

INTERNATIONAL
Herald Tribune

Nissan, Suzuki and Mazda make least progress towards cutting CO2 levels

The Associated Press
WEDNESDAY, OCTOBER 25, 2006

BRUSSELS, Belgium Nissan Motor Co., Suzuki Motor Corp. and Mazda Motor Corp. were at the bottom of a league charting how close carmakers are to cutting carbon dioxide emissions by a 2008 target, an environmental transport lobby said Wednesday.

Some three-quarters of the 20 most popular car brands sold in Europe last year are not on track to making more fuel-efficient vehicles — despite the car industry promising to cut emissions that cause climate change a quarter below 1995 levels, the European Federation for Transport and Environment, or T&E, said in a report.

Only models made by Fiat SpA, Citroen, Renault SA, Ford Motor Co. and Peugeot are close to offering a range of cars that use 140 grams of fuel to drive a kilometer, it said.

Europe's biggest selling carmaker Volkswagen AG is only halfway to that target, with its cars averaging 159g/km, it said. This was "starkly different" from direct rival Renault which had cut emissions to 149g/km, making a far greater effort than VW, it said.

While Toyota Motor Corp. sells a low-emission hybrid model, the Prius, it was not making its other cars as fuel-efficient, it said, ranking the company seventh.

Japanese and Korean automakers overall had a disappointing performance with no brands in the top six and three of the worst performers.

CO2 emissions from transport — both cars and airlines — are growing and jeopardize the EU's commitment under the 1997 Kyoto Protocol to reduce emissions by 8 percent below 1990 levels by 2012.

"If climate targets are to be met, companies must improve efficiency across their entire range," T&E said. "One or two very efficient models that sell in limited numbers are not enough."

The group said it was clearly possible for car companies to meet the target but the lack of incentives — and legally binding rules — has not encouraged them to make more fuel-efficient models.

Transport made up 28 percent of Europe's CO2 emissions in 2004, the European Environment Agency said. Half of that comes from passenger cars and vans.

The study was commissioned from the London-based Institute for European Environmental Policy which analyzed sales data from 1997-2005 supplied by R.L. Polk Marketing Systems GmbH.

On The Net:

Transport & Environment: <http://www.transportenvironment.org>



bbc.co.uk

Home TV Radio Talk Where I Live A-Z Index

Search

UK version International version About the versions

Low graphics Accessibility help

BBC
NEWS

OPEN BBC News in video and audio

News services
Your news when you want
it

News Front Page
World
UK
England
Northern Ireland
Scotland
Wales
Business
Politics
Health
Education
Science/Nature
Technology
Entertainment

Have Your Say
Magazine
In Pictures
Country Profiles
Special Reports
Programmes

RELATED BBC SITES
SPORT
WEATHER
CBBC NEWSROUND
ON THIS DAY
EDITORS' BLOG

Last Updated: Wednesday, 25 October 2006, 01:17 GMT 02:17 UK

E-mail this to a friend

Printable version

Most car brands 'failing on CO2'

By Paul Rincon
Science reporter, BBC News

Three-quarters of Europe's car brands are failing to improve fuel efficiency fast enough to meet a key European emissions target, a study has claimed.

The top performer on fuel efficiency was Fiat; while Nissan came bottom of the table.

The report is the first to show the progress of individual European car brands on meeting the commitment to cut carbon dioxide (CO2) emissions.

Improving fuel efficiency is vital in efforts to tackle climate change.

The more fuel a car uses, the more of the greenhouse gas CO2 is released into the atmosphere.

[See how the car brands compare on emissions](#)

In 1998, the European Automobile Manufacturers Association (Acea) pledged to the European Union on behalf of its members to reduce the average CO2 emissions for new cars to 140 grams per kilometre by 2008. This represents a reduction of 25% over 1995 levels.

Japanese and Korean manufacturers, which command a smaller part of the European car market, made similar commitments. But they have an extra year to do so.

Cutting down

According to the report commissioned by Transport and Environment (T&E), Nissan, Suzuki, Mazda, Audi, Volvo, BMW and Volkswagen cut their emissions at less than half the rate needed to meet their commitment.

Fiat, Citroen, Renault, Ford and Peugeot are set to meet or exceed their target by 2008.

