CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 12 novembre 2010 (17.11)
(OR. en)

16171/10

ENV 764
ENT 172

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	11 novembre 2010
Destinatario:	Signor Pierre de BOISSIEU, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
Oggetto:	Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio e al comitato economico e sociale europeo: Monitoraggio delle emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture nuove nell'UE: dati relativi al 2009

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2010) 655 definitivo.

All.: COM(2010) 655 definitivo

COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 10.11.2010
COM(2010) 655 definitivo

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO E AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO

Monitoraggio delle emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture nuove nell'UE: dati relativi al 2009

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO E AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO

Monitoraggio delle emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture nuove nell'UE: dati relativi al 2009

1. INTRODUZIONE

A norma dell'articolo 9 della decisione (CE) 1753/2000[1], la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio relazioni annuali basate sui dati del monitoraggio comunicati dagli Stati membri. La presente relazione riguarda i dati di monitoraggio relativi al 2009.

A partire dal 2010 le attività di monitoraggio e comunicazione sono effettuate a norma del regolamento (CE) n. 443/2009[2], in quanto la decisione (CE) 1753/2000, su cui si basavano anteriormente, è stata abrogata dal citato regolamento.

2. EVOLUZIONE DELLA SITUAZIONE PER QUANTO RIGUARDA LE AUTOVETTURE NUOVE

2.1. Qualità dei dati e loro elaborazione

Tutti gli Stati membri hanno trasmesso i dati relativi alle immatricolazioni di autovetture nuove nel 2009. Per alcuni Stati membri si è resa necessaria una rielaborazione manuale dei dati a causa della registrazione di carburanti non appartenenti alle tipologie convenute e della gestione di autovetture non note, nonché a seguito dell'applicazione del fattore di correzione e della presenza di altri dati poco plausibili. Tali questioni sono state trattate nell'ambito della procedura di valutazione dei dati e sono state risolte positivamente senza rilevanti perdite di dati. Posto che non tutti gli Stati membri dell'UE sono considerati per tutti gli anni in esame, è opportuno essere cauti nell'analisi delle serie temporali, come si evince dalle tabelle riportate nella sezione 3. Benché sia stato fatto il possibile per presentare serie coerenti, non è da escludere tuttavia che le tendenze presentino discontinuità dovute al perfezionamento della metodologia e del monitoraggio.

Rispetto alle relazioni degli anni precedenti, i dati aggregati della presente relazione si riferiscono a tutti i carburanti (in precedenza erano riportati solo i dati che riguardavano benzina e diesel); diversamente dalle relazioni precedenti, ai dati delle emissioni di CO_2 non è stato applicato un coefficiente correttivo dello 0,7%. Il coefficiente dello 0,7% era stato applicato nella valutazione dei progressi compiuti dalle associazioni dei costruttori automobilistici, ACEA, JAMA e KAMA, per compensare la modifica delle procedure di

---

[1] Decisione 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO_2 prodotte dalle autovetture nuove, GU L 202 del 10.8.2000.

[2] Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove, GU L 140 del 5.6.2009.

prova avvenuta dopo che le stesse associazioni avevano assunto impegni volontari[3]. Tali impegni volontari sono stati ormai superati dagli obiettivi fissati dal regolamento (CE) n. 443/2009. Per ragioni di continuità con le relazioni precedenti, i dati continuano a essere presentati suddivisi per associazione di costruttori.

Nella relazione sul monitoraggio sono inclusi per la seconda volta dati inerenti alle autovetture che utilizzano carburanti alternativi (alternative fuel vehicles – AFV) , in ragione dell'aumento della quota di mercato di questi veicoli e della migliore qualità dei dati in questione. Sono comprese le seguenti categorie di carburanti: gas di petrolio liquefatto (GPL), gas naturale (GN), alimentazione elettrica, idrogeno, dual fuel (alimentazione duale), benzina-bioetanolo, benzina-GPL, benzina-GN. Vi sono inoltre veicoli riportati alla categoria 'Altri'.

