



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.1.2010  
KOM(2009)713 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN  
TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

**Overvågning af CO<sub>2</sub>-udledningerne fra fabriksnye personbiler i EU:  
data for 2008**

# RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

## Overvågning af CO<sub>2</sub>-udledningerne fra fabriksnye personbiler i EU: data for 2008

### 1. INDLEDNING

I henhold til artikel 9 i beslutning nr. 1753/2000/EF<sup>1</sup> skal Kommissionen hvert kalenderår forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, der er udarbejdet på grundlag af de overvågningsdata, den modtager fra medlemsstaterne. Nærværende rapport omhandler overvågningsdataene for 2008.

Overvågning og rapportering som defineret i forordning (EF) nr. 443/2009<sup>2</sup> kommer til at træde i stedet for den overvågning, der bygger på beslutning (EF) nr. 1753/2000. Ved artikel 15 i forordning (EF) nr. 443/2009 ophæves beslutning (EF) nr. 1753/2000 med virkning fra den 1. januar 2010, idet dog artikel 4, 9 og 10 først ophæves, når overvågningsrapporten med data for 2009 er forelagt for Europa-Parlamentet.

### 2. TENDENSEN FOR FABRIKSNYE PERSONBILER

#### 2.1. Oplysningernes pålidelighed og behandling

I 2008 har 26 medlemsstater indsendt data i overensstemmelse med beslutning (EF) nr. 1753/2000. Kun Bulgarien har ikke indsendt nogen data, men det forventes ikke at ændre væsentligt på udledningsgennemsnittet, da der er forholdsvis få registreringer. For flere medlemsstaters vedkommende har det været nødvendigt at bearbejde oplysningerne manuelt, enten fordi der er anvendt andre brændstoftyper end de aftalte, eller på grund af håndteringen af ukendte køretøjer, anvendelsen af korrektionsfaktoren eller andre forhold, der gør oplysningerne usandsynlige. Disse problemer blev behandlet under dataevalueringen og løst tilfredsstillende uden væsentlige tab af data. Der bør udvises nogen forsigtighed ved analyser af tidsserier, da ikke alle EU-landene er med i alle årene. Der er gjort alt for at præsentere konsistente serier, men forbedring af metodologi og overvågning kan afstedkomme knæk i tendenserne.

Sammenholdt med tidligere års rapporter omhandler de aggregerede data i denne rapport alle brændstoffer (tidligere blev der kun indberettet tal for benzin og diesel), og tallene for CO<sub>2</sub>-udledning er i modsætning til tidligere ikke korrigeret med 0,7 %. Korrektionen på 0,7 % blev foretaget for at bedømme de fremskridt, som producentorganisationerne ACEA, JAMA og KAMA havde gjort, for at kompensere for en ændring af testproceduren, efter at de havde givet deres frivillige tilsagn<sup>3</sup>. Disse tilsagn er afløst af forordning (EF) nr. 443/2009, og der er

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1753/2000/EF om en overvågningsmekanisme for de gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye personbiler, EFT L 202 af 10.8.2000.

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 vedrørende fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner, EUT L 140 af 5.6.2009.

<sup>3</sup> Der er yderligere oplysninger om korrektionen på 0,7 % i KOM(2002) 693 endelig og KOM(2004) 78 endelig.

derfor ikke længere behov for at følge organisationernes fremskridt i forhold til deres tilsagn. Af hensyn til sammenhængen med tidligere rapporter er der anført data for de enkelte bilfabrikantorganisationer i punkt 2.4.

For første gang indeholder overvågningsrapporten oplysninger om køretøjer med alternative brændstoffer, hvilket skyldes deres voksende markedsandel og mere pålidelige oplysninger. Køretøjer tilhørende følgende brændstofkategorier er omfattet: autogas (LPG), naturgas (NG), el, brint, hybrid, benzin-bioethanol, benzin-LPG, benzin-NG samt øvrige.

