EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 10.11.2010
COM(2010) 655 definitief

# VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD EN HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

## Bewaking van de $CO_2$-uitstoot van nieuwe personenauto's in de EU: gegevens voor het jaar 2009

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE**
**AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD EN HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ**

**Bewaking van de $CO_2$-uitstoot van nieuwe personenauto's in de EU: gegevens voor het jaar 2009**

## 1. INLEIDING

Overeenkomstig artikel 9 van Beschikking nr. 1753/2000/EG[1] moet de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad jaarlijks een verslag indienen dat gebaseerd is op de bewakingsgegevens die zij van de lidstaten heeft ontvangen. Onderhavig verslag betreft de gegevens voor het jaar 2009.

Vanaf 2010 vervangen de bewaking en verslaglegging in het kader van Verordening (EG) nr. 443/2009[2] de verslaglegging op grond van Beschikking nr. 1753/2000/EG, aangezien deze beschikking bij die verordening wordt ingetrokken.

## 2. TRENDS BIJ NIEUWE PERSONENAUTO'S

### 2.1. Kwaliteit en verwerking van gegevens

Alle lidstaten hebben gegevens over de inschrijving van nieuwe personenauto's voor 2009 ingediend. Voor een aantal lidstaten dienden de gegevens manueel te worden herwerkt wegens de registratie van andere brandstoftypes dan overeengekomen, onbekende voertuigen, toepassing van de correctiefactor en andere ongerijmdheden. Deze kwesties werden aangepakt tijdens de gegevensbeoordeling en werden met succes opgelost, zonder dat belangrijke gegevens verloren gingen. De tijdreeksen dienen met de nodige voorzichtigheid te worden benaderd, aangezien niet voor alle jaren gegevens van alle EU-lidstaten beschikbaar zijn, zoals kan worden vastgesteld in punt 3. Ondanks alle inspanningen om consistente reeksen op te stellen, kunnen bepaalde trends niettemin breuken vertonen door een verbetering van de methodologie en de bewaking.

In vergelijking met de verslagen van de voorgaande jaren hebben de geïntegreerde gegevens in dit verslag betrekking op alle brandstoffen (terwijl vroeger alleen de cijfers voor benzine en diesel werden gemeld) en in tegenstelling tot vroegere verslagen worden de $CO_2$-uitstootcijfers niet gecorrigeerd met 0,7%. Deze correctie met 0,7% werd toegepast bij de beoordeling van de vooruitgang die de fabrikantenorganisaties ACEA, JAMA en KAMA hadden geboekt, ter compensatie van een wijziging van de testprocedures nadat zij vrijwillige verbintenissen waren aangegaan[3]. Deze verbintenissen zijn vervangen door de streefcijfers in

---

1 Beschikking nr. 1753/2000/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 2000 tot instelling van een systeem ter bewaking van de gemiddelde specifieke uitstoot van $CO_2$ door nieuwe personenauto's, PB L 202 van 10.8.2000.

2 Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, PB L 140 van 5.6.2009.

3 Meer informatie over de 0,7%-correctie is te vinden in COM(2002) 693 definitief en COM(2004) 78 definitief.

Verordening (EG) nr. 443/2009. Omwille van de continuïteit met vorige verslagen worden de gegevens per vereniging van voertuigfabrikanten vermeld.

Voor de tweede keer worden ook gegevens van voertuigen met alternatieve brandstoffen (AB's) in het verslag opgenomen wegens hun toenemend marktaandeel en betere gegevenskwaliteit. Dit omvat voertuigen met de volgende brandstofcategorieën: vloeibaar petroleumgas (LPG), aardgas, elektriciteit, waterstof, twee brandstoffen, benzine/bio-ethanol, benzine/LPG, benzine/aardgas en de voertuigen die werden vermeld in de categorie "andere".

