

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 10.11.2010
COM(2010) 655 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL ET AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET
SOCIAL EUROPÉEN**

**Surveillance des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves dans l'UE:
données pour l'année 2009**

**RAPPORT DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL ET AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET
SOCIAL EUROPÉEN**

**Surveillance des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves dans l'UE:
données pour l'année 2009**

1. INTRODUCTION

En vertu de l'article 9 de la décision n° 1753/2000/CE¹, la Commission est tenue de soumettre chaque année au Parlement européen et au Conseil un rapport qui s'appuie sur les données relatives à la surveillance des émissions que les États membres lui ont communiquées. Le présent rapport concerne les données relatives à la surveillance pour l'année 2009.

À compter de 2010, la surveillance et la déclaration prévues par le règlement (CE) n° 443/2009² remplacent la déclaration prévue par la décision n° 1753/2000/CE, cette décision étant abrogée par le règlement.

2. ÉVOLUTION DE LA SITUATION EN CE QUI CONCERNE LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

2.1. Qualité et traitement des données

Tous les États membres ont communiqué des données concernant les immatriculations de voitures particulières neuves pour l'année 2009. Pour plusieurs États membres, un retraitement manuel des données s'est révélé nécessaire du fait de l'enregistrement d'autres types de carburants que ceux convenus, de la prise en considération de véhicules non identifiés, de l'application du facteur de correction et de la présence d'autres données peu vraisemblables. Ces problèmes ont été examinés lors de la procédure d'évaluation des données et ont pu être résolus sans perte de données significative. Il convient de faire preuve de circonspection lors de l'analyse des séries chronologiques car tous les États membres de l'UE n'entrent pas en ligne de compte pour toutes les années, comme il ressort des tableaux de la section 3. Bien que tout soit mis en œuvre pour présenter des séries chronologiques cohérentes, certaines ruptures dans les tendances ne sont pas à exclure en raison des améliorations apportées sur les plans de la méthode et de la surveillance.

Contrairement à ce qui s'était passé pour les rapports des années précédentes, les données agrégées figurant dans le présent rapport se rapportent à tous les carburants (auparavant, seuls les chiffres relatifs à l'essence et au gazole étaient communiqués) et les chiffres des émissions de CO₂ ne sont pas affectés d'un facteur de correction de 0,7 %. Ce facteur de correction de 0,7 % avait été appliqué aux fins de l'évaluation des progrès réalisés par les associations de

¹ Décision n° 1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs, JO L 202 du 10.8.2000.

² Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves, JO L 140 du 5.6.2009.

constructeurs ACEA, JAMA et KAMA, afin de compenser la modification de la procédure d'essai qui était intervenue alors que lesdites associations avaient déjà contracté leurs engagements volontaires³. Ces engagements ont maintenant été remplacés par les objectifs fixés dans le règlement (CE) n° 443/2009. Toutefois, dans un souci de continuité avec les rapports précédents, les données par association de constructeurs automobiles continuent à être présentées.

Des données relatives aux véhicules utilisant des carburants de substitution (alternative fuel vehicles ou AFV) figurent pour la seconde fois dans le rapport de surveillance compte tenu de la part de marché croissante de ces véhicules et de la meilleure qualité des données s'y rapportant. Il s'agit notamment des véhicules utilisant les catégories de carburants suivantes: gaz de pétrole liquéfié (GPL), gaz naturel (GN), électricité, hydrogène, carburant mixte, essence-bioéthanol, essence-GPL, essence-gaz naturel, ainsi que des véhicules notifiés dans la catégorie «autres».

2.2. Émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves

En 2009, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union européenne étaient de 145,7 g de CO₂/km, soit une diminution de 5,1 % ou de 7,9 g de CO₂/km par rapport à l'année précédente (153,6 g de CO₂/km en 2008) qui représente la plus forte baisse relative des émissions spécifiques depuis le début du programme de surveillance. Cette diminution est peut-être partiellement imputable à la crise économique et financière et aux modalités des programmes de mise à la casse dans plusieurs États membres. Les données indiquent également que certains consommateurs s'orientent désormais vers des voitures plus petites, puisque la puissance, la masse et la cylindrée moyennes des véhicules ont légèrement baissé en 2009. En 2009, les émissions des véhicules diesel ont diminué de près de 6 grammes, celles des véhicules essence de près de 9 grammes et celles des véhicules AFV d'un peu plus de 11 grammes. L'écart entre les véhicules diesel et essence neufs n'est plus que de 2,3 grammes environ alors qu'il dépassait les 17 grammes il y a dix ans.