2.2. Emissioni medie di CO_2 delle autovetture nuove

Le emissioni specifiche medie di CO_2 delle autovetture nuove immatricolate nell'Unione europea nel 2009 sono risultate pari a 145,7 gCO_2/km, con una diminuzione del 5,1% o di 7,9 gCO_2/km rispetto all'anno precedente (153,6 gCO_2/km nel 2008), ovvero il calo relativo di emissioni specifiche più significativo dall'inizio del programma di monitoraggio. La riduzione può essere dovuta in parte alla crisi economico-finanziaria come pure ai regimi di rottamazione introdotti in diversi Stati membri. I dati indicano inoltre una certa riduzione del parco auto, dato nel 2009 si è registrata una leggera riduzione media della potenza, della massa e della cilindrata delle autovetture. Nel 2009 si sono registrati miglioramenti pari a circa 6 grammi per i veicoli diesel, a quasi 9 grammi per i veicoli a benzina e a poco più di 11 grammi per i veicoli AVF. La differenza tra i veicoli nuovi diesel e a benzina si è ridotta a circa 2,3 grammi. Vale la pena di notare che 10 anni fa la differenza tra veicoli nuovi diesel e a benzina era superiore a 17 grammi.

Nel 2009 la proporzione di autovetture nuove a benzina ha superato quella delle autovetture diesel. Nel 2009 si è registrato inoltre un significativo aumento della quota dei autovetture AFV, dovuto soprattutto all'aumento delle immatricolazioni di veicoli benzina-GPL in Italia, pari al 92,8% di tutti i veicoli nuovi benzina-GPL immatricolati nella UE-27.

Tabella 1: emissioni medie di CO_2 delle autovetture nuove per tipo di carburante (UE-27)

g CO_2/km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tutti i carb.	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7
Benzina	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
AFV	208,0	207,4	179,2	164,7	147,9	149,4	151,1	140,0	137,0	125,8

[3] Per maggiori informazioni in merito alla correzione dello 0,7% è possibile consultare i seguenti documenti: COM(2002) 693 definitivo e COM(2004) 78 definitivo.

Tabella 2: tipo di carburante in percentuale rispetto alle autovetture nuove (UE-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
Benzina	68,9	64,0	59,2	55,5	51,9	50,7	49,4	47,3	47,4	51,1
Benzina-GPL	0,00	0,01	0,04	0,01	0,02	0,08	0,23	0,59	1,14	3,61
Altri AFV	0,11	0,10	0,09	0,10	0,14	0,17	0,10	0,14	0,16	0,14

Grafico 1: evoluzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture nuove per tipo di carburante (UE-27)

