

040083/EU XXIV.GP
Eingelangt am 10/11/10

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 10.11.2010
KOM(2010) 655 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT UND DEN EUROPÄISCHEN
WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS**

**Überwachung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen in der EU:
Daten des Jahres 2009**

**BERICHT DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT UND DEN EUROPÄISCHEN
WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS**

**Überwachung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen in der EU:
Daten des Jahres 2009**

1. EINFÜHRUNG

Gemäß Artikel 9 der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG¹ muss die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat jährlich über die von den Mitgliedstaaten übermittelten Überwachungsdaten Bericht erstatten. Der vorliegende Bericht bezieht sich auf die Überwachungsdaten des Jahres 2009.

Von 2010 an ersetzen die Bestimmungen zur Überwachung und Datenübermittlung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009² die der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG, da diese Entscheidung durch die Verordnung aufgehoben wird.

2. ENTWICKLUNGSTENDENZEN BEI NEUEN PERSONENKRAFTWAGEN

2.1. Datenqualität und -verarbeitung

Alle Mitgliedstaaten haben für 2009 Daten über Pkw-Neuzulassungen übermittelt. Für einige Mitgliedstaaten war wegen der Erfassung anderer als der vereinbarten Kraftstoffarten, unbekannter Fahrzeuge, der Anwendung des Korrekturfaktors und anderer Unstimmigkeiten eine erneute manuelle Verarbeitung der Daten notwendig. Diese Probleme wurden während der Auswertung der Daten in Angriff genommen und ohne größere Datenverluste erfolgreich gelöst. Vorsicht ist jedoch bei der Analyse der Zeitreihen geboten, da diese, wie aus den Tabellen in Abschnitt 3 hervorgeht, nicht alle EU-Mitgliedstaaten und nicht alle Jahre betreffen. Trotz intensiver Bemühungen, stimmige Datensätze zu liefern, sind durch die Verbesserung von Methodik und Überwachung Brüche bei den Trends möglich.

Im Unterschied zu den Berichten der Vorjahre beziehen sich die aggregierten Daten dieses Berichts auf alle Kraftstoffarten (zuvor wurde nur über Daten zu Benzin und Diesel Bericht erstattet) und werden die CO₂-Emissionswerte nicht um 0,7 % korrigiert. Diese Korrektur um 0,7 % wurde bei der Überprüfung des Fortschritts der Herstellerverbände ACEA, JAMA und KAMA als Ausgleich für eine nach ihrer freiwilligen Verpflichtung vorgenommene Änderung des Testverfahrens angewendet.³ Diese Selbstverpflichtungen wurden durch die Zielvorgaben in der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ersetzt. Um die einheitliche Struktur der

¹ Entscheidung Nr. 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen, ABl. L 202 vom 10.8.2000.

² Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen, ABl. L 140 vom 5.6.2009.

³ Weitere Informationen bezüglich der 0,7%-Korrektur sind in KOM(2002) 693 endgültig und KOM(2004) 78 endgültig zu finden.

früheren Berichte beizubehalten, werden die Daten nach Fahrzeugherstellerverbänden weiterhin aufgeführt.

Aufgrund des wachsenden Marktanteils von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen und der verbesserten Datenqualität wurden Daten über diese Fahrzeuge zum zweiten Mal in den Überwachungsbericht aufgenommen. Dies schließt Fahrzeuge der folgenden Kraftstoff-Kategorien ein: Flüssiggas (LPG), Erdgas (NG), Strom, Wasserstoff, bivalente Antriebe, Benzin/Bioethanol, Benzin/LPG, Benzin/NG sowie Fahrzeuge der Kategorie „andere“.