En 2009, la proportion des voitures essence neuves a été supérieure à celle des voitures diesel neuves, la part des véhicules AFV augmentant quant à elle de manière significative. Cette évolution s'explique essentiellement par l'augmentation du nombre de véhicules essence-GPL immatriculés en Italie, pays qui représente à lui seul 92,8 % des voitures particulières essence-GPL neuves immatriculées dans l'UE-27.

Tableau 1: émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves, par type de carburant (UE-27)

g de CO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tous carburants confondus	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7

³ Les documents COM(2002) 693 final et COM(2004) 78 final fournissent de plus amples informations sur le facteur de correction de 0,7 %.

Essence	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

Tableau 2: pourcentage de voitures particulières neuves utilisant les différents types de carburant (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
Essence	68,9	64,0	59,2	55,5	51,9	50,7	49,4	47,3	47,4	51,1
Essence- GPL	0,00	0,01	0,04	0,01	0,02	0,08	0,23	0,59	1,14	3,61
Autres AFV	0,11	0,10	0,09	0,10	0,14	0,17	0,10	0,14	0,16	0,14

Diagramme 1: évolution des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves, par type de carburant (UE-27)

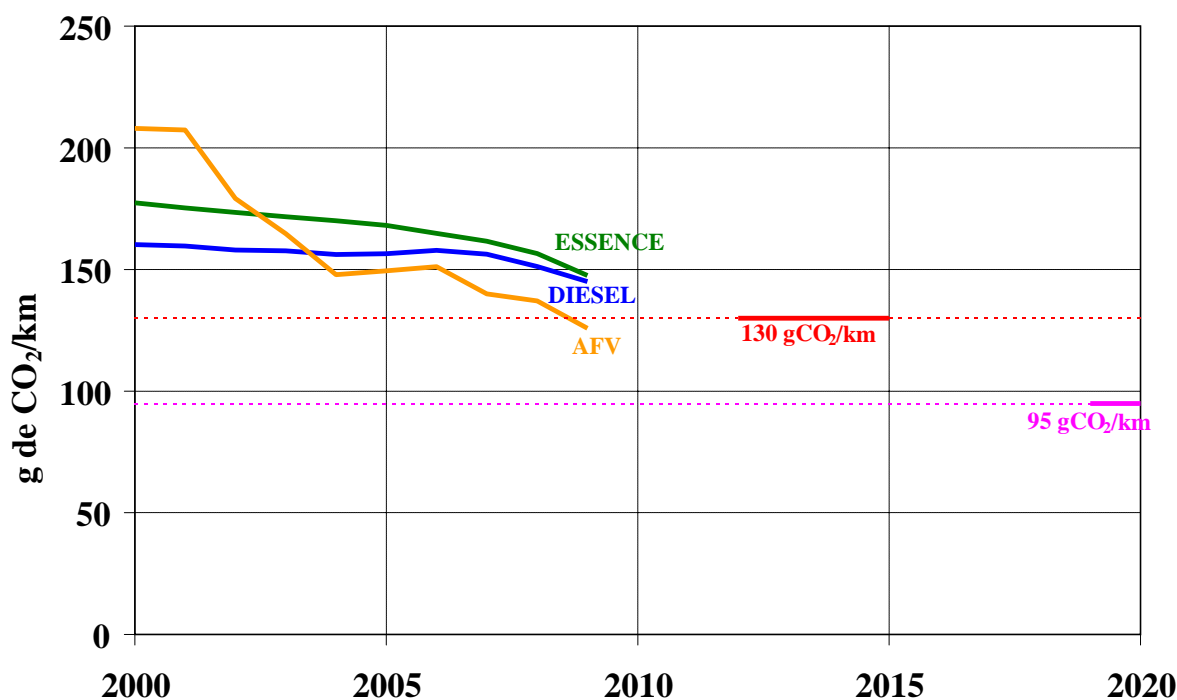


Tableau 3: émissions moyennes de CO₂ (en g de CO₂/km) des voitures particulières neuves, par région

Valeurs globales pour l'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

4

L'UE-15 comprend l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, l'Espagne, la Suède et le Royaume-Uni (à l'exception de l'Irlande du Nord).