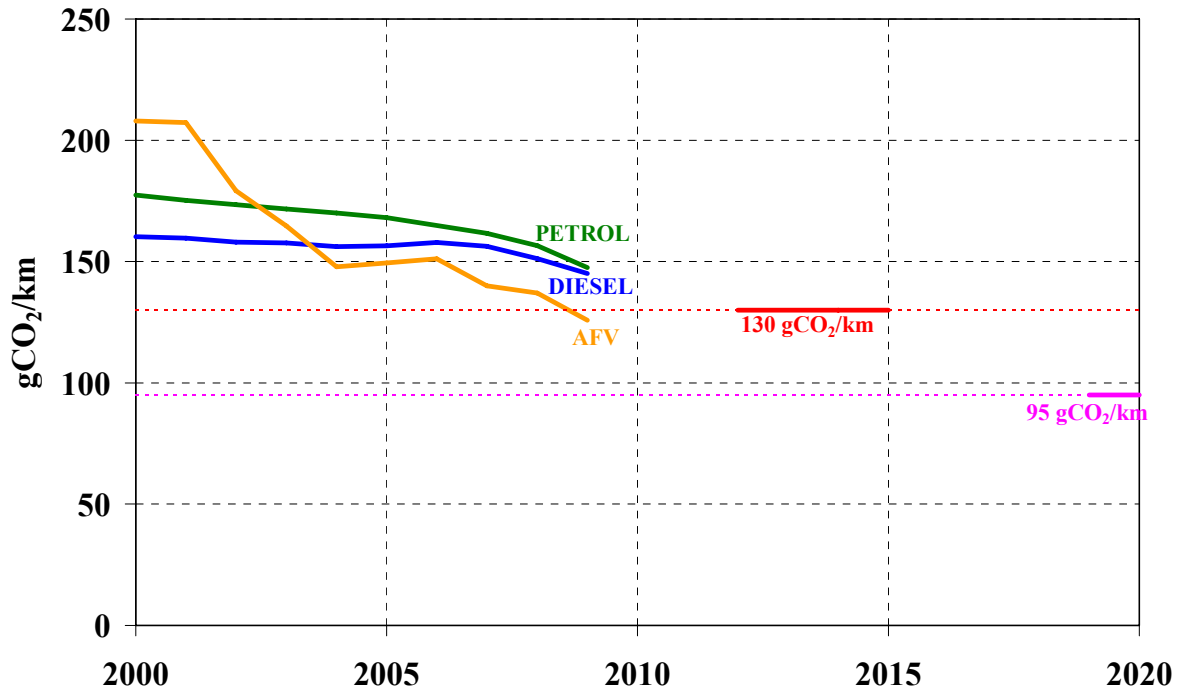


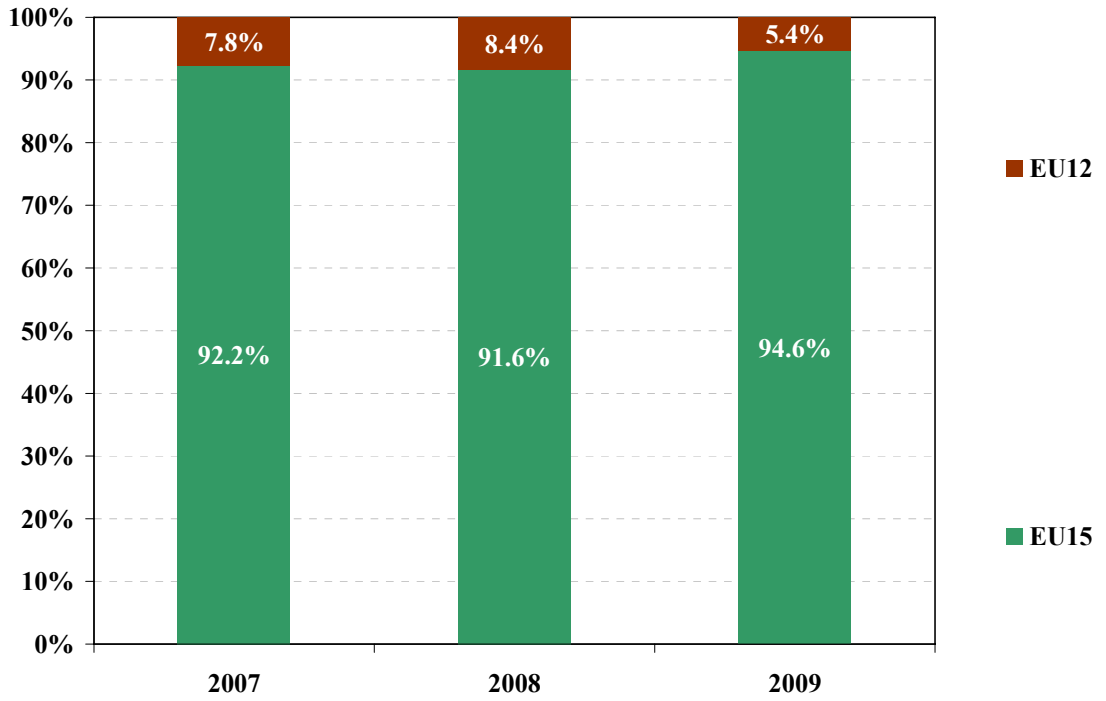
Tabella 3: Emissioni medie di CO_2 (gCO2/km) delle autovetture nuove ripartite per area