2.2. Durchschnittliche CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen

Die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen von in der Europäischen Union im Jahr 2009 neu zugelassenen Personenkraftwagen lagen bei 145,7 gCO₂/km. Das bedeutet einen Rückgang um 5,1 % oder 7,9 gCO₂/km gegenüber dem Vorjahr (153,6 gCO₂/km), was die größte relative Abnahme der spezifischen Emissionen seit der Einführung des Überwachungssystems darstellt. Dieser Rückgang könnte zum Teil auf die Finanz- und Wirtschaftskrise sowie die in einigen Mitgliedstaaten durchgeführten Verschrottungsprogramme zurückzuführen sein. Aus den Daten wird auch ersichtlich, dass sich die Fahrzeugflotte etwas verkleinert hat, da die durchschnittliche Motorleistung, die Fahrzeugmasse und der Hubraum leicht zurückgingen. 2009 verbesserten sich Dieselfahrzeuge um knapp 6 g, Benzinfahrzeuge um fast 9 g und mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge um gut 11 g. Der Abstand zwischen neuen Diesel- und Benzinfahrzeugen verringerte sich auf ca. 2,3 g. Bemerkenswert ist, dass dieser Abstand vor 10 Jahren noch bei über 17 g lag.

Der Anteil neuer Benzinfahrzeuge überstieg 2009 den neuer Dieselfahrzeuge. Außerdem nahm der Anteil von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen deutlich zu. Hauptursache dafür ist der Anstieg der Zulassungen von Benzin-LPG-Fahrzeugen in Italien, die allein 92,8 % aller Neuzulassungen von Benzin-LPG-Fahrzeugen in der EU-27 ausmachten.

Tabelle 1: Durchschnittliche CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen nach Kraftstoffen (EU-27)

gCO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
alle Kraftstoffe	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7
Benzin	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
alternative Kraftstoffe	208,0	207,4	179,2	164,7	147,9	149,4	151,1	140,0	137,0	125,8

Tabelle 2: Verteilung der Kraftstoffarten bei neuen Personenkraftwagen (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
Benzin	68,9	64,0	59,2	55,5	51,9	50,7	49,4	47,3	47,4	51,1
Benzin/LPG	0,00	0,01	0,04	0,01	0,02	0,08	0,23	0,59	1,14	3,61
andere alternative Kraftstoffe	0,11	0,10	0,09	0,10	0,14	0,17	0,10	0,14	0,16	0,14

Abbildung 1: Entwicklung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen nach Kraftstoffen (EU-27)