L'UE-10 comprend Chypre, la République tchèque, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Pologne, la Slovaquie et la Slovénie.

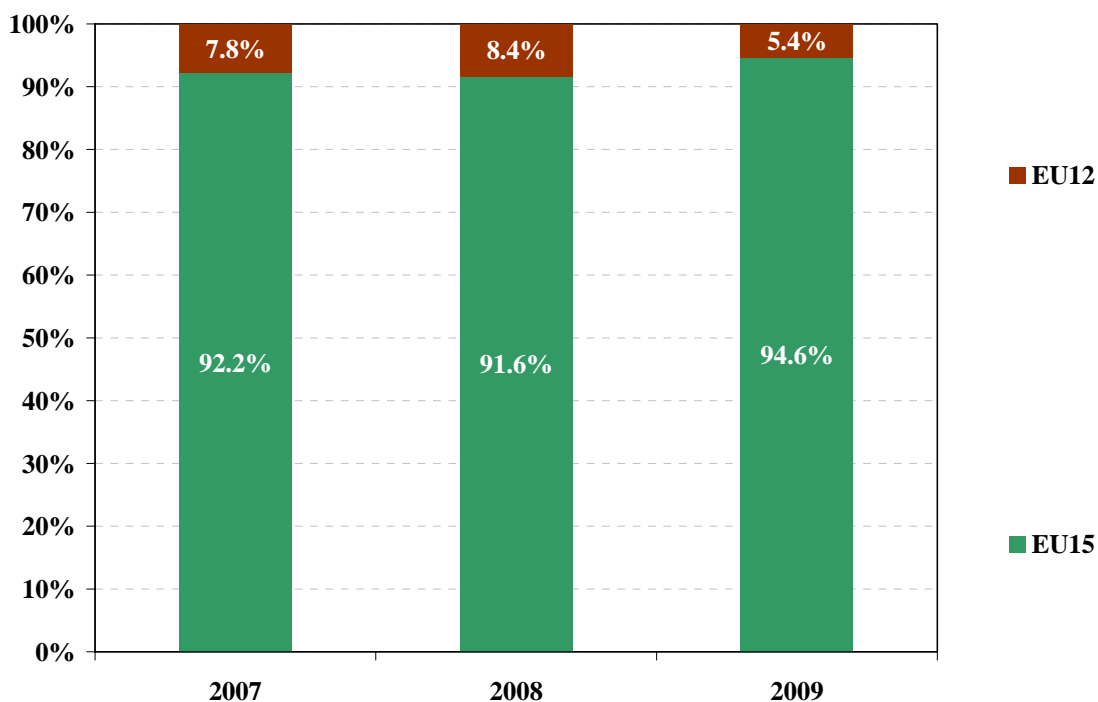
L'UE-12 comprend l'UE-10, la Bulgarie et la Roumanie.

L'UE-25 comprend l'UE-15 et l'UE-10.

L'UE-27 comprend l'UE-15 et l'UE-12.

L'UE-15 représente la grande majorité des immatriculations de voitures particulières neuves (94,6 % en 2009). En moyenne, les voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE-15 émettent 9 g de CO₂/km de moins que celles qui sont immatriculées dans l'UE-12. Si la moyenne de l'UE-15 s'est améliorée de 8,1 grammes en 2009, celle de l'UE-10 en revanche ne s'est améliorée que de 2,5 grammes. L'observation formulée dans les rapports de surveillance précédents, à savoir que les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE-15 sont inférieures à celles des voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE-10, se confirme à nouveau en 2009. Au stade actuel, il est cependant difficile de déterminer si cette tendance est imputable à un changement permanent dans le comportement des habitants de l'UE-15, ou plutôt à la crise économique et financière qui a commencé en 2008. Les données sont également influencées par les divers programmes de mise à la casse des véhicules mis en œuvre dans plusieurs pays en 2009.