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

Negli Stati membri dell'UE-15 è stata registrata la maggior parte delle immatricolazioni di autovetture nuove (94,6% nel 2009). Le autovetture nuove nella UE-15 emettono in media 9 gCO_2/km meno delle autovetture nuove nella UE-12. Nel 2009 si è registrato nella UE-15 un miglioramento medio di 8,1 grammi mentre nella UE-10 il miglioramento è stato di soli 2,5 grammi. Il dato emerso da precedenti relazioni di monitoraggio – ovvero che le autovetture nuove immatricolate nella UE-15 presentano emissioni di CO_2 inferiori a quelle delle autovetture nuove immatricolate nella UE-10 – è confermato anche nel 2009. Allo stato attuale, tuttavia, non è chiaro se ciò possa essere attribuito a un mutamento comportamentale permanente dei cittadini della UE-15 o se si tratti invece di uno degli effetti della crisi economico-finanziaria iniziata nel 2008. I dati sono influenzati inoltre dai vari regimi di rottamazione introdotti da diversi Stati membri nel 2009.

[4]
L'UE-15 comprende: Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Svezia e Regno Unito (esclusa l'Irlanda del Nord).
L'UE-10 comprende: Cipro, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Slovacchia e Slovenia.
L'UE-12 include l'UE-10 più la Romania e la Bulgaria.
L'UE-25 include l'UE-15 e l'UE-10.
L'UE-27 include l'UE-15 e l'UE-12.

Grafico 2: immatricolazioni di autovetture nuove nell'anno 2009 ripartite per area



2.3. Altre caratteristiche dei veicoli: potenza e cilindrata del motore e massa del veicolo

La potenza media delle nuove autovetture diesel e a benzina ha registrato un aumento fino al 2007, è rimasta costante nel 2008 ed è diminuita nel 2009. La potenza media delle autovetture a benzina è diminuita di 4 kW, controbilanciando la crescita registrata negli ultimi sette anni. La potenza dei veicoli diesel è diminuita di soli 2 kW, attestandosi ai livelli del 2006. Per quanto riguarda la potenza media delle autovetture AFV, i dati del 2009 confermano la tendenza al calo registrata negli anni precedenti. L'elevata incidenza dei veicoli a benzina-GPL in Italia costituisce il fattore preponderante per determinare la potenza media degli AFV.

Tabella 4: potenza media del motore delle autovetture nuove per tipo di carburante

kW	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tutti i carb.	77	79	80	81	83	84	84	80
Benzina	75	76	76	76	77	78	78	74
Diesel	81	82	83	85	89	91	91	89
AFV	77	74	69	69	69	61	61	58

Nel 2009 la cilindrata media delle autovetture nuove ha subito un significativo calo (-83 cm^3). Il calo più marcato si è registrato tra i veicoli a benzina (5% o 77 cm^3). Il calo nella cilindrata dei veicoli diesel è continuo e nel 2009 si è attestato a 37 cm^3 (-2%). La differenza di cilindrata tra i veicoli a benzina e quelli diesel – in tendenza discendente fino al 2005, anno in cui si era attestata a 313 cm^3 – è da allora tornata a salire fino a raggiungere 378 cm^3 nel 2009.