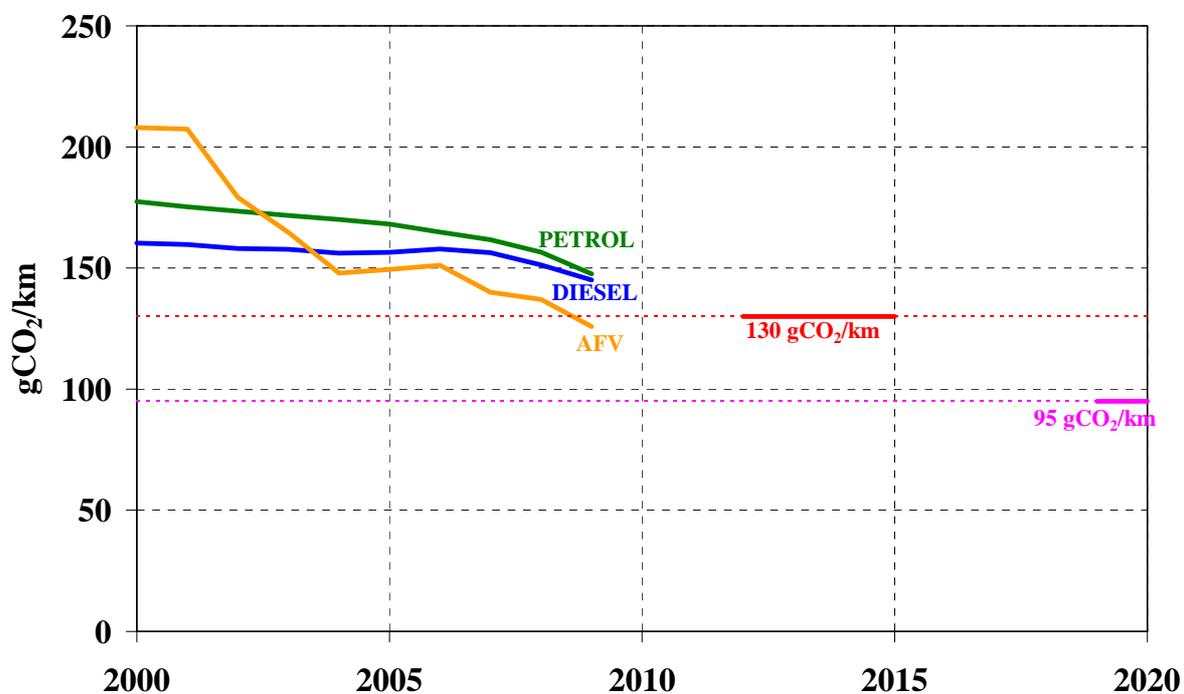


Tabelle 3: Durchschnittliche CO₂-Emissionen (gCO₂/km) neuer Personenkraftwagen nach Gebieten

EU gesamt⁴	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

Die überwiegende Mehrheit der Pkw-Neuzulassungen erfolgte 2009 in der EU-15 (94,6 %). In der EU-15 liegen die CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen im Durchschnitt um 9 g/km niedriger als in der EU-12. Während die EU-15 im Jahr 2009 eine Verbesserung um durchschnittlich 8,1 g/km verzeichnete, verbesserte sich die EU-10 nur um 2,5 g/km. Die in früheren Überwachungsberichten getroffene Feststellung, dass in der EU-15 zugelassene neue Personenkraftwagen weniger CO₂ ausstoßen als in der EU-10 zugelassene Neufahrzeuge, bestätigte sich auch 2009. Jedoch lässt sich derzeit nicht eindeutig bestimmen, ob dies auf eine dauerhafte Änderung des Verbraucherverhaltens in der EU-15 zurückgeführt werden kann oder ob es eine Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise ist, die 2008 eingesetzt hat. Zudem werden die Daten durch die im Jahr 2009 von mehreren Mitgliedstaaten durchgeführten Verschrottungsprogrammen beeinflusst.

⁴ Die EU-15 umfasst Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Österreich, Portugal, Schweden, Spanien und das Vereinigte Königreich (ausgenommen Nordirland).

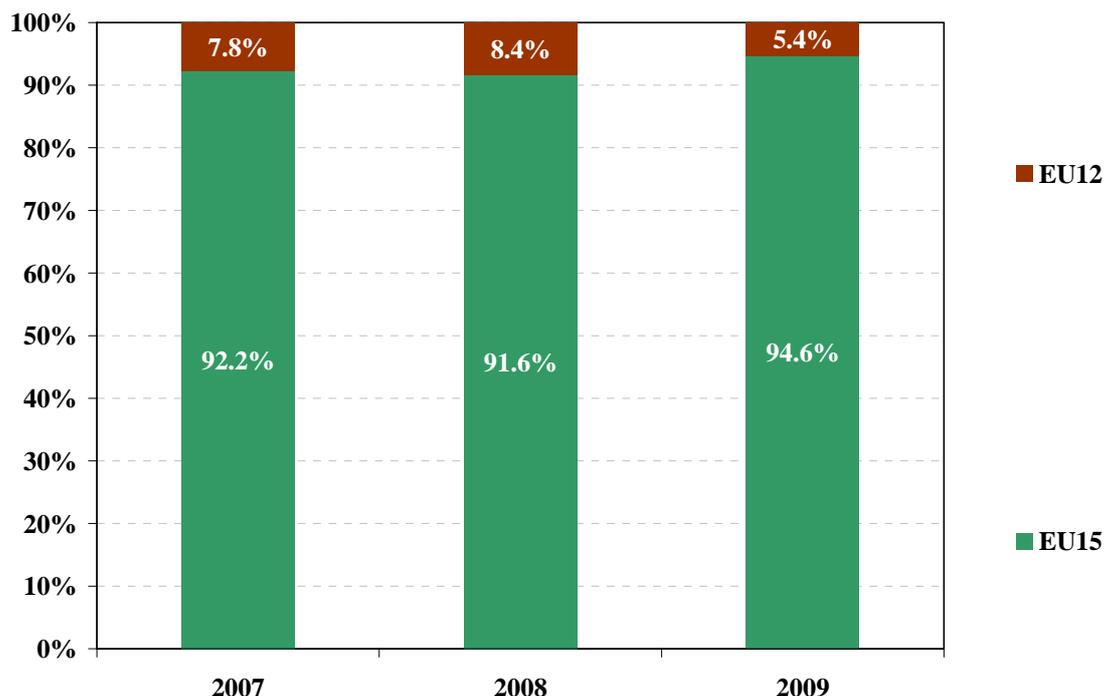
Die EU-10 umfasst Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, die Slowakei, Slowenien, die Tschechische Republik, Ungarn und Zypern.