"We see that it is feasible to reduce emissions according to targets, but there are still a large number of car makers who fail to do so," said Aat Peterse, clean cars programme manager at T&E.

"It's not a question of cost, it's not a question of technology. It is a question of policy."

Overall, the car industry is not on track to meet its commitment to the European Union, the report states.

In the remaining three or four years,



The report shows the progress of individual car brands

SEE ALSO

EU sets 'ambitious' energy goals
19 Oct 06 | Science/Nature
Ford calls for emissions 'choice'
19 Jul 06 | Business
Car makers 'failing' on climate
20 Apr 06 | Science/Nature
Cameron to target car emissions
24 Apr 06 | Politics

RELATED INTERNET LINKS

Acea
Transport & Environment (T&E)
The Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT)

The BBC is not responsible for the content of external internet sites

TOP SCIENCE/NATURE STORIES

Most car brands 'failing on CO2'
Amazon river 'switched direction'
Ivoriens to sue 'toxic ship' firm

News feeds

MOST POPULAR STORIES NOW

MOST E-MAILED MOST READ

'Offensive' shower gel ad banned
Parking fees linked to emissions
Foreign lorries 'threaten lives'
London bombing charity shuts down
European ministers discuss terror

[Most popular now, in detail](#)



car makers would have to reduce the CO2 emission and fuel

Alternative fuels may be part of an approach to lowering CO2 emissions

consumption of their products at three to four times the rate of reduction they have achieved in previous years.

A spokesman for the UK's Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT) said: "I don't think, realistically, there's anybody in the industry who doubts there is a real job to get down to the 140g of CO2 per kilometre level by 2008."

"Overall, we've shown we're committed to cleaning up our performance on new cars. We've gone a long way, we're hitting trend targets and we're looking to meet the 2008 commitment," he told BBC News.

“ Increasingly, green factors are rising up the buying agenda in much the way safety did 10-15 years ago

”

Society of Motor Manufacturers and Traders

A spokeswoman for Acea admitted the commitment represented "a very ambitious target". She added: "The industry invests huge amounts of money in research and development to achieve these goals."

Motor manufacturers say safety requirements imposed on the industry have offset efforts to cut emissions. Side impact bars and airbags add to a car's weight, requiring greater engine power to move the vehicle.

Meeting targets

Nissan said its showing in the report reflected differences in the mix of vehicles sold by the company in 1997 compared with 2005.

"Our range of 4x4s and crossover vehicles has broadened and sales have consequently increased. We have also introduced a high performance sports car," a spokesman told BBC News.

"Together these vehicles made up nearly 30% of our sales in 2005 versus nearly 5% in 1997. Their CO2 figures are naturally higher than the smaller cars we sold more of in 1997 and so will raise our average."

A spokesman for Suzuki added that he had not seen the report, but said the company produced "some very fuel efficient cars".

"Every manufacturer recognises that lower carbon dioxide is not just a moral issue, it's a question of competitive advantage," said a spokesman for the SMMT, "Increasingly, green factors are rising up the buying agenda in much the way safety did 10-15 years ago."

Acea said it supported an "integrated approach" to reducing emissions. Alternative fuels, new approaches to taxation and driver responsibility must be involved in cutting CO2.

The EU is currently preparing a revised EU strategy on CO2 emissions in cars. Amongst other options, it could consider the issue of industry regulation, something car manufacturers oppose.

EMISSIONS BY CAR BRAND

Ranking	Brand	1997 average CO2 emissions g/km	2005 average CO2 emissions g/km	Reduction % of target	% of target achieved
1	Fiat	169	139	-21	140%
2	Citroen	172	144	-24	115%
3	Renault	173	149	-25	100%

4	Ford	180	151	-30	95%
5	Peugeot	177	151	-28	94%
6	Vauxhall	180	156	-30	81%
7	Toyota	189	163	-35	76%
8	Kia	202	170	-44	72%
9	Skoda	165	152	-19	71%
10	Seat	158	150	-13	63%
11	Honda	184	166	-31	60%
12	Mercedes	223	185	-64	59%
13	Hyundai	189	170	-34	57%
14	VW	170	159	-22	48%
15	BMW	216	192	-58	40%
16	Volvo	219	195	-61	39%
17	Audi	190	177	-38	35%
18	Mazda	186	177	-32	27%
19	Suzuki	169	165	-20	22%
20	Nissan	177	172	-26	20%

Source: R.L. Polk Marketing Systems GmbH

[Back to link](#)

 [E-mail this to a friend](#)

 [Printable version](#)

FEATURES, VIEWS, ANALYSIS



[No rubber stamp](#)
Will the planned curbs on new EU workers actually work?