Tabella 5: cilindrata media delle autovetture nuove, per tipo di carburante

cm^3	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tutti i carb.	1 714	1 731	1 743	1 730	1 726	1 724	1 729	1 703	1 620
Benzina	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
AFV	1 602	1 672	1 628	1 581	1 561	1 562	1 424	1 387	1 328

La massa media delle autovetture nuove immatricolate nella UE nel 2009 è diminuita di 36 kg. La differenza tra veicoli a benzina e diesel ha registrato un lento ma costante aumento a partire dal 2004 (226 kg) e nel 2009 si è attestata a 292 kg. La massa media dei veicoli diesel è diminuita di 10 kg nel 2009. Anche i veicoli nuovi a benzina e quelli a carburante alternativo hanno registrato una diminuzione della massa media, rispettivamente di 22 e 68 kg, un dato dovuto in parte al passaggio dei consumatori a veicoli di segmento inferiore (noti come segmenti A e B) a seguito della crisi economico finanziaria e alle caratteristiche dei regimi di rottamazione in vigore nel 2009. Nella tabella non sono riportati i dati anteriori al 2004 a seguito di problemi riguardanti la comunicazione dei dati sulla massa da parte degli Stati membri per quel periodo. Per consultare i dati antecedenti al 2004 e per ottenere maggiori precisazioni sull'origine dei dati sulla massa, nonché per consultare le altre note in materia, si veda la Tabella 2 nell'allegato della relazione COM(2009) 9 definitivo.

Tabella 6: massa media delle autovetture nuove per tipo di carburante

kg	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tutti i carb.	1 347	1 356	1 372	1 379	1 373	1 337
Benzina	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
Carb. altern.	1 415	1 404	1 392	1 271	1 237	1 169

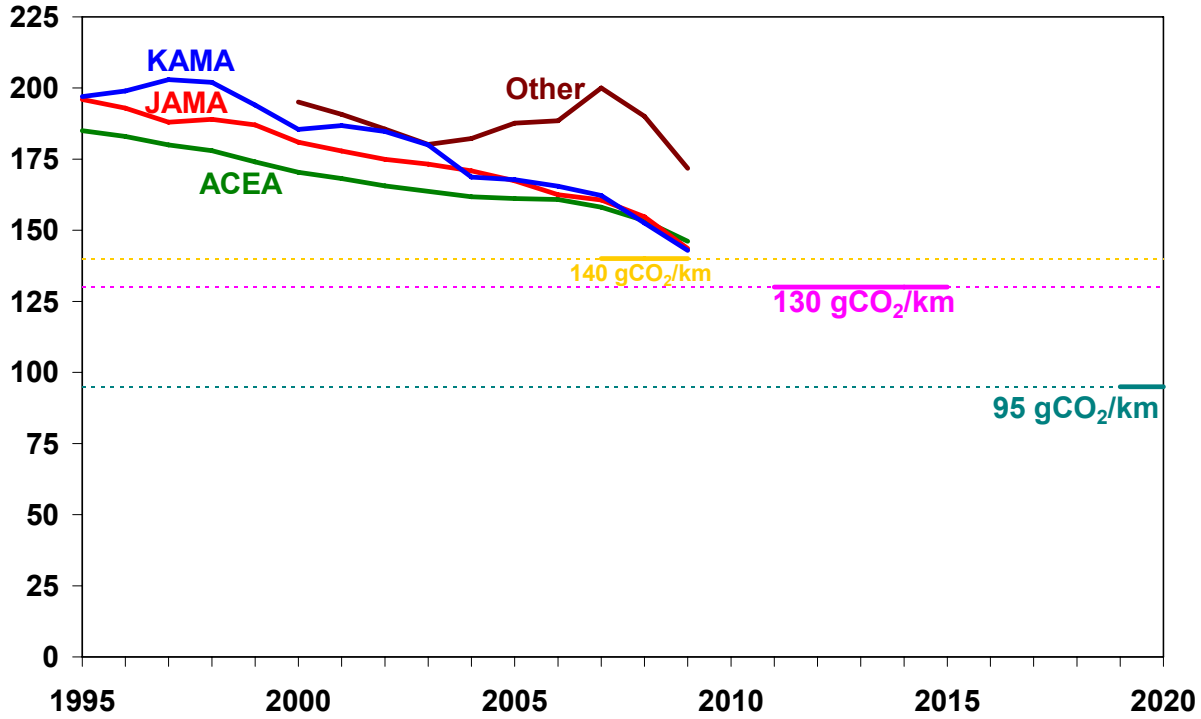
2.4. Dati di monitoraggio per associazione di costruttori