Die EU-12 umfasst die EU-10 sowie Bulgarien und Rumänien.

Die EU-25 umfasst die EU-15 und die EU-10.

Die EU-27 umfasst die EU-15 und die EU-12.

Abbildung 2: Zulassungen neuer Personenkraftwagen im Jahr 2009 nach Gebieten



2.3. Andere Fahrzeugmerkmale: Motorleistung, Hubraum und Masse

Die durchschnittliche Motorleistung neuer Diesel- und Benzinfahrzeuge war bis 2007 gestiegen und 2008 konstant geblieben. Im Jahr 2009 ging sie zurück. Bei Benzinfahrzeugen sank die durchschnittliche Motorleistung um 4 kW auf den Stand von vor sieben Jahren. Bei Dieselfahrzeugen sank sie nur um 2 kW auf das Niveau von 2006. Die Daten von 2009 zur durchschnittlichen Motorleistung der mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeuge bestätigen den rückläufigen Trend der Vorjahre. Bei der Bestimmung der durchschnittlichen Motorleistung der mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeuge fallen die Benzin-LPG-Fahrzeuge in Italien am stärksten ins Gewicht.

Tabelle 4: Durchschnittliche Motorleistung neuer Personenkraftwagen nach Kraftstoffen

kW	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
alle Kraftstoffe	77	79	80	81	83	84	84	80
Benzin	75	76	76	76	77	78	78	74
Diesel	81	82	83	85	89	91	91	89
alternative Kraftstoffe	77	74	69	69	69	61	61	58

Der durchschnittliche Hubraum neuer Personenkraftwagen sank im Jahr 2009 deutlich um 83 cm³. Der stärkste Rückgang war bei Benzinfahrzeugen zu verzeichnen (um 5 % bzw. 77 cm³). Auch bei Dieselfahrzeugen ist 2009 weiterhin eine Verringerung des Hubraums zu beobachten (um 37 cm³ bzw. 2 %). Die Hubraumdifferenz zwischen Benzin- und Dieselfahrzeugen sank bis 2005, als sie 313 cm³ erreichte, und steigt anschließend wieder. Im Jahr 2009 lag die Differenz bei 378 cm³.

Tabelle 5: Durchschnittlicher Hubraum neuer Personenkraftwagen nach Kraftstoffen

cm ³	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
alle Kraftstoffe	1714	1731	1743	1730	1726	1724	1729	1703	1620
Benzin	1560	1570	1572	1571	1573	1561	1556	1531	1454
Diesel	1981	1961	1948	1904	1886	1885	1892	1869	1832
alternative Kraftstoffe	1602	1672	1628	1581	1561	1562	1424	1387	1328

Die Durchschnittsmasse von in der EU neu zugelassenen Personenkraftwagen ging 2009 um 36 kg zurück. Die Differenz zwischen Benzin- und Dieselfahrzeugen nimmt seit 2004, als sie bei 226 kg lag, langsam, aber stetig zu und erreichte im Jahr 2009 292 kg. Bei Dieselfahrzeugen sank die Durchschnittsmasse 2009 um 10 kg. Neue Benzinfahrzeuge waren hingegen durchschnittlich 22 kg leichter und mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge wogen 68 kg weniger. Der beobachtete Rückgang ist hauptsächlich auf den durch die Finanz- und Wirtschaftskrise und die 2009 durchgeführten Verschrottungsprogramme bedingten Übergang der Verbraucher zu kleineren Fahrzeugsegmenten (Segmente A und B - Kleinst- und Kleinwagen) zurückzuführen. Daten aus den Jahren vor 2004 sind aufgrund von Problemen bei der Berichterstattung der Mitgliedstaaten nicht in der Tabelle enthalten. Daten von vor 2004 sowie ausführliche Erläuterungen zur Herkunft der Massedaten und alle anderen Anmerkungen zur Masse finden sich in Tabelle 2 im Anhang des Berichts KOM(2009) 9 endgültig.