### 2.2. Gemiddelde $CO_2$-uitstoot van nieuwe personenauto's

De gemiddelde specifieke $CO_2$-uitstoot van nieuwe personenauto's in de Europese Unie in het jaar 2009 bedroeg 145,7 g/km. Dit is een daling met 5,1% of 7,9 gram per kilometer in vergelijking met het voorgaande jaar (153,6 g/km in 2008) en de grootste relatieve daling van de specifieke uitstoot sinds het begin van de bewakingsregeling. Een deel van deze vermindering is mogelijk toe te schrijven aan de economische crisis en aan de sloopregelingen in bepaalde lidstaten. De gegevens tonen aan dat er zich enige downsizing van het autopark heeft voorgedaan, aangezien het gemiddeld vermogen, het gewicht en de cilinderinhoud licht gedaald zijn in 2009. Dieselvoertuigen zijn er in 2009 op vooruit gegaan met bijna 6 gram, benzinevoertuigen met bijna 9 gram en AB-voertuigen met iets meer dan 11 gram. Het verschil tussen nieuwe diesel- en nieuwe benzinevoertuigen is gedaald tot ongeveer 2,3 gram. Tien jaar geleden was er een verschil van meer dan 17 gram tussen nieuwe benzine- en nieuwe dieselvoertuigen.

Het aantal nieuwe benzineauto's was groter dan het aantal nieuwe dieselvoertuigen in 2009. In 2009 steeg het aandeel van AB-voertuigen aanzienlijk. Dit is vooral te danken aan de toename van het aantal ingeschreven benzine/LPG-voertuigen in Italië, dat op zichzelf goed is voor 92,8% van alle nieuwe benzine/LPG-personenauto's die in de EU27 zijn ingeschreven.

Tabel 1: Gemiddelde $CO_2$-uitstoot van nieuwe personenauto’s per brandstof (EU27)

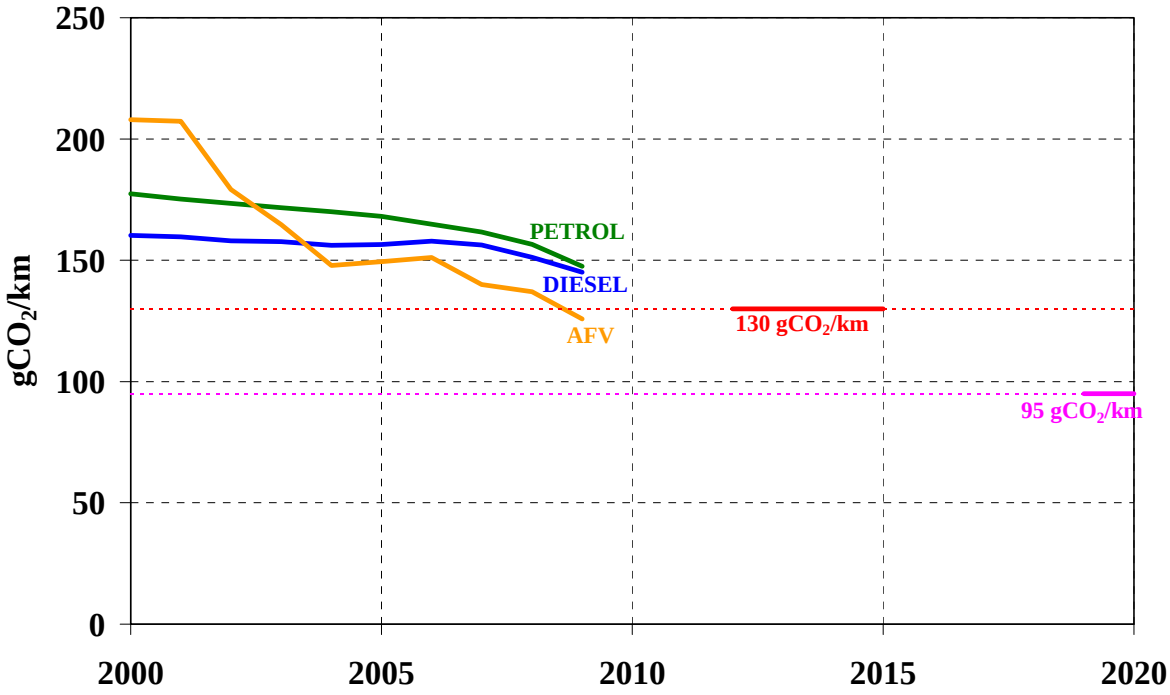
| **g/km** | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Alle brandstoffen | 172,2 | 169,7 | 167,2 | 165,5 | 163,4 | 162,4 | 161,3 | 158,7 | 153,6 | 145,7 |
| Benzine | 177,4 | 175,3 | 173,5 | 171,7 | 170,0 | 168,1 | 164,9 | 161,6 | 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 |
| AB's | 208,0 | 207,4 | 179,2 | 164,7 | 147,9 | 149,4 | 151,1 | 140,0 | 137,0 | 125,8 |