[Downward slope?](#)
Will gas and electricity bills finally start to fall next year?



[Taleban travels](#)
Up close with the forces fighting the British in Afghanistan

PRODUCTS AND SERVICES

[E-mail news](#) [Mobiles](#) [Alerts](#) [News feeds](#) [Interactive TV](#) [Podcasts](#)

Most Popular Now | The most read story in Australasia is: [Google offers personal searches](#)

[Back to top](#) ^^

[Help](#) | [Privacy and cookies policy](#) | [News sources](#) | [About the BBC](#) | [Contact us](#)

Study says car targets are being missed

Print

By James Mackintosh in London

Published: October 25 2006 03:00 | Last updated: October 25 2006 03:00

Only five of the top 20 car brands in Europe are on track to meet voluntary targets to cut greenhouse gas emissions, and none of the Japanese or Korean manufacturers are doing enough, research by an environmental lobby group will show today.

The study, by Brussels-based Transport & Environment, found Fiat, Citroën, Renault, Ford and Peugeot were reducing average carbon dioxide emissions in line with, or close to, promises made to the European Commission by industry trade groups.

But from 1997, the year before a voluntary agreement on curbing emissions by the European Association of Automobile Manufacturers, to 2005, carbon from Nissan's cars fell by only a fifth of the amount it should have done. The calculations are the first time brand-specific data have been provided, and are intended to increase the pressure on the Commission as it is considering the successor to the current voluntary agreements with the industry.

Carmakers are engaged in a fierce lobbying effort to head off calls for legislation restricting carbon emissions - which are directly proportional to fuel efficiency - even as many in the industry accept the current agreements will not be met.

Demands for CO₂

reduction have already affected the business plans of most carmakers in Europe, with several bringing less profitable small cars to Europe specifically to help them meet the goal.

Toyota, which has been trying to "green" its brand through sales of hybrid cars, has cut emissions by only 76 per cent of what it should have done by now if it is to reach the target of making cars producing an average of 140 grammes of CO₂ per kilometre, T&E said.

Aat Peterse, policy officer at T&E, said the fact that five mass-market producers had met the target "shows that it is possible to bring the big mass of cars' emissions down".

"A lot of other companies are not delivering the same effort," he said. "We think they should not get away with non-compliance."

Under the voluntary agreements, European manufacturers have until 2008 to reach 140g/km, while Japanese and Korean producers have until 2009.

Acea has appealed to the Commission to relax the target to take account of the increased emissions caused by equipment required to meet regulations on local exhaust pollution and vehicle safety. But the Commission has repeatedly threatened to impose rules on carmakers if the voluntary agreement is not met. Acea declined to comment on the brand-by-brand numbers, pointing out that the agreements were for an industry average.

Copyright The Financial Times Limited 2006



Top-selling carmakers 'failing on emissions'

Press Association

Wednesday October 25, 2006

Guardian Unlimited

Only a quarter of Europe's 20 top-selling carmakers are on track to meet EU targets for cutting exhaust pollution, a survey revealed today.

The European Commission warned last month that it would impose legislation if car manufacturers failed to voluntarily reduce average CO2 emissions from new cars to 140 grams a kilometre by 2008, and to 120 grams by 2012.

But today's report shows that only five - Fiat, Citroen, Renault, Ford and Peugeot - are currently cutting emissions at a rate which will achieve or exceed EU requirements.

Fiat is the only manufacturer that has already reduced average emissions from its new models to below 140 grams a kilometre.

In contrast, Volkswagen, Europe's biggest car brand in terms of sales, has improved fuel efficiency at less than half the rate needed, according to the report by the UK's Institute for European Environmental Policy

Nissan, lowest-ranked of the 20 brands surveyed, has managed only 20% of the necessary emissions improvements.