Diagramme 2: immatriculations de voitures particulières neuves en 2009, par région



2.3. Autres caractéristiques des voitures particulières: puissance, cylindrée et masse

Après avoir augmenté jusqu'en 2007, la puissance moyenne des voitures particulières neuves essence et diesel s'est stabilisée en 2008 et a diminué en 2009. La puissance moyenne des véhicules neufs essence a diminué de 4 kW, l'augmentation observée au cours des 7 dernières années se trouvant ainsi annulée. La puissance des véhicules diesel n'a diminué que de 2 kW pour revenir aux niveaux de 2006. Les données de 2009 relatives à la puissance moyenne des véhicules AFV confirment la tendance à la baisse déjà observée les années précédentes. La puissance moyenne des véhicules AFV est essentiellement déterminée par les très nombreux véhicules essence-GPL immatriculés en Italie.

Tableau 4: puissance moyenne des voitures particulières neuves, par carburant

kW	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tous carburants confondus	77	79	80	81	83	84	84	80
Essence	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

En 2009, la cylindrée moyenne des voitures particulières neuves a baissé de manière significative (à savoir de 83 cm³). Ce sont les véhicules essence qui ont enregistré la baisse la plus marquée (5 %, soit 77 cm³). La diminution de la cylindrée des véhicules diesel s'est poursuivie en 2009 (2 %, soit 37 cm³). L'écart entre les véhicules essence et les véhicules diesel en ce qui concerne la cylindrée avait baissé jusqu'à atteindre 313 cm³ en 2005, après quoi il a recommencé à se creuser. En 2009, il était de 378 cm³.

Tableau 5: cylindrée moyenne des voitures particulières neuves, par carburant

cm³	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tous carburants confondus	1714	1731	1743	1730	1726	1724	1729	1703	1620
Essence	1560	1570	1572	1571	1573	1561	1556	1531	1454
Diesel	1981	1961	1948	1904	1886	1885	1892	1869	1832
AFV	1602	1672	1628	1581	1561	1562	1424	1387	1328

La masse moyenne des voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE a diminué de 36 kg en 2009. L'écart entre les véhicules essence et les véhicules diesel, qui se creuse lentement mais constamment depuis 2004 (226 kg), a atteint 292 kg en 2009. Toujours en 2009, la masse moyenne des véhicules diesel a diminué de 10 kg. En revanche, la masse moyenne des véhicules essence neufs a baissé de 22 kg et celle des véhicules AFV de 68 kg. Les diminutions observées sont essentiellement dues au fait que, en raison de la crise financière/économique et des modalités des programmes de mise à la casse appliqués en 2009, les consommateurs s'orientent davantage vers des véhicules appartenant à des segments plus petits (segments A et B). Les données antérieures à 2004 ne figurent pas dans le tableau en raison des problèmes qu'a posés à cette époque la communication par les États

membres des données concernant la masse. Pour les données antérieures à 2004, pour des explications détaillées concernant l'origine des données relatives à la masse et pour toutes les autres observations ayant trait à la masse, voir le tableau 2 figurant à l'annexe du rapport COM(2009) 9 final.

Tableau 6: masse moyenne des voitures particulières neuves, par carburant

kg	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tous carburants confondus	1347	1356	1372	1379	1373	1337
Essence	1237	1235	1238	1235	1228	1206
Diesel	1463	1479	1501	1510	1508	1498
Carburants de substitution	1415	1404	1392	1271	1237	1169