Tabel 2: Aandeel van brandstoftype in nieuwe personenauto’s (EU27)

| **%** | 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 |
| Benzine | 68,9 | 64,0 | 59,2 | 55,5 | 51,9 | 50,7 | 49,4 | 47,3 | 47,4 | 51,1 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Benzine/LPG | 0,00 | 0,01 | 0,04 | 0,01 | 0,02 | 0,08 | 0,23 | 0,59 | 1,14 | 3,61 |
| Andere AB's | 0,11 | 0,10 | 0,09 | 0,10 | 0,14 | 0,17 | 0,10 | 0,14 | 0,16 | 0,14 |

Grafiek 1: Ontwikkeling van de $CO_2$-uitstoot van nieuwe personenauto's per brandstof (EU27)



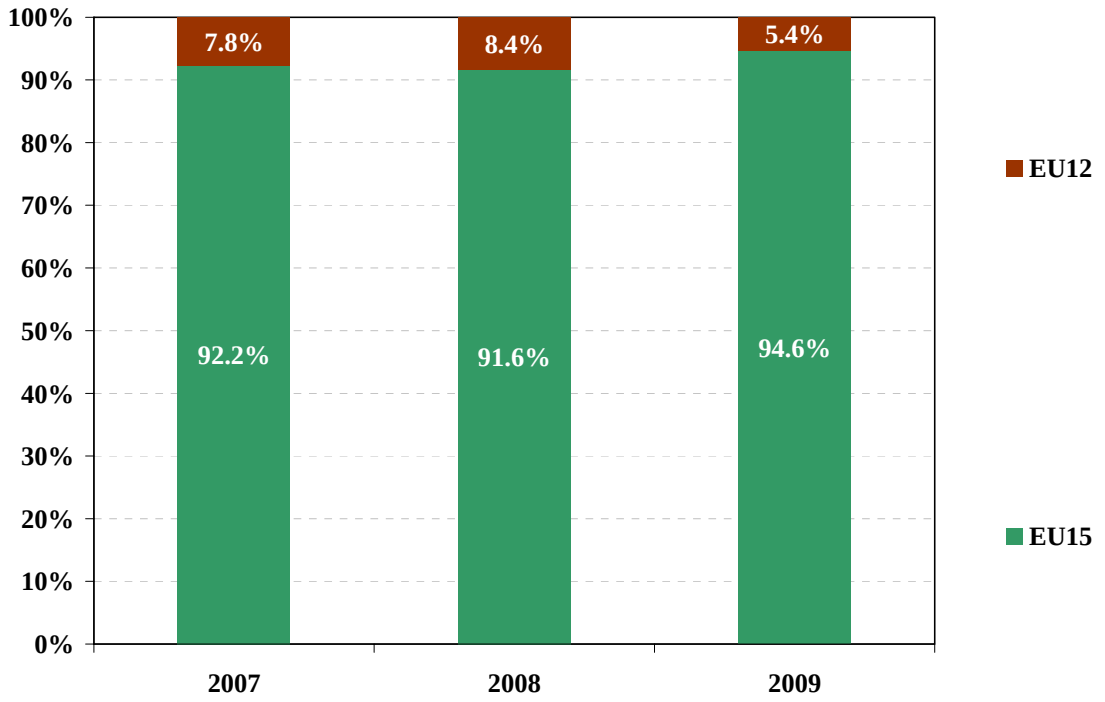

Tabel 3: Gemiddelde $CO_2$-uitstoot (g/km) van nieuwe personenauto's per regio

| **EU**[4] | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| EU27 | | | | | | | | 158,7 | 153,6 | 145,7 |
| EU25 | | | | | 163,4 | 162,4 | 161,3 | 158,7 | 153,4 | 145,6 |
| EU15 | 172,2 | 169,7 | 167,2 | 165,5 | 163,7 | 162,6 | 161,5 | 158,8 | 153,3 | 145,2 |
| EU12 | | | | | | | | 157,8 | 156,8 | 154,2 |
| EU10 | | | | | 157,2 | 158,1 | 157,3 | 157,7 | 155,5 | 153,0 |