Tabelle 6: Durchschnittliche Masse neuer Personenkraftwagen nach Kraftstoffarten

kg	2004	2005	2006	2007	2008	2009
alle Kraftstoffe	1347	1356	1372	1379	1373	1337
Benzin	1237	1235	1238	1235	1228	1206
Diesel	1463	1479	1501	1510	1508	1498
alternative Kraftstoffe	1415	1404	1392	1271	1237	1169

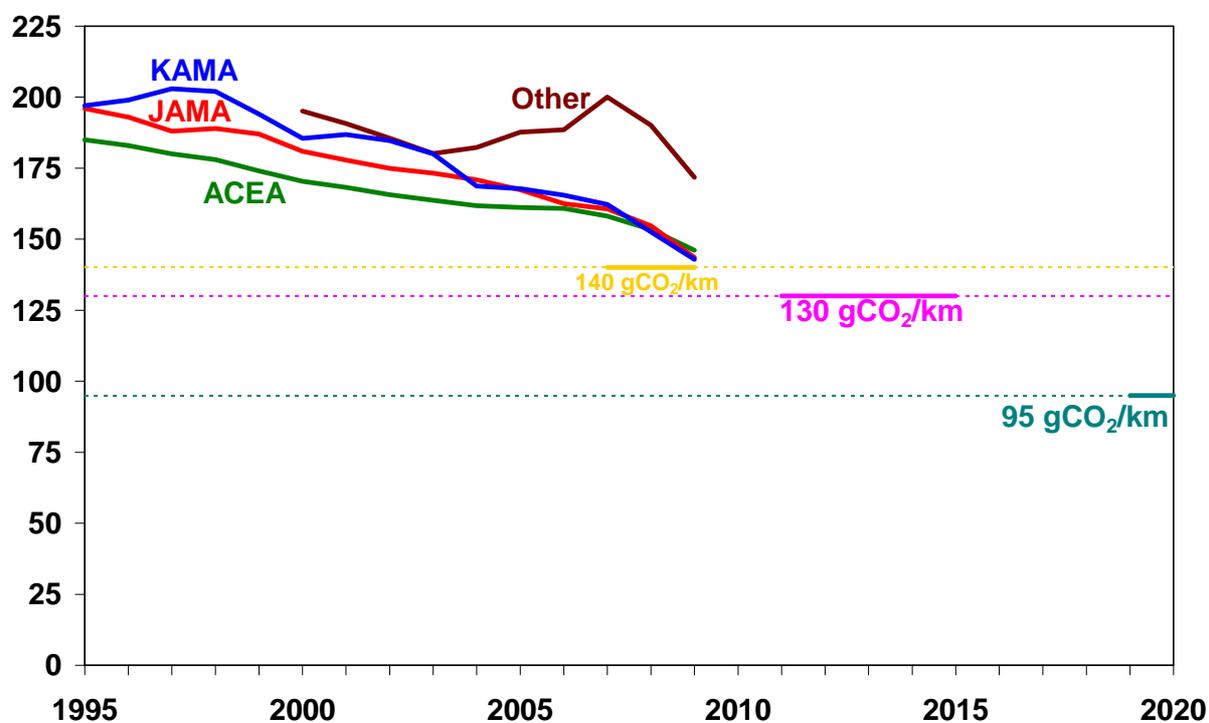
2.4. Überwachungsdaten nach Verbänden

Um die einheitliche Struktur der früheren Berichte beizubehalten, werden in diesem Abschnitt die Daten nach Automobilherstellerverbänden geordnet aufgeführt. Im Jahr 2009 haben die CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen aller Verbände abgenommen. Im Vergleich zu 2008 sanken die durchschnittlichen Emissionen von ACEA um 7,3 g, die von JAMA um 11,2 g, die von KAMA um 9,7 g und die von anderen Herstellern um durchschnittlich 18,4 g. Die Emissionen neuer Personenkraftwagen lagen im Jahr 2009 sowohl bei KAMA als auch bei JAMA unter denen von ACEA. 2007 war es umgekehrt.