## 2.2. Gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledninger fra fabriksnye personbiler

De gennemsnitlige specifikke CO<sub>2</sub>-udledninger i 2008 var på 153,5 g CO<sub>2</sub>/km. Det er 3,3 % eller 5,2 g/kilometer lavere end året før (158,7 g CO<sub>2</sub>/km i 2007), hvilket er det største relative fald i de specifikke udledninger, siden overvågningen begyndte. En del af dette fald kan måske tilskrives den begyndende økonomiske krise, men dataene tyder på, at der ikke er sket nogen væsentlig indskrænkning af bilparken, da motoreffekten er forblevet uændret, og vægten kun er faldet svagt til omkring 2006-niveauet. For både benzin- og diesekøretøjer ses der en forbedring på mere end 5 g/km sammenlignet med 2007. Siden 2000 er der for benzinkøretøjerne sket en forbedring på 11 %, men for diesekøretøjerne kun 6 %. Samtidig er køretøjerne med alternative brændstoffer (AFV) blevet 34 % bedre siden 2000. I 2008 var AFV'ernes andel næsten fordoblet i forhold til året før, og AFV'er står nu for 1,3 % af registreringerne af fabriksnye køretøjer.

Tabel 1: Gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledninger fra fabriksnye personbiler opdelt på brændstof

g CO <sub>2</sub> /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Alle brændstoffer	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,5
Benzin	177,4	175,3	173,5	171,7	170,0	168,1	164,9	161,6	156,6
Diesel	160,3	159,7	158,1	157,7	156,2	156,5	157,9	156,3	151,1
Alternative brændstoffer	208,0	207,4	179,2	164,7	147,9	149,4	151,1	140,0	137,0

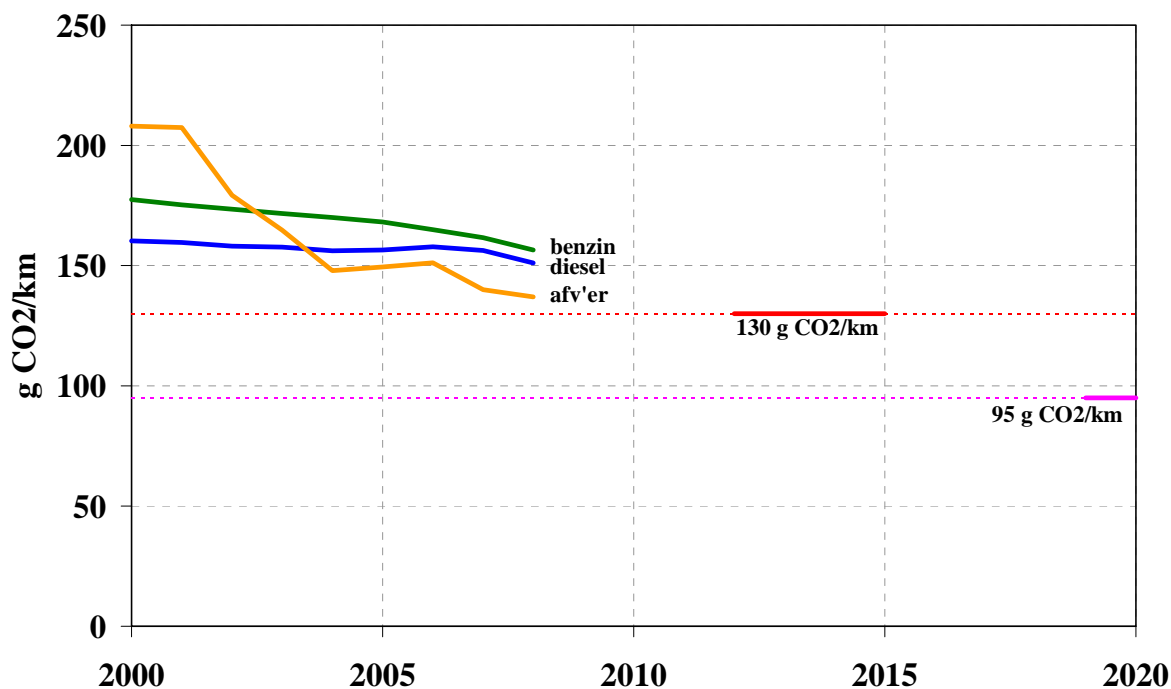
Tabel 2: Brændstoftypernes andele af fabriksnye personbiler

%	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Benzin	68,9%	64,0%	59,2%	55,5%	51,9%	50,7%	49,4%	47,3%	47,3%
Diesel	31,0%	35,9%	40,7%	44,4%	47,9%	49,1%	50,3%	51,9%	51,4%
Alternative brændstoffer	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,3%	0,7%	1,3%

