autovetture registrate nell'UE-10 per ciascuna associazione

<i>UE-10</i>					
ACEA	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Variazione '04-07' (2)
Benzina	67,6%	65,1%	63,8%	60,1%	-7,5
Diesel	27,3%	34,3%	33,4%	35,2%	7,9
Totale (3)	539 178	490 499	511 500	539 396	0%
JAMA	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Variazione '04-07' (2)
Benzina	85,4%	82,8%	81,4%	77,6%	-7,8
Diesel	11,6%	15,6%	17,2%	21,0%	9,4
Totale (3)	157 818	160 169	178 757	198 315	25,7%
KAMA	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Variazione '04-07' (2)
Benzina	87,2%	87,9%	79,7%	72,1%	-15,1
Diesel	9,5%	11,7%	18,5%	26,5%	17,0
Totale (3)	40 351	51 983	50 649	65 558	62,5%
UE-10 (4)	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Variazione '04-07' (2)
Benzina	72,5%	70,8%	69,1%	65,4%	-7,1
Diesel	23,0%	28,4%	28,4%	31,0%	8,0
Totale (3)	737 347	702 651	740 906	803 269	8,9%

(1) Per il periodo 2004-2007 sono stati utilizzati dati ufficiali dell'UE.

(2) La variazione nel periodo 1995-2007 del numero di autovetture diesel e a benzina corrisponde alla variazione nella quota assoluta per ciascun tipo di carburante rispetto al numero totale di immatricolazioni. La variazione del numero totale di autovetture corrisponde all'aumento o alla diminuzione del numero totale di immatricolazioni e corrisponde inoltre all'aumento nel numero di immatricolazioni nell'UE-10 nel periodo considerato.

(3) I totali comprendono i veicoli non identificati nelle statistiche ed i veicoli che impiegano "altri carburanti".

(4) Le autovetture nuove immesse in commercio nell'UE da altri costruttori non dovrebbero incidere in maniera significativa sulla media dell'UE.

Tabella 7: Tendenze nella composizione del nuovo parco autovetture registrate nell'UE-25 per ciascuna associazione

<i>UE-25</i>					
ACEA	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Variazione '04-07'(2)
Benzina	47,0%	45,6%	45,0%	42,5%	-4,5
Diesel	50,9%	52,8%	53,9%	55,3%	4,4
Totale (3)	12 207 279	12 024 503	12 121 720	12 154 993	-0,4%
JAMA	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Variazione '04-07'(2)
Benzina	67,1%	67,4%	65,7%	61,9%	-5,2
Diesel	29,4%	29,1%	31,3%	31,9%	2,5
Totale (3)	2 001 546	2 058 302	2 156 273	2 214 826	10,7%
KAMA	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Variazione '04-07'(2)
Benzina	70,6%	67,7%	63,0%	57,5%	-13,1
Diesel	25,4%	29,5%	34,6%	36,6%	11,2
Totale (3)	629 893	736 911	713 978	713 603	13,3%
UE-25 (4)	2004 (1)	2005 (1)	2006 (1)	2007 (1)	Variazione '04-07'(2)
Benzina	50,7%	49,7%	48,8%	46,1%	-4,6
Diesel	46,9%	48,3%	49,7%	51,0%	4,1
Totale (3)	14 838 718	14 819 716	14 991 971	15 083 422	1,7%

(1) Per il periodo 2004-2007 sono stati utilizzati dati ufficiali dell'UE.

(2) La variazione nel periodo 1995-2007 del numero di autovetture diesel e a benzina corrisponde alla variazione nella quota assoluta per ciascun tipo di carburante rispetto al numero totale di immatricolazioni. La variazione del numero totale di autovetture corrisponde all'aumento o alla diminuzione del numero totale di immatricolazioni e corrisponde inoltre all'aumento nel numero di immatricolazioni nell'UE-25 nel periodo considerato.

(3) I totali comprendono i veicoli non identificati nelle statistiche ed i veicoli che impiegano "altri carburanti".

(4) Le autovetture nuove immesse in commercio nell'UE da altri costruttori non dovrebbero incidere in maniera significativa sulla media dell'UE.