Tabelle 7: Durchschnittliche CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen nach Verbänden

gCO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACEA	170,4	168,2	165,6	163,7	161,8	161,1	160,8	158,1	153,4	146,2
JAMA	180,9	177,9	174,9	173,3	170,9	167,4	162,5	160,6	154,7	143,6
KAMA	185,5	186,8	184,7	180,0	168,7	167,8	165,5	162,2	152,6	142,8
Andere	195,1	190,8	185,6	180,2	182,3	187,6	188,5	200,0	190,1	171,8

Abbildung 3: Entwicklung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen nach Verbänden



Die Durchschnittsmasse neuer Personenkraftwagen ging 2009 bei allen Herstellern um 36 bis 46 kg zurück. Ein neuer Personenkraftwagen von JAMA wiegt im Durchschnitt 70 kg weniger als ein Neuwagen von ACEA. In den vergangenen fünf Jahren sind die durchschnittlichen Emissionen bei allen Verbänden um 10 bis 16 % zurückgegangen, während sich die Durchschnittsmasse zwischen 0 und -2 % verändert hat und die durchschnittliche Motorleistung seit 2004 unverändert geblieben ist. Daraus ergibt sich eindeutig, dass die spezifischen CO₂-Emissionen ohne eine spürbare Verkleinerung der Fahrzeugflotte (*downsizing*) zurückgegangen sind.

Tabelle 8: Durchschnittliche Masse neuer Personenkraftwagen nach Verbänden

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

Die Auswirkungen der gegenwärtigen Finanzkrise, des wirtschaftlichen Abschwungs und der Verschrottungsprogramme schlagen sich in den Zahlen der Pkw-Neuzulassungen aller Verbände in den Jahren 2008 und 2009 nieder. Gegenüber 2007 (als die Neuzulassungen den höchsten Stand der letzten zehn Jahre erreichten) lag der Rückgang 2008 bei 7,8 % und 2009 bei 9,9 %. Verglichen mit 2008 erreichte KAMA 2009 einen Zuwachs der Neuzulassungen von 9,8 %, während ACEA und JAMA einen Rückgang von 2,2 % bzw. 7,4 % verzeichneten. ACEA ist auf dem europäischen Markt nach wie vor der bei weitem bedeutendste Akteur und konnte in den letzten fünf Jahren seinen Anteil von etwa 81 % aller Neuzulassungen halten.

Tabelle 9: Zulassungen neuer Personenkraftwagen nach Verbänden (in Tausend)

'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
Insgesamt ⁶	12 840	12 761	13 500	13 682	14 853	14 858	15 010	15 505	14 299	13 975

3. Statistischer Anhang mit Daten nach Mitgliedstaaten

⁵ „Andere“ enthält nicht registrierte neue Personenkraftwagen (Fahrzeuge, für die die Mitgliedstaaten die erforderlichen Informationen nicht korrekt übermittelt haben).

⁶ Gesamte von den EU-Mitgliedstaaten angegebene Zulassungen neuer Personenkraftwagen.

Leere Zellen bedeuten entweder, dass der betreffende Mitgliedstaat die Daten nicht übermittelt hat, oder, dass die übermittelten Daten unstimmg waren und deshalb nicht ausgewiesen werden.

Tabelle 10: Zulassungen neuer Personenkraftwagen nach Mitgliedstaaten [in Tausend]

'000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Österreich	295	280	300	311	308	309	298	294	319
Belgien	497	468	459	485	480	526	525	536	475
Bulgarien							93	91	21
Zypern				20	18	20	25	24	16
Tschechische Republik				145	105	107	126	134	159
Dänemark	97	113	102	124	147	154	160	148	111
Estland				17	20	25	31	24	10
Finnland	106	113	150	141	146	143	123	137	89
Frankreich	2 228	2 120	1 988	1 996	2 059	1 986	2 050	2 037	2 259
Deutschland	3 342	3 122	3 237	3 267	3 319	3 445	3 126	3 067	3 786
Griechenland	245	242	203	264	274	279	294	279	221
Ungarn				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
Niederlande	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	145
Slowakei					45	65	65	57	70
Slowenien				37	64	62	69	72	60
Spanien	400	969	1 319	1 606	1 640	1 622	1 606	1 165	964
Schweden	223	249	257	260	269	278	300	248	209
Vereinigtes Königreich	2 232	2 611	2 558	2 512	2 386	2 295	2 390	2 112	1 968