[4]
EU15 bestaat uit Oostenrijk, België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Portugal, Spanje, Zweden en het VK (Noord-Ierland uitgezonderd).
EU10 bestaat uit Cyprus, Tsjechië, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Slowakije en Slovenië.
EU12 bestaat uit de EU10, plus Bulgarije en Roemenië.
EU25 bestaat uit de EU15 en de EU10.
EU27 bestaat uit de EU15 en de EU12.

In 2009 werd de overgrote meerderheid van de nieuwe inschrijvingen van personenauto's in de EU15 genoteerd (94,6%). Nieuwe auto's in de EU15 stoten gemiddeld 9 g/km minder $CO_2$ uit dan nieuwe auto's in de EU12. Terwijl het gemiddelde van de EU15 er in 2009 op vooruit is gegaan met 8,1 gram, is het gemiddelde van de EU10 er slechts met 2,5 gram op vooruit gegaan. De vaststelling van vorige bewakingsverslagen, dat nieuwe personenauto's die in de EU15 worden ingeschreven een lagere $CO_2$-uitstoot hebben dan nieuwe personenauto's in de EU10, wordt opnieuw bevestigd in 2009. Op dit moment is het echter niet duidelijk of dit toe te schrijven is aan een structurele gedragswijziging van de burgers in de EU15, of aan de gevolgen van de in 2008 uitgebroken financiële en economische crisis. De gegevens worden ook beïnvloed door de verschillende sloopregelingen in bepaalde lidstaten in 2009.

Grafiek 2: Inschrijvingen van nieuwe personenauto's per regio in 2009




## 2.3. Andere kenmerken: motorvermogen, cilinderinhoud en gewicht

Het gemiddelde motorvermogen van nieuwe diesel- en benzinevoertuigen is gestegen tot 2007, bleef constant in 2008 en is gedaald in 2009. Het gemiddelde motorvermogen van benzinevoertuigen is met 4 kW gedaald, waarmee de toename van de voorbije 7 jaar ongedaan is gemaakt. Voor dieselvoertuigen is slechts een daling van 2 kW waargenomen, tot het niveau van 2006. De gegevens van 2009 voor het gemiddelde motorvermogen van AB-voertuigen bevestigen de dalende tendens van de vorige jaren. Het gemiddelde motorvermogen van AB-voertuigen is sterk beïnvloed door de benzine/LPG-voertuigen in Italië.

Tabel 4: Gemiddeld motorvermogen van nieuwe personenauto's per brandstof

| **kW** | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Alle brandstoffen | 77 | 79 | 80 | 81 | 83 | 84 | 84 | 80 |
| Benzine | 75 | 76 | 76 | 76 | 77 | 78 | 78 | 74 |
| Diesel | 81 | 82 | 83 | 85 | 89 | 91 | 91 | 89 |
| AB's | 77 | 74 | 69 | 69 | 69 | 61 | 61 | 58 |

Het gemiddelde motorvermogen van nieuwe personenauto's is in 2009 aanzienlijk gedaald (met 83 $cm^3$). Bij de benzinevoertuigen is de sterkste daling waar te nemen (met 5% of 77 $cm^3$). De daling van het motorvermogen van dieselvoertuigen zet door en bedraagt 37 $cm^3$ in 2009 (-2%). Het verschil in motorgrootte tussen benzine- en dieselvoertuigen is tot 2005 gedaald (313 $cm^3$) en is daarna weer toegenomen tot 378 $cm^3$ in 2009.