Per ragioni di continuità con le relazioni precedenti, i dati di questa sezione sono presentati suddivisi per associazioni dei costruttori automobilistici. Nel 2009 le emissioni di CO_2 prodotte dalle autovetture nuove hanno registrato un calo che ha interessato tutte le associazioni. Rispetto al 2008, l'ACEA ha registrato una diminuzione delle emissioni di 7,3 grammi, la JAMA di 11,2 grammi, la KAMA di 9,7 grammi e gli altri costruttori una media di 18,4 grammi. Sia la KAMA che la JAMA hanno registrato nel 2009 una media di emissioni delle autovetture nuove inferiore a quella registrata dall'ACEA, mentre nel 2007 si era verificata la situazione opposta.

Tabella 7: emissioni medie di CO_2 delle autovetture nuove per associazione

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

Grafico 3: andamento delle emissioni di CO_2 delle autovetture nuove per associazione



Nel 2009 la massa media delle autovetture nuove è diminuita per tutti i costruttori tra 36 e 46 kg. La massa media delle autovetture nuove prodotte dalla JAMA è inferiore di 70 kg a quella delle autovetture nuove prodotte dall'ACEA. Negli ultimi 5 anni le emissioni sono diminuite del 10-16% per tutte le associazioni mentre per la massa media si sono registrati cambiamenti compresi tra 0% e -2% (la potenza media non ha registrato cambiamenti dal 2004 a oggi). Da ciò si desume chiaramente che le emissioni specifiche di CO_2 sono state abbassate senza una significativa riduzione del parco veicoli.

Tabella 8: massa media delle autovetture nuove per associazione di costruttori

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

Gli effetti dell'attuale crisi finanziaria, la congiuntura economica negativa e i regimi di rottamazione hanno inciso, per tutte le associazioni, sul numero di immatricolazioni di autovetture nuove nel 2008 e 2009. In rapporto al 2007 (anno in cui si è registrato il numero più elevato di immatricolazioni degli ultimi 10 anni) nel 2008 e 2009 si è osservata una riduzione rispettivamente del 7,8% e del 9,9%. Se si raffronta il 2009 con il 2008 si constata un aumento delle immatricolazioni pari al 9,8% per la KAMA e una diminuzione delle immatricolazioni per l'ACEA e la JAMA (rispettivamente del 2,2% e del 7,4%). L'ACEA è ancora di gran lunga il soggetto dominante sul mercato europeo con una quota di circa l'81% delle nuove immatricolazioni negli ultimi 5 anni.

Tabella 9: numero di autovetture nuove immatricolate per associazione di costruttori (in migliaia)

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

[5] "Altre" comprende le autovetture nuove non identificate (veicoli per i quali gli Stati membri non hanno trasmesso correttamente le informazioni richieste).

[6] Totale delle autovetture immatricolate secondo gli Stati membri dell'UE che hanno presentato la relazione.

3. Allegato statistico con i dati per Stato membro

I riquadri vuoti indicano che i dati non sono stati trasmessi dallo Stato membro o che, vista la non plausibilità dei dati, si è ritenuto opportuno non riportarli nella tabella.

Tabella 10: numero di autovetture nuove immatricolate per Stato membro [in migliaia]

'000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Austria	295	280	300	311	308	309	298	294	319
Belgio	497	468	459	485	480	526	525	536	475
Bulgaria							86	91	21
Cipro				20	18	20	25	24	16
Repubblica ceca				115	105	107	126	134	159
Danimarca	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
Germania	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
Ungheria				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
Lettonia				11	16	25	31	19	5
Lituania				9	11	15	21	22	7
Lussemburgo	22	44	44	48	49	51	51	52	47
Malta				4	7	6	6	5	6
Paesi Bassi	526	507	487	479	452	478	494	493	396
Polonia				297	230	223	264	305	221
Portogallo		232	194	202	208	199	204	215	159
Romania							313	286	115
Slovacchia					45	65	65	57	70
Slovenia				37	64	62	69	72	60
Spagna	400	969	1 319	1 606	1 640	1 622	1 606	1 165	964