Other manufacturers at the bottom of the table included Suzuki, Mazda, Audi, Volvo, BMW.

The figures were compiled for the Brussels-based Transport & Environment (T&E), which campaigns for sustainable transport.

The organisation said the survey struck a blow for transparency and accountability in the wake of a European Commission pledge not to publish the progress of individual companies in cutting emissions.

The pact was part of the voluntary CO2 emissions deal, which today's figures make clear is far from being met.

Even Toyota, lauded for its fuel-efficient, clean hybrid engine technology in the Prius, has achieved only 76% of the average CO2 reductions it should have made by now to keep on target.

T&E said Renault, Europe's second biggest brand, was on track to meet the targets, having reduced average emissions by twice as much as rival Volkswagen, while Ford and Peugeot had achieved well over 90% of emissions cuts they should have managed at this stage.

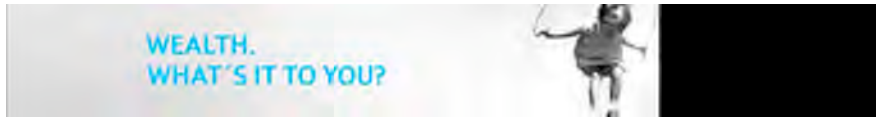
Aat Peterse of T&E said: "Clearly the target is achievable, but as long as carmakers go unpunished for their failure, we will never make the necessary progress.

"Europe must kiss its voluntary targets goodbye and come up with legally-binding measures to double fuel-efficiency in the next decade. Individual carmakers must be held responsible and punished if they fail."

The current targets are already weaker than targets set a decade ago by EU environment ministers, who called for a 120 grams maximum for new cars sold in Europe by 2005, or 2010 at the latest.

The slipping timetable has embarrassed the European Commission, which was forced to admit last month that its own fleet 85 limousines push out almost twice as much pollution as the proposed limits - an average 258 grams a kilometre

Guardian Unlimited © Guardian News and Media Limited 2006



Car-makers and EU head for showdown

David Gow in Brussels
Monday October 30, 2006

Guardian

The global car industry is heading for a showdown with the EU over commission plans to propose legislation to curb carbon dioxide emissions from new cars as part of the fight against global warming.

Exasperated by the industry's failure so far to hit voluntary targets for cutting CO2 emissions to 140 grams a kilometre by 2008, Stavros Dimas, environment commissioner, will propose new laws to enforce tougher limits in the years ahead in December, the Guardian has learned. Mr Dimas, who has overcome pressure from some fellow pro-industry commissioners to stick to the voluntary agreement, has told MEPs legally binding commitments are required to reach EU targets of cutting emissions to 120g a kilometre by 2012.

The European Automobile Manufacturers Association (ACEA), the main industry lobby which signed up to the voluntary targets in 1998, admits that the average emission achieved by car-makers in 2004 was 161g - well short of the goal. Figures for 2005 are due this year. Last week the environmental campaigners Transport and Environment said three-quarters of the 20 major car brands sold in Europe were failing to improve fuel-efficiency at the rate needed to meet the EU's target.

The ACEA, which disputes these findings, argues that fiscal measures to encourage drivers to switch to more fuelefficient cars are a much better way of achieving the climate change targets than legislation, and is vowing to fight the proposed law. "It is really too early to talk about legislation," officials said. But Mr Dimas points out that transport accounts for 22% of all EU emissions. "He's tired of pussy-footing around," sources said.

Guardian Unlimited © Guardian News and Media Limited 2006



30 October 2006 11:08

- [Home](#)
- > [News](#)
- > [UK](#)
- > [UK Politics](#)

Ministers rush out green initiatives ahead of Stern report

By **Andy McSmith**

Published: 28 October 2006

Ministers rushed out announcements of new initiatives to combat climate change yesterday, ahead of Monday's publication of a report that is expected to have a worldwide impact on the way business leaders think about the future of the planet.

The Treasury report on the economic impact of global warming, by Sir Nicholas Stern, will warn that doing nothing about climate change could be up to 20 times more expensive than taking remedial action, when the economic costs of droughts, floods, hurricanes and human migration are taken into account. Its publication, with the personal backing of Tony Blair and Gordon Brown, is expected to put the UK at the head of the international campaign to avert climate change.