Tabel 5: Gemiddeld motorvermogen van nieuwe personenauto's per brandstof

| **$cm^3$** | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Alle brandstoffen | 1 714 | 1 731 | 1 743 | 1 730 | 1 726 | 1 724 | 1 729 | 1 703 | 1 620 |
| Benzine | 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 |
| AB's | 1 602 | 1 672 | 1 628 | 1 581 | 1 561 | 1 562 | 1 424 | 1 387 | 1 328 |

Het gemiddelde gewicht van in 2009 in de EU ingeschreven nieuwe personenauto's is gedaald met 36 kg. Het verschil tussen benzine- en dieselvoertuigen is sinds 2004 langzaam maar zeker toegenomen (226 kg) en in 2009 bedroeg het verschil 292 kg. Het gemiddelde gewicht van dieselvoertuigen is in 2009 gedaald met 10 kg. Nieuwe benzinevoertuigen zijn gemiddeld 22 kg lichter geworden en AB-voertuigen 68 kg. De dalingen zijn hoofdzakelijk te verklaren doordat de consument is overgestapt op kleinere voertuigen (segmenten A en B) ten gevolge van de financiële en economische crisis en de sloopregelingen in 2009. Gegevens van vóór

2004 zijn niet in de tabel opgenomen wegens problemen met de verslaglegging van bepaalde lidstaten tijdens die periode. Voor gegevens van vóór 2004 en voor bijzonderheden betreffende de oorsprong van gewichtsgegevens en alle andere gewichtsgerelateerde gegevens: zie tabel 2 in de bijlage bij COM(2009) 9 definitief.

Tabel 6: Gemiddeld gewicht van nieuwe personenauto's per brandstof

| **kg** | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Alle brandstoffen | 1 347 | 1 356 | 1 372 | 1 379 | 1 373 | 1 337 |
| Benzine | 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 |
| AB's | 1 415 | 1 404 | 1 392 | 1 271 | 1 237 | 1 169 |

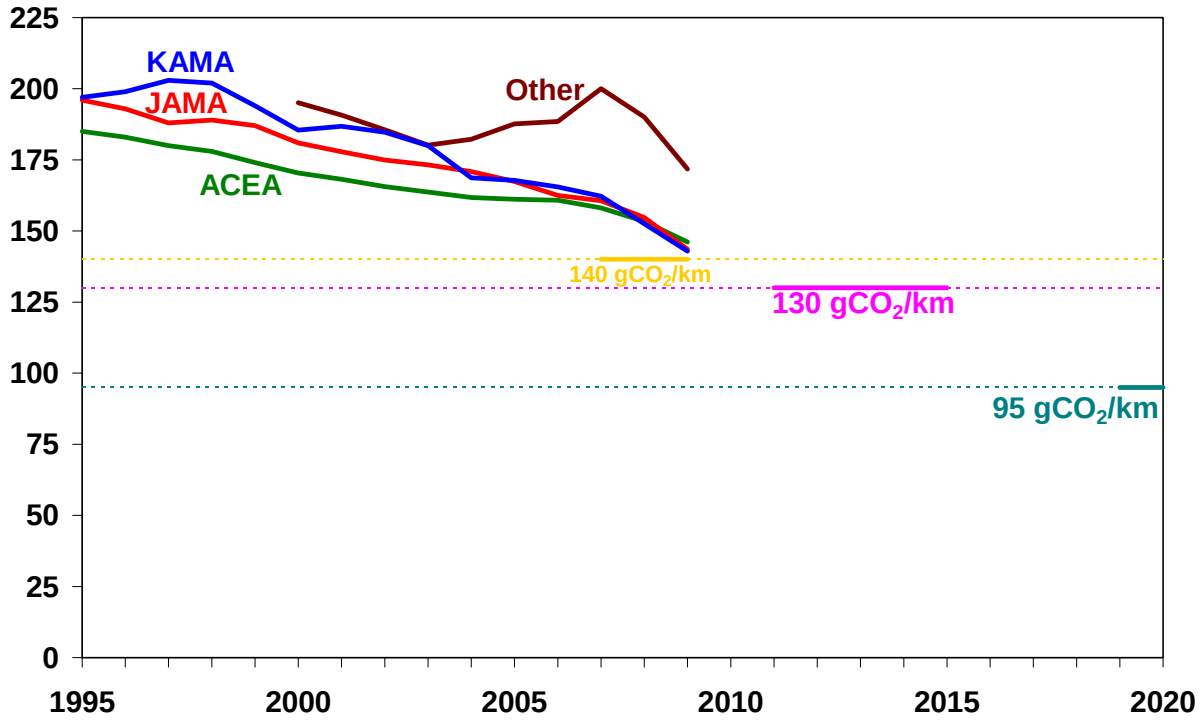
## 2.4. Bewakingsgegevens per vereniging