Svezia	223	249	257	260	269	278	300	248	209
Regno Unito	2 232	2 611	2 558	2 512	2 386	2 295	2 390	2 112	1 968

Tabella 11: massa media delle autovetture nuove per Stato membro [in 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
Belgio	1 288	1 319	1 361	1 375	1 396	1 407	1 423	1 425	1 406
Bulgaria									
Cipro				1 205	1 277	1 316	1 354	1 372	1 367
Repubblica ceca				1 704	1 242	1 247	1 261	1 275	1 335
Danimarca		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
Germania	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
Ungheria				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
Lettonia				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
Lussemburgo	1 834	1 851	1 442	1 471	1 487	1 504	1 498	1 490	1 462
Malta								1 317	1 182
Paesi Bassi	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
Portogallo		1 229	1 254	1 295	1 329	1 352	1 365	1 352	1 344
Romania							1 268	1 286	1 291
Slovacchia					1 174				
Slovenia				1 246	1 305	1 316	1 340	1 350	1 346
Spagna	1 266	1 725	1 317	1 335	1 374	1 395	1 416	1 400	1 394
Svezia	1 448	1 454	1 472	1 467	1 470	1 488	1 503	1 488	1 490
Regno Unito	1 347	1 356	1 392	1 387	1 374	1 390	1 394	1 380	1 358

Tabella 12: emissioni medie di CO_2 delle autovetture nuove per Stato membro

g CO_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
Belgio	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
Cipro				173,4	173,0	170,1	170,3	165,6	160,7
Repubblica ceca				154,0	155,3	154,2	154,2	154,4	155,5
Danimarca	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
Germania	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
Ungheria				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
Lettonia				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
Lussemburgo	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
Paesi Bassi	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
Portogallo		154,0	149,9	147,1	144,9	145,0	144,2	138,2	133,8
Romania							154,8	156,0	157,0
Slovacchia					157,4	152,0	152,7	150,4	146,6
Slovenia				152,7	157,2	155,3	156,3	155,9	152,0
Spagna	156,8	156,4	157,0	155,3	155,3	155,6	153,2	148,2	142,2
Svezia	200,2	198,2	198,5	197,2	193,8	188,6	181,4	173,9	164,5
Regno Unito	177,9	174,8	172,7	171,4	169,7	167,7	164,7	158,2	149,7

4, Allegato statistico con i dati per costruttore

Nella tabella riportata di seguito figurano i dati relativi ai 20 costruttori principali sulla base del numero di immatricolazioni del 2009, Sul sito della Commissione[7] sono disponibili i dati relativi a tutti i costruttori, La tabella comprende una colonna "obiettivi" corrispondente agli obiettivi specifici in materia di emissioni calcolati sulla base della formula di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009, È importante notare, tuttavia, che in relazione a detti obiettivi i costruttori possono avvalersi della flessibilità garantita dal regolamento (CE) n. 443/2009: supercrediti (articolo 5), carburanti alternativi (articolo 6), raggruppamenti (articolo 7), deroghe (articolo 11) e innovazioni ecocompatibili (articolo 12),

tabella 13: Dati selezionati per costruttore

	Massa [kg]	Obiettivi[8] gCO2/km	Media nel 2009 g CO_2/km	Immatricolazioni nel 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] Obiettivi per le emissioni specifiche basati sulla formula di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009.

Tra tutti i costruttori che hanno immatricolato più di 10 000 veicoli nell'Unione europea nel 2009, uno è già riuscito a centrare tutti gli obiettivi fissati per il 2015: MARUTI (massa media: 932 kg, obiettivo per le emissioni specifiche: 110 gCO_2/km, emissioni specifiche medie nel 2009: 104 gCO_2/km, immatricolazioni nel 2009: 14 095),