Yesterday, a British minister announced a plan to allow US companies to take part in exchange agreements on cutting carbon emissions, circumventing the US government, which has argued that taking action on the environment will be bad for business.

The plan, announced in Beijing by the Climate Change minister, Ian Pearson, will allow companies from countries outside the Kyoto Agreement on climate change to join the UK's carbon trading scheme, which rewards firms that take action to protect the environment and penalises polluters.

"Under current rules, companies in places like California - the sixth largest economy in the world - don't have a way to participate in the global emissions market. The UK is filling that gap," Mr Pearson said.

And the Environment Secretary, David Miliband, was in Doncaster yesterday launching a government scheme to encourage community groups to help people take action on climate change. Mr Miliband was flanked by his brother, Ed, a Cabinet Office minister.

On Monday, ministers will be under pressure to legislate so that advertisements for new cars would have to carry a prominent notice like the health warning on cigarette packets. A potential buyer would be able to see at a glance whether the car is likely to harm the environment.

Colin Challen, a Labour MP and leading campaigner against climate change, wants a quarter of all promotional material for new cars to be taken up by information on how much fuel the car consumes, and how much carbon it emits.

The biggest cause of global warming is the increase in the amount of carbon in the atmosphere, and road transport is one of the biggest sources. But a report this week showed that three quarters of the major car manufacturers in Europe have failed to keep their side of a voluntary agreement to reduce the amount of carbon emitted by new models.

A new European league table shows that two manufacturers - Fiat and Citroen - have beaten the targets set as part of an EU-wide campaign to cut carbon emissions but all the others are behind, including Toyota, maker of the much praised environmentally-friendly Prius hybrid.

At the bottom of the table is the Japanese manufacturer Nissan, which blamed its poor showing partly on the changing preferences of its customers, who have pushed up sales of gas-guzzling 4x4s.

Volkswagen, Europe's biggest car brand in terms of sales, has improved fuel efficiency by less than half the required rate, whereas its main competitor, Renault, is bang on target, according to a report published yesterday by T&E, the European Federation for Transport and Environment.

The targets come from a promise which the European Automobile Manufacturers Association made in 1998, that its members would reduce the average carbon dioxide emissions in new cars to 140 grams per kilometre by 2008, a reduction of 25 per cent below 1995 levels. Japanese and Korean manufacturers agreed to make similar reductions by 2009.

Mr Challen, who chairs the All-Party Parliamentary Climate Change Group, will present a Bill amending the 2001 Passenger Car Regulations so that information that now has to be included in the small print of detailed promotional literature will instead have to be written in large type on all media outlets promoting new cars. The Bill will need government backing if it is to have a chance of becoming

law.

Mr Challen said: "More and more consumers want to do their bit to combat climate change and so we need to enlarge the small print to be able to see precisely how our new car purchase impacts on the environment."

© 2006 Independent News and Media Limited

Get the latest business news

Poll results drive Dow higher ... FTSE down despite power share surge ...

TIMEZINE

TIMES ONLINE

PRINT THIS ARTICLE



[CLICK HERE TO PRINT](#)

[CLOSE WINDOW](#)

The Times

November 09, 2006

EU law will force worst polluting cars off the road

By **BEN WEBSTER**, TRANSPORT CORRESPONDENT

Graphic: Heroes and Villains

Car manufacturers will be forced to produce smaller, more fuel-efficient models under European Commission proposals to be published next month.

They may have to withdraw some of their most polluting cars, including 4x4s, people carriers and large saloons, to comply with strict, compulsory targets to reduce environmental damage.

Three quarters of leading car brands are failing to reduce emissions at the rate they agreed under voluntary commitments signed in 1998 and 1999. Carbon dioxide emissions from road transport have risen by 22 per cent in Europe since 1990 and last year accounted for more than 20 per cent of the total emissions of the greenhouse gas.

The car industry as a whole will fall well short of its pledge to reduce the CO2 output of the average new car sold in Europe by 25 per cent between 1995 and 2008. By 2004 it had achieved a reduction of only 12.4 per cent.