Tabel 3: Gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledninger fra fabriksnye personbiler opdelt på medlemsstater

g CO <sub>2</sub> /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Østrig	168,0	165,6	164,4	163,8	161,9	162,1	163,7	162,9	158,1
Belgien	166,5	163,7	161,1	158,1	156,5	155,2	153,9	152,8	147,8
Cypern					173,4	173,0	170,1	170,3	165,6
Tjekkiet					154,0	155,3	154,2	154,2	154,4
Danmark	175,7	172,9	170,0	169,0	165,9	163,7	162,5	159,8	146,4
Estland					179,0	183,7	182,7	181,6	177,4
Finland	181,1	178,1	177,2	178,3	179,8	179,5	179,2	177,3	162,9
Frankrig	163,6	159,8	156,8	155,0	153,1	152,3	149,9	149,4	140,1
Tyskland	182,2	179,5	177,4	175,9	174,9	173,4	172,5	169,5	164,8
Grækenland	180,3	166,5	167,8	168,9	168,8	167,4	166,5	165,3	160,8
Ungarn					158,5	156,3	154,6	155,0	153,4
Irland	161,3	166,6	164,3	166,7	167,6	166,8	166,3	161,6	156,8
Italien	155,1	158,3	156,6	152,9	150,0	149,5	149,2	146,5	144,7
Letland					192,4	187,2	183,1	183,5	180,6
Litauen					187,5	186,3	163,4	176,5	170,1
Luxembourg	176,7	177,0	173,8	173,5	169,7	168,6	168,2	165,8	159,5
Malta					148,8	150,5	145,9	147,8	146,9
Nederlandene	174,2	174,0	172,4	173,5	171,0	169,9	166,7	164,8	157,9
Polen					154,1	155,2	155,9	153,7	153,1
Portugal	169,2		154,0	149,9	147,1	144,9	145,0	144,2	138,2
Rumænien								154,8	156,0
Slovakiet						157,4	152,0	152,7	150,1
Slovenien					152,7	157,2	155,3	156,3	155,9
Spanien	159,2	156,8	156,4	157,0	155,3	155,3	155,6	153,2	148,2
Sverige	200,0	200,2	198,2	198,5	197,2	193,8	188,6	181,4	173,9
UK	185,4	177,9	174,8	172,7	171,4	169,7	167,7	164,7	158,2

Figur 1: Udviklingen i den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning fra fabriksnye personbiler opdelt på brændstof (EU27)



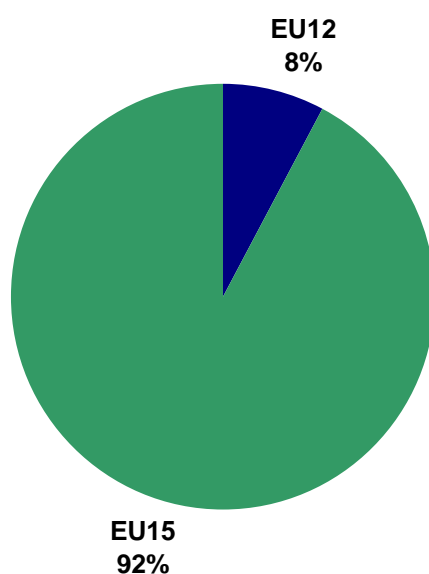
Tabel 4: Gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledninger fra fabriksnye personbiler opdelt på områder

	EU15			EU10			EU25 / EU27 <sup>4</sup>		
	Alle brændstoffer	Benzin	Diesel	Alle brændstoffer	Benzin	Diesel	Alle brændstoffer	Benzin	Diesel
2005	162,6	168,8	156,5	158,1	159,2	155,3	162,4	168,1	156,5
2006	161,5	165,4	157,9	157,3	157,9	155,8	161,3	164,9	157,9
2007	158,8	161,9	156,4	157,7	158,0	156,9	158,7	161,6	156,3
2008	153,3	156,5	151,0	155,5	155,7	155,2	153,5	156,6	151,1

<sup>4</sup> EU15 omfatter Belgien, Danmark, Tyskland, Irland, Grækenland, Spanien, Frankrig, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Østrig, Portugal, Finland, Sverige og Det Forenede Kongerige. EU10 omfatter Tjekkiet, Estland, Cypern, Letland, Litauen, Ungarn, Malta, Polen, Slovenien og Slovakiet. EU25 omfatter EU15 og EU10. EU27 omfatter EU25, Bulgarien og Rumænien. På grund af manglende data er Bulgarien dog ikke medregnet i EU27 i nogen af årene, og Rumænien er ikke medregnet i 2005 og 2006.