Omwille van de continuïteit met de vorige verslagen worden hier de gegevens per vereniging van voertuigfabrikanten verstrekt. In 2009 is de $CO_2$-uitstoot van nieuwe personenauto's bij alle verenigingen gedaald. In vergelijking met 2008 daalde de gemiddelde uitstoot van de ACEA met 7,3 gram, die van de JAMA met 11,2 gram, die van de KAMA met 9,7 gram en die van andere fabrikanten met gemiddeld 18,4 gram. De gemiddelde uitstoot van nieuwe personenauto's van zowel de KAMA als de JAMA was in 2009 lager dan die van de ACEA, terwijl dat in 2007 omgekeerd was.

Tabel 7: Gemiddelde $CO_2$-uitstoot van nieuwe personenauto’s per vereniging

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

Grafiek 3: Ontwikkeling van de $CO_2$-uitstoot van nieuwe personenauto's per vereniging




Het gemiddelde gewicht van nieuwe personenauto's is in 2009 bij alle fabrikanten gedaald met 36 tot 46 kg. Het gemiddelde gewicht van nieuwe personenauto's van de JAMA is 70 kg minder dan een gemiddelde nieuwe auto van de ACEA. De laatste 5 jaar is de gemiddelde uitstoot bij alle verenigingen gedaald met 10-16%, terwijl het gemiddelde gewicht niet of nauwelijks (tussen 0 en 2%) is gedaald (het vermogen is sinds 2004 niet veranderd). Dit toont duidelijk aan dat de specifieke $CO_2$-uitstoot is gedaald zonder dat het autopark aanzienlijk is gedownsized.

Tabel 8: Gemiddeld gewicht van nieuwe personenauto's per vereniging

| **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 |
| Andere | 1 363 | 1 288 | 1 302 | 1 279 | 1 264 | 1 258 | 1 309 | 1 383 | 1 291 | 1 251 |

De huidige financiële en economische crisis en de sloopregelingen zijn van invloed op het aantal inschrijvingen van nieuwe personenauto's van elke vereniging in 2008 en 2009. In vergelijking met 2007 (hoogste aantal inschrijvingen van de laatste tien jaar) kan een daling met 7,8% in 2008 en met 9,9% in 2009 worden vastgesteld. In vergelijking met 2008 is het aantal inschrijvingen in 2009 bij de KAMA toegenomen met 9,8%, terwijl het aantal inschrijvingen bij de ACEA en de JAMA respectievelijk met 2,2% en 7,4% is gedaald. De ACEA is nog steeds veruit de grootste speler op de Europese markt en behoudt zijn aandeel van ongeveer 81% van alle nieuwe inschrijvingen over de laatste vijf jaar.

Tabel 9: Inschrijvingen van nieuwe personenauto's per vereniging (in duizenden)

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

## 3. Bijlage: statistieken en gegevens per lidstaat

Een leeg vakje betekent dat de lidstaat in kwestie de gegevens niet heeft meegedeeld of dat de gegevens niet plausibel genoeg zijn om in de tabel op te nemen.

[5] Omvat niet-geïdentificeerde nieuwe personenauto's (voertuigen waarvoor de lidstaten de vereiste informatie niet correct hebben gemeld).

[6] Totaal aantal inschrijvingen van nieuwe personenauto's als gemeld door de EU-lidstaten.