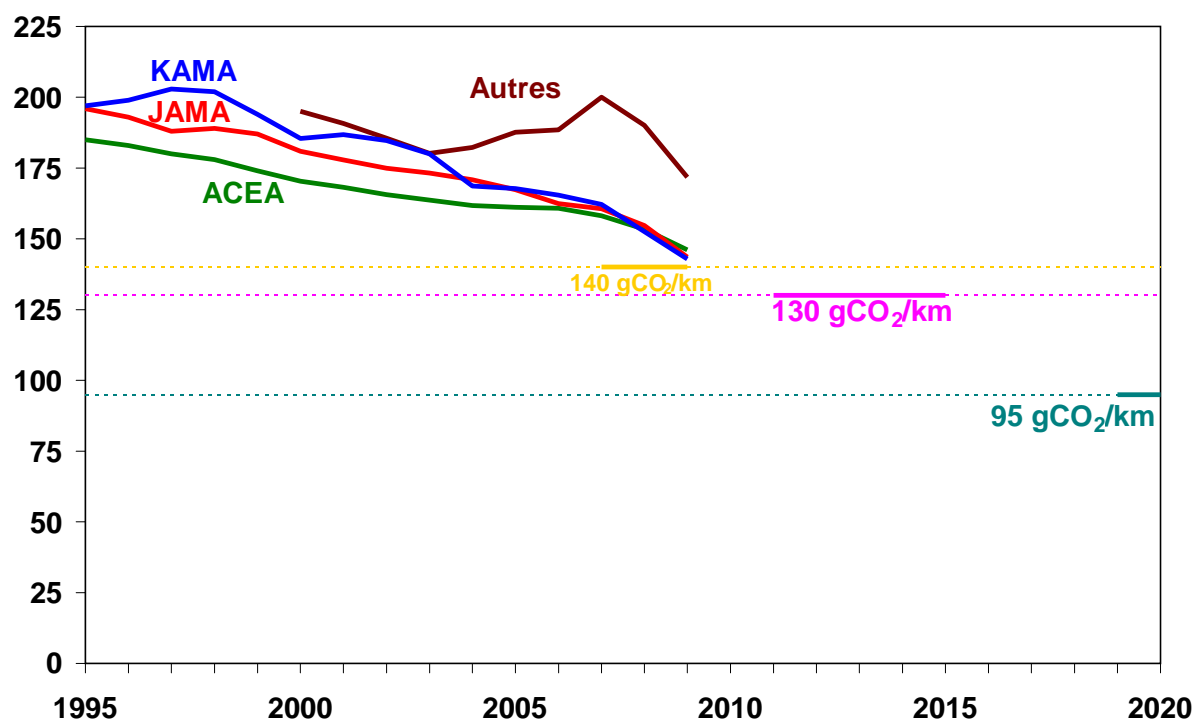
2.4. Surveillance des données par association

Dans un souci de continuité avec les rapports précédents, les données de la présente section sont présentées par association de constructeurs automobiles. En 2009, les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves ont diminué, pour toutes les associations. Par rapport à 2008, l'ACEA a réduit ses émissions moyennes de 7,3 grammes, la JAMA de 11,2 grammes et la KAMA de 9,7 grammes. Pour les autres constructeurs, la réduction moyenne a été de 18,4 grammes. En 2009, les émissions moyennes des voitures particulières neuves de la KAMA et de la JAMA ont été inférieures à celles de l'ACEA, alors que c'était l'inverse en 2007.

Tableau 7: émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves, par association de constructeurs

g de CO₂/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
Autres	195,1	190,8	185,6	180,2	182,3	187,6	188,5	200,0	190,1	171,8

Diagramme 3: évolution des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves, par association de constructeurs



En 2009, la masse moyenne des voitures particulières neuves a diminué pour tous les constructeurs, la baisse s'échelonnant entre 36 et 46 kg. La masse moyenne d'une voiture particulière neuve de la JAMA est inférieure de 70 kg à celle d'une voiture particulière neuve de l'ACEA. Au cours des cinq dernières années, les émissions moyennes ont diminué de 10-16 % pour toutes les associations de constructeurs, tandis que l'évolution de la masse moyenne s'est située entre 0 et -2 % (la puissance moyenne des véhicules, quant à elle, n'a pas changé depuis 2004). Cela indique clairement que les émissions spécifiques de CO₂ ont été réduites sans que la taille des véhicules ne diminue de manière significative.

Tableau 8: masse moyenne des voitures particulières neuves, par association de constructeurs

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

En 2008 et en 2009, le nombre des immatriculations de voitures particulières neuves pour chaque association a été influencé par la crise financière actuelle, la récession économique et les programmes de mise à la casse. Comparativement à 2007 (année pendant laquelle le nombre des immatriculations a été le plus élevé sur l'ensemble de la dernière décennie), le nombre des immatriculations a baissé de 7,8 % en 2008 et de 9,9 % en 2009. Si l'on compare les années 2008 et 2009, le nombre d'immatriculations de la KAMA a augmenté de 9,8 % alors que, dans le même temps, celui de l'ACEA et de la JAMA a diminué respectivement de 2,2 % et 7,4 %. L'ACEA reste cependant, et de loin, le principal acteur sur le marché européen, puisque sa part s'est maintenue autour de 81 % de l'ensemble des immatriculations réalisées pendant les cinq dernières années.