I 2008 stod EU15-medlemsstaterne for langt størsteparten af registreringerne af fabriksnye personbiler. Forskellen mellem CO<sub>2</sub>-udledningerne fra benzinbiler i EU15 og EU10 faldt fra næsten 10 g/km i 2005 til mindre end 1 g/km i 2008 - og det er bilerne i EU10, der har den laveste CO<sub>2</sub>-udledning pr. km. Til gengæld er den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning fra de fabriksnye dieselpersonbiler, der er solgt i EU15, lavere end tallet for de tilsvarende køretøjer i EU10. I 2005-2006 var CO<sub>2</sub>-udledningen fra fabriksnye dieselpersonbiler gennemsnitligt 1-2 g/km lavere i EU15 end i EU10, men i 2008 var denne forskel over 4 g/km. Sammenlagt havde de fabriksnye personbiler, der blev registreret i EU15 i 2008, for første gang, siden overvågningen af fabriksnye personbilers CO<sub>2</sub>-udledninger begyndte, en lavere CO<sub>2</sub>-udledning end de fabriksnye personbiler i EU10.

Figur 2: Registreringer af fabriksnye personbiler i 2008 opdelt på områder



### 2.3. Andre kendetegn ved bilerne: motoreffekt, slagvolumen og vægt

Fabriksnye personbilers gennemsnitlige motoreffekt var konstant fra 2007 til 2008, selv om den havde været i stigning i de foregående år. Den gennemsnitlige motoreffekt i benzindrevne biler ses at stige langsommere med tiden, end det er tilfældet for dieselpersonbiler. 2008-dataene for AFV'ers gennemsnitlige motoreffekt bekræfter de tidligere års nedadgående tendens.

Tabel 5: Gennemsnitlig motoreffekt for fabriksnye personbiler opdelt på brændstof

kW	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Alle brænd-	x <sup>5</sup>	x <sup>5</sup>	77	79	80	81	83	84	84

<sup>5</sup> ikke medregnet, da tallene fra medlemsstaterne ser usandsynlige ud.

stoffer									
Benzin	x <sup>5</sup>	x <sup>5</sup>	75	76	76	76	77	77	77
Diesel	80	86	81	82	83	85	89	90	90
Alternative brændstoffer	68	75	77	74	69	69	69	61	61

Den svagt faldende tendens i fabriksnye personbilers gennemsnitlige slagvolumen var lidt mere udtalt i 2008. Det gennemsnitlige slagvolumen udviser det største fald, siden rapporteringen begyndte.

Tabel 6: Gennemsnitligt slagvolumen for fabriksnye personbiler opdelt på brændstof

cm <sup>3</sup>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Alle brændstoffer	1691	1714	1731	1743	1730	1726	1724	1719	1690
Benzin	1520	1560	1570	1572	1571	1573	1561	1546	1518
Diesel	1984	1981	1961	1948	1904	1886	1885	1880	1856
Alternative brændstoffer	1432	1602	1672	1628	1581	1561	1562	1424	1387

Fabriksnye personbilers gennemsnitlige vægt faldt for første gang efter at have været i konstant stigning i de foregående år og nåede ned på 2006-niveauet. Vægten faldt kun lidt for benzin- og dieslbiler. Til gengæld blev AFV'erne gennemsnitligt 34 kg lettere, og de ligger nu i gennemsnit meget tæt på benzinbiler. Der er i tabellen ikke vist data fra før 2004, da det vides, at medlemsstaterne dengang havde rapporteringsproblemer. Der henvises til tabel 2 i bilaget til den foregående rapport (KOM(2009) 9 endelig) med hensyn til data fra før 2004, en detaljeret redegørelse for vægtdataenes kilde og alle øvrige bemærkninger vedrørende vægten.