Tabel 10: Inschrijvingen van nieuwe personenauto's per lidstaat (in duizenden)

| **'000** | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Oostenrijk | 295 | 280 | 300 | 311 | 308 | 309 | 298 | 294 | 319 |
| België | 497 | 468 | 459 | 485 | 480 | 526 | 525 | 536 | 475 |
| Bulgarije | | | | | | | 86 | 91 | 21 |
| Cyprus | | | | 20 | 18 | 20 | 25 | 24 | 16 |
| Tsjechië | | | | 115 | 105 | 107 | 126 | 134 | 159 |
| Denemarken | 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 |
| Frankrijk | 2 228 | 2 120 | 1 988 | 1 996 | 2 059 | 1 986 | 2 050 | 2 037 | 2 259 |
| Duitsland | 3 342 | 3 122 | 3 237 | 3 267 | 3 319 | 3 445 | 3 126 | 3 067 | 3 786 |
| Griekenland | 245 | 242 | 203 | 264 | 274 | 279 | 294 | 279 | 221 |
| Hongarije | | | | 230 | 199 | 193 | 167 | 163 | 66 |
| Ierland | 117 | 152 | 146 | 154 | 171 | 177 | 186 | 151 | 56 |
| Italië | 2 430 | 2 278 | 2 244 | 2 264 | 2 237 | 2 325 | 2 494 | 2 163 | 2 160 |
| Letland | | | | 11 | 16 | 25 | 31 | 19 | 5 |
| Litouwen | | | | 9 | 11 | 15 | 21 | 22 | 7 |
| Luxemburg | 22 | 44 | 44 | 48 | 49 | 51 | 51 | 52 | 47 |
| Malta | | | | 4 | 7 | 6 | 6 | 5 | 6 |
| Nederland | 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 |
| Roemenië | | | | | | | 313 | 286 | 115 |
| Slowakije | | | | | 45 | 65 | 65 | 57 | 70 |
| Slovenië | | | | 37 | 64 | 62 | 69 | 72 | 60 |
| Spanje | 400 | 969 | 1 319 | 1 606 | 1 640 | 1 622 | 1 606 | 1 165 | 964 |
| Zweden | 223 | 249 | 257 | 260 | 269 | 278 | 300 | 248 | 209 |
| VK | 2 232 | 2 611 | 2 558 | 2 512 | 2 386 | 2 295 | 2 390 | 2 112 | 1 968 |

Tabel 11: Gemiddeld gewicht van nieuwe personenauto's per lidstaat (in kg)

| **kg** | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Oostenrijk | 1 314 | 1 335 | 1 426 | 1 432 | 1 435 | 1 449 | 1 445 | 1 431 | 1 385 |
| België | 1 288 | 1 319 | 1 361 | 1 375 | 1 396 | 1 407 | 1 423 | 1 425 | 1 406 |
| Bulgarije | | | | | | | | | |
| Cyprus | | | | 1 205 | 1 277 | 1 316 | 1 354 | 1 372 | 1 367 |
| Tsjechië | | | | 1 704 | 1 242 | 1 247 | 1 261 | 1 275 | 1 335 |
| Denemarken | | 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 |
| Frankrijk | 1 254 | 1 280 | 1 305 | 1 327 | 1 341 | 1 349 | 1 375 | 1 387 | 1 326 |
| Duitsland | 1 332 | 1 352 | 1 381 | 1 408 | 1 412 | 1 424 | 1 433 | 1 425 | 1 347 |
| Griekenland | 1 172 | 1 223 | 1 262 | 1 277 | 1 287 | 1 304 | 1 314 | 1 311 | 1 423 |
| Hongarije | | | | 1 182 | 1 203 | 1 237 | 1 264 | 1 288 | 1 330 |
| Ierland | 1 248 | 1 276 | 1 265 | 1 314 | 1 341 | 1 372 | 1 441 | 1 440 | 1 440 |
| Italië | 1 604 | 1 632 | 1 649 | 1 259 | 1 277 | 1 294 | 1 287 | 1 285 | 1 255 |
| Letland | | | | 1 452 | 1 445 | 1 468 | 1 502 | 1 498 | 1 535 |
| Litouwen | | | | 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 |
| Nederland | 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 |
| Roemenië | | | | | | | 1 268 | 1 286 | 1 291 |
| Slowakije | | | | | 1 174 | | | | |
| Slovenië | | | | 1 246 | 1 305 | 1 316 | 1 340 | 1 350 | 1 346 |
| Spanje | 1 266 | 1 725 | 1 317 | 1 335 | 1 374 | 1 395 | 1 416 | 1 400 | 1 394 |
| Zweden | 1 448 | 1 454 | 1 472 | 1 467 | 1 470 | 1 488 | 1 503 | 1 488 | 1 490 |
| VK | 1 347 | 1 356 | 1 392 | 1 387 | 1 374 | 1 390 | 1 394 | 1 380 | 1 358 |