Tableau 9: immatriculations de voitures particulières neuves, par association de constructeurs (en milliers)

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

⁵ La dénomination «Autres» inclut les voitures particulières neuves non identifiées (véhicules pour lesquels les États membres n'ont pas transmis correctement les informations demandées).

3. Annexe statistique comprenant les données par État membre

Les cases non remplies indiquent soit que l'État membre concerné n'a pas communiqué de données, soit que la valeur communiquée est peu vraisemblable et qu'il n'est donc pas opportun de l'indiquer.

Tableau 10: immatriculations de voitures particulières neuves, par État membre [en milliers]

'000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Autriche	295	280	300	311	308	309	298	294	319
Belgique	497	468	459	485	480	526	525	536	475
Bulgarie							86	91	21
Chypre				20	18	20	25	24	16
République tchèque				115	105	107	126	134	159
Danemark	97	113	102	124	147	154	160	148	111
Estonie				17	20	25	31	24	10
Finlande	106	113	145	141	146	143	123	137	89
France	2 228	2 120	1 988	1 996	2 059	1 986	2 050	2 037	2 259
Allemagne	3 342	3 122	3 237	3 267	3 319	3 445	3 126	3 067	3 786
Grèce	245	242	203	264	274	279	294	279	221
Hongrie				230	199	193	167	163	66
Irlande	117	152	146	154	171	177	186	151	56
Italie	2 430	2 278	2 244	2 264	2 237	2 325	2 494	2 163	2 160
Lettonie				11	16	25	31	19	5
Lituanie				9	11	15	21	22	7
Luxembourg	22	44	44	48	49	51	51	52	47
Malte				4	7	6	6	5	6
Pays-Bas	526	507	487	479	452	478	494	493	396
Pologne				297	230	223	264	305	221
Portugal		232	194	202	208	199	204	215	159
Roumanie							313	286	115
Slovaquie					45	65	65	57	70

⁶ Total des immatriculations de voitures particulières neuves correspondant aux données communiquées par les États membres de l'UE.

Slovénie				37	64	62	69	72	60
Espagne	400	969	1 319	1 606	1 640	1 622	1 606	1 165	964
Suède	223	249	257	260	269	278	300	248	209
Royaume- Uni	2 232	2 611	2 558	2 512	2 386	2 295	2 390	2 112	1 968

Tableau 11: masse moyenne des voitures particulières neuves, par État membre [en kg]

kg	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Autriche	1 314	1 335	1 426	1 432	1 435	1 449	1 445	1 431	1 385
Belgique	1 288	1 319	1 361	1 375	1 396	1 407	1 423	1 425	1 406
Bulgarie									
Chypre				1 205	1 277	1 316	1 354	1 372	1 367
République tchèque				1 704	1 242	1 247	1 261	1 275	1 335
Danemark		1 306	1 325	1 327	1 324	1 328	1 370	1 320	1 313
Estonie				1 349	1 408	1 433	1 465	1 456	1 471
Finlande	1 752	1 759	1 336	1 355	1 381	1 401	1 437	1 442	1 447
France	1 254	1 280	1 305	1 327	1 341	1 349	1 375	1 387	1 326
Allemagne	1 332	1 352	1 381	1 408	1 412	1 424	1 433	1 425	1 347
Grèce	1 172	1 223	1 262	1 277	1 287	1 304	1 314	1 311	1 423
Hongrie				1 182	1 203	1 237	1 264	1 288	1 330
Irlande	1 248	1 276	1 265	1 314	1 341	1 372	1 441	1 440	1 440
Italie	1 604	1 632	1 649	1 259	1 277	1 294	1 287	1 285	1 255
Lettonie				1 452	1 445	1 468	1 502	1 498	1 535
Lituanie				1 433	1 448	1 483	1 481	1 467	1 486
Luxembourg	1 834	1 851	1 442	1 471	1 487	1 504	1 498	1 490	1 462
Malte								1 317	1 182
Pays-Bas	1 260	1 264	1 301	1 314	1 337	1 332	1 350	1 324	1 295
Pologne				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
Roumanie							1 268	1 286	1 291
Slovaquie					1 174				
Slovénie				1 246	1 305	1 316	1 340	1 350	1 346
Espagne	1 266	1 725	1 317	1 335	1 374	1 395	1 416	1 400	1 394
Suède	1 448	1 454	1 472	1 467	1 470	1 488	1 503	1 488	1 490
Royaume-Uni	1 347	1 356	1 392	1 387	1 374	1 390	1 394	1 380	1 358