Tabelle 11: Durchschnittliche Masse neuer Personenkraftwagen nach Mitgliedstaaten [in kg]

kg	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Österreich	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									
Zypern				1 205	1 277	1 316	1 354	1 372	1 367
Tschechische Republik				1 704	1 242	1 247	1 261	1 275	1 335
Dänemark		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
Finnland	1 752	1 759	1 336	1 355	1 381	1 401	1 437	1 442	1 447
Frankreich	1 254	1 280	1 305	1 327	1 341	1 349	1 375	1 387	1 326
Deutschland	1 332	1 352	1 381	1 408	1 412	1 424	1 433	1 425	1 347
Griechenland	1 172	1 223	1 262	1 277	1 287	1 304	1 314	1 311	1 423
Ungarn				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
Niederlande	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
Slowakei					1 174				
Slowenien				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
Schweden	1 448	1 454	1 472	1 467	1 470	1 488	1 503	1 488	1 490
Vereinigtes Königreich	1 347	1 356	1 392	1 387	1 374	1 390	1 394	1 380	1 358

Tabelle 12: Durchschnittliche CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen nach Mitgliedstaaten

gCO ₂ /km	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Österreich	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
Zypern				173,4	173,0	170,1	170,3	165,6	160,7
Tschechische Republik				154,0	155,3	154,2	154,2	154,4	155,5
Dänemark	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
Finnland	178,1	177,2	178,3	179,8	179,5	179,2	177,3	162,9	157,0
Frankreich	159,8	156,8	155,0	153,1	152,3	149,9	149,4	140,1	133,5
Deutschland	179,5	177,4	175,9	174,9	173,4	172,5	169,5	164,8	154,0
Griechenland	166,5	167,8	168,9	168,8	167,4	166,5	165,3	160,8	157,4
Ungarn				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
Niederlande	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
Slowakei					157,4	152,0	152,7	150,4	146,6
Slowenien				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
Schweden	200,2	198,2	198,5	197,2	193,8	188,6	181,4	173,9	164,5
Vereinigtes Königreich	177,9	174,8	172,7	171,4	169,7	167,7	164,7	158,2	149,7

4. Statistischer Anhang mit Daten nach Herstellern

Die folgende Tabelle enthält die 20 bedeutendsten Hersteller gemessen an der Zahl der Zulassungen im Jahr 2009. Die vollständige Datenbank mit den Daten für sämtliche Hersteller steht auf der Website der Kommission⁷ zur Verfügung. Eine Spalte der Tabelle ist mit „Ziel“ überschrieben und enthält die nach der Formel in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 berechneten Zielvorgaben für spezifische Emissionen. Allerdings ist zu beachten, dass die Hersteller bei der Erfüllung der Zielvorgaben von den Flexibilitätsregelungen der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 – Begünstigung (Artikel 5), Biokraftstoffe (Artikel 6), Emissionsgemeinschaften (Artikel 7), Ausnahmeregelungen (Artikel 11) und Öko-Innovationen (Artikel 12) – Gebrauch machen können.

Tabelle 13: Ausgewählte Daten nach Herstellern

	Masse [kg]	Ziel ⁸ gCO ₂ /km	Durchschnitt 2009 gCO ₂ /km	Zulassungen 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
ŠKODA	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

Von allen Herstellern, die 2009 mehr als 10 000 Fahrzeuge in der Europäischen Union zugelassen haben, erfüllt einer bereits in vollem Umfang die Zielvorgabe für 2015:

⁷ http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm

⁸ Zielvorgabe für spezifische Emissionen nach der Formel in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009.

MARUTI (Durchschnittsmasse: 932 kg, Zielvorgabe für spezifische Emissionen: 110 gCO₂/km, durchschnittliche spezifische Emissionen 2009: 104 gCO₂/km, Zulassungen 2009: 14 095).