Tabel 12: Gemiddelde $CO_2$-uitstoot van nieuwe personenauto's per lidstaat

| **g/km** | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Oostenrijk | 165,6 | 164,4 | 163,8 | 161,9 | 162,1 | 163,7 | 162,9 | 158,1 | 150,2 |
| België | 163,7 | 161,1 | 158,1 | 156,5 | 155,2 | 153,9 | 152,8 | 147,8 | 142,1 |
| Bulgarije | | | | | | | 171,6 | 171,5 | 172,1 |
| Cyprus | | | | 173,4 | 173,0 | 170,1 | 170,3 | 165,6 | 160,7 |
| Tsjechië | | | | 154,0 | 155,3 | 154,2 | 154,2 | 154,4 | 155,5 |
| Denemarken | 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 |
| Frankrijk | 159,8 | 156,8 | 155,0 | 153,1 | 152,3 | 149,9 | 149,4 | 140,1 | 133,5 |
| Duitsland | 179,5 | 177,4 | 175,9 | 174,9 | 173,4 | 172,5 | 169,5 | 164,8 | 154,0 |
| Griekenland | 166,5 | 167,8 | 168,9 | 168,8 | 167,4 | 166,5 | 165,3 | 160,8 | 157,4 |
| Hongarije | | | | 158,5 | 156,3 | 154,6 | 155,0 | 153,4 | 153,4 |
| Ierland | 166,6 | 164,3 | 166,7 | 167,6 | 166,8 | 166,3 | 161,6 | 156,8 | 144,4 |
| Italië | 158,3 | 156,6 | 152,9 | 150,0 | 149,5 | 149,2 | 146,5 | 144,7 | 136,3 |
| Letland | | | | 192,4 | 187,2 | 183,1 | 183,5 | 180,6 | 176,9 |
| Litouwen | | | | 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 |
| Nederland | 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 |
| Roemenië | | | | | | | 154,8 | 156,0 | 157,0 |
| Slowakije | | | | | 157,4 | 152,0 | 152,7 | 150,4 | 146,6 |
| Slovenië | | | | 152,7 | 157,2 | 155,3 | 156,3 | 155,9 | 152,0 |
| Spanje | 156,8 | 156,4 | 157,0 | 155,3 | 155,3 | 155,6 | 153,2 | 148,2 | 142,2 |
| Zweden | 200,2 | 198,2 | 198,5 | 197,2 | 193,8 | 188,6 | 181,4 | 173,9 | 164,5 |
| VK | 177,9 | 174,8 | 172,7 | 171,4 | 169,7 | 167,7 | 164,7 | 158,2 | 149,7 |

## 4. Bijlage: statistieken en gegevens per fabrikant

In de onderstaande tabel zijn de 20 fabrikanten met het grootste aantal inschrijvingen in 2009 opgenomen. De volledige databank met gegevens van alle fabrikanten is beschikbaar op de website van de Commissie[7]. De kolom "Streefcijfer" verwijst naar het specifieke emissiestreefcijfer dat is berekend aan de hand van de formule in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 443/2009. De fabrikanten mogen, om de streefcijfers te halen, gebruik maken van de flexibiliteitsregelingen van Verordening (EG) nr. 443/2009: superkrediet (artikel 5), biobrandstoffen (artikel 6), groepsvorming (artikel 7), afwijkingen (artikel 11) en eco-innovaties (artikel 12).

Tabel 13: Gegevens per fabrikant

| | Gewicht (kg) | Streefcijfer[8] g/km | Gemiddelde in 2009 g/km | Inschrijvingen in 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] Specifieke emissiestreefcijfers op basis van de formules in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 443/2009.

Van alle fabrikanten met meer dan 10 000 ingeschreven voertuigen in de Europese Unie in 2009 slaagde één fabrikant erin volledig te voldoen aan het streefcijfer voor 2015: MARUTTI (gemiddeld gewicht: 932 kg, specifiek emissiestreefcijfer: 110 g/km, gemiddelde specifieke $CO_2$-uitstoot in 2009: 104 g/km, inschrijvingen in 2009: 14 095).