Tableau 12: émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves, par État membre

g de CO ₂ /km	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Autriche	165,6	164,4	163,8	161,9	162,1	163,7	162,9	158,1	150,2
Belgique	163,7	161,1	158,1	156,5	155,2	153,9	152,8	147,8	142,1
Bulgarie							171,6	171,5	172,1
Chypre				173,4	173,0	170,1	170,3	165,6	160,7
République tchèque				154,0	155,3	154,2	154,2	154,4	155,5
Danemark	172,9	170,0	169,0	165,9	163,7	162,5	159,8	146,4	139,1
Estonie				179,0	183,7	182,7	181,6	177,4	170,3
Finlande	178,1	177,2	178,3	179,8	179,5	179,2	177,3	162,9	157,0
France	159,8	156,8	155,0	153,1	152,3	149,9	149,4	140,1	133,5
Allemagne	179,5	177,4	175,9	174,9	173,4	172,5	169,5	164,8	154,0
Grèce	166,5	167,8	168,9	168,8	167,4	166,5	165,3	160,8	157,4
Hongrie				158,5	156,3	154,6	155,0	153,4	153,4
Irlande	166,6	164,3	166,7	167,6	166,8	166,3	161,6	156,8	144,4
Italie	158,3	156,6	152,9	150,0	149,5	149,2	146,5	144,7	136,3
Lettonie				192,4	187,2	183,1	183,5	180,6	176,9
Lituanie				187,5	186,3	163,4	176,5	170,1	166,0
Luxembourg	177,0	173,8	173,5	169,7	168,6	168,2	165,8	159,5	152,5
Malte				148,8	150,5	145,9	147,8	146,9	135,7
Pays-Bas	174,0	172,4	173,5	171,0	169,9	166,7	164,8	156,7	146,9
Pologne				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
Roumanie							154,8	156,0	157,0
Slovaquie					157,4	152,0	152,7	150,4	146,6
Slovénie				152,7	157,2	155,3	156,3	155,9	152,0
Espagne	156,8	156,4	157,0	155,3	155,3	155,6	153,2	148,2	142,2
Suède	200,2	198,2	198,5	197,2	193,8	188,6	181,4	173,9	164,5
Royaume-Uni	177,9	174,8	172,7	171,4	169,7	167,7	164,7	158,2	149,7

4. Annexe statistique comprenant les données par constructeur

Le tableau ci-après présente les 20 constructeurs principaux, en termes de nombre d'immatriculations réalisées en 2009. La base de données complète comprenant les données relatives à l'ensemble des constructeurs peut être consultée sur le site web de la Commission⁷. Dans le tableau figure une colonne «Objectif» qui correspond à l'objectif en matière d'émissions spécifiques calculé suivant la formule indiquée à l'annexe I du règlement (CE) n° 443/2009. Il importe toutefois de noter que, pour atteindre l'objectif, les constructeurs peuvent faire usage des possibilités prévues au règlement (CE) n° 443/2009: bonifications (article 5), biocarburants (article 6), groupement (article 7), dérogations (article 11) et éco-innovations (article 12).

Tableau 13: Données sélectionnées, par constructeur

	Masse [kg]	Objectif ⁸ g de CO ₂ /km	Moyenne en 2009 g de CO ₂ /km	Immatriculations en 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

Un seul des constructeurs qui ont immatriculé plus de 10 000 véhicules dans l'Union européenne en 2009 a déjà pleinement atteint l'objectif fixé pour l'année 2015:

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

⁸ Objectif en matière d'émissions spécifiques sur la base des formules figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 443/2009.

il s'agit de MARUTI (masse moyenne: 932 kg, objectif en matière d'émissions spécifiques: 110 g de CO₂/km, émissions spécifiques moyennes en 2009: 104 g de CO₂/km, immatriculations en 2009: 14 095).