Tabel 7: Fabriksnye personbilers gennemsnitsvægt opdelt på brændstof

kg	2004	2005	2006	2007	2008
Alle brændstoffer	1347	1356	1372	1379	1373
Benzin	1237	1235	1238	1235	1228
Diesel	1463	1479	1501	1510	1508
Alternative brændstoffer	1415	1404	1392	1271	1237

Tabel 8: Fabriksnye personbilers gennemsnitsvægt opdelt på medlemsstater

kg	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Østrig	1290	1314	1335	1426	1432	1435	1449	1445	1431
Belgien	1250	1288	1319	1361	1375	1396	1407	1423	1425
Cypern					1205	1277	1316	1354	1372
Tjekkiet					1704	1242	1247	1261	1275
Danmark	1253		1306	1325	1327	1324	1328	1370	1320
Estland					1349	1408	1433	1465	1456
Finland	1753	1752	1759	1336	1355	1381	1401	1437	1442
Frankrig	1221	1254	1280	1305	1327	1341	1349	1375	1387
Tyskland	1310	1332	1352	1381	1408	1412	1424	1433	1425
Grækenland	1186	1172	1223	1262	1277	1287	1304	1314	1311
Ungarn					1182	1203	1237	1264	1288
Irland	1133	1248	1276	1265	1314	1341	1372	1441	1440
Italien	1586	1604	1632	1649	1259	1277	1294	1287	1285
Letland					1452	1445	1468	1502	1498
Litauen					1433	1448	1483	1481	1467
Luxembourg	1826	1834	1851	1442	1471	1487	1504	1498	1490
Malta									1317
Nederlandene	1221	1260	1264	1301	1314	1337	1332	1350	1323
Polen					1181	1242	1271	1304	1260
Portugal			1229	1254	1295	1329	1352	1365	1352
Rumænien								1268	1286
Slovakiet						1174			
Slovenien					1246	1305	1316	1340	1350
Spanien	1137	1266	1725	1317	1335	1374	1395	1416	1400
Sverige	1423	1448	1454	1472	1467	1470	1488	1503	1488
UK		1347	1356	1392	1387	1374	1390	1394	1380

## 2.4. Overvågningsdata opdelt på organisationer

Af hensyn til sammenhængen med tidligere rapporter er der i dette afsnit anført data for de enkelte bilfabrikantorganisationer. I 2008 faldt CO<sub>2</sub>-udledningen fra fabriksnye personbiler for alle organisationer. Sammenholdt med 2007 faldt den gennemsnitlige udledning med 4,7 g for ACEA, 5,8 g for JAMA og 10,5 g for KAMA.

Tabel 9: Gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledninger fra fabriksnye personbiler opdelt på organisationer

g CO <sub>2</sub> /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ACEA	170,4	168,2	165,6	163,7	161,8	161,1	160,8	158,1	153,3
JAMA	180,9	177,9	174,9	173,3	170,9	167,4	162,5	160,5	154,8
KAMA	185,5	186,8	184,7	180,0	168,7	167,8	165,4	161,3	150,8

Gennemsnitsvægten for fabriksnye personbiler, der var produceret af ACEA i 2008, lå på samme niveau som i 2007, mens fabriksnye personbiler fra JAMA og KAMA vejede henholdsvis 20 kg og 52 kg mindre.

Tabel 10: Fabriksnye personbilers gennemsnitsvægt opdelt på organisationer

kg	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ACEA	1351	1369	1418	1406	1355	1365	1379	1386	1385
JAMA	1308	1379	1375	1380	1310	1309	1322	1335	1315
KAMA	1295	1366	1447	1454	1298	1340	1381	1371	1319

Den aktuelle finanskriser og økonomiske nedgang afspejles i, at der for alle organisationer er sket et fald i antallet af registreringer af fabriksnye personbiler i 2008. I forhold til 2007 ser man et fald på 8 %. Antallet af registreringer af fabriksnye personbiler ligger nu på omtrent samme niveau som for 4-5 år siden.

Tabel 11: Registreringer af fabriksnye personbiler opdelt på organisationer (tusind enheder)

'000	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ACEA	10 864	11 088	11 602	11 481	12 163	12 024	12 114	12 401	11 509
JAMA	1 542	1 301	1 502	1 704	2 002	2 058	2 156	2 234	2 001
KAMA	415	322	325	427	630	737	714	757	665
Andre <sup>6</sup>	17	50	71	70	58	39	26	27	24
I alt <sup>7</sup>	12 838	12 761	13 500	13 682	14 853	14 858	15 010	15 419	14 199

<sup>6</sup> Deriblandt ikke-identificerede fabriksnye biler (køretøjer, som medlemsstaterne ikke har indgivet de krævede oplysninger om på korrekt måde).

<sup>7</sup> Samlet antal registreringer af fabriksnye personbiler ifølge indberetninger fra EU-medlemsstaterne.