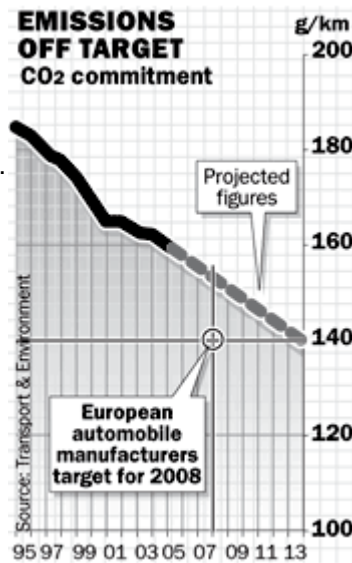
Japanese carmakers have the worst record, according to a study commissioned by Transport and Environment, a Brussels-based lobby group. Nissan, Suzuki and Mazda occupy the bottom three places in a table of 20 car brands. Nissan has reduced its average emissions by only 3 per cent in the past eight years, largely because it has focused on selling its more profitable 4x4s.

Even Toyota, which presented itself as the greenest manufacturer because of its investment in hybrid petrol/electric models such as the Prius, is on course to miss the 2008 target by a wide margin.

Fiat, Citroën and Renault are the only manufacturers likely to comply. They have concentrated on developing cars with smaller engines and have invested in low-emission diesel technology.

Stavros Dimas, the European Environment Commissioner, said that legislation was needed to force manufacturers to reduce emissions because the voluntary agreement was not working. He is expected to publish proposals next month, with formal legislation likely to be tabled next year, after a period of consultation.

Günter Verheugen, the Commission vice-president and Industry



THE ~~Times~~ TIMES

The newspaper that speaks.



The Times Audio Digest

[Play a free sample here](#)

Commissioner, has also voiced support for legislation, which would be subject to qualified majority voting.

Mr Dimas is considering setting a binding target for the average new car of 120g of CO2 per kilometre by 2012. Last year, the average new car emitted 162g.

To comply the industry would have to reverse the trend towards heavier, larger models, which has resulted in the average weight growing by 20kg (44lb) a year for the past decade.

The new Mini and the new Beetle are twice as heavy as the old versions. The VW Golf has become not only half a tonne heavier over 30 years, but also 60cm longer and 13cm taller.

The Society of Motor Manufacturers and Traders accused the Commission of ignoring the pressures its members had been under to comply with safety requirements, which have made vehicles heavier because of the addition of airbags and other devices.

Chris McGowan, the chief executive, said: "Legislation would be immensely damaging. It could mean models being taken off the market. It would certainly damage profitability and investment plans."

He said that the Commission should not try to dictate what car people drive. "Cars are an extension of your DNA. You have got to fall in love with your car — it may be bigger or it may be smaller. But you can't be prescriptive, otherwise we would all be driving a Trabant."

Aat Peterse, spokesman for Transport and Environment, said Renault had proved that manufacturers could comply with both safety and environmental targets. The Renault Megane 1.5 diesel, a medium-sized family car, emitted only 120g/km of CO2 and achieved the top score in crash tests.

Copyright 2006 Times Newspapers Ltd.

This service is provided on Times Newspapers' [standard Terms and Conditions](#) . Please read our [Privacy Policy](#) . To inquire about a licence to reproduce material from The Times, visit the [Syndication website](#) .

HEROES AND VILLAINS

The Fiat Panda 1.3 Multijet produces 114g/km



Brand	2005 sales	CO ₂ emissions in g/km*		% of target achieved by 2008**
		1997 average	2005 average	
1 Fiat	681,613	109	139	140
2 Citroën	875,389	172	144	115
3 Renault	1,361,607	173	149	100
4 Ford	1,167,602	180	151	96
5 Peugeot	1,049,819	177	151	94
6 Opel/Vauxhall	1,262,708	180	156	81
7 Toyota	704,723	189	163	76
8 Kia	231,434	202	170	72
9 Skoda	265,486	165	152	71
10 Seat	344,693	158	150	63
11 Honda	224,258	184	166	60
12 Mercedes-Benz	626,824	223	185	59
13 Hyundai	294,468	189	170	57
14 Volkswagen	1,387,628	170	159	48
15 BMW	575,087	216	192	40
16 Volvo	224,415	219	195	39
17 Audi	582,220	190	177	35
18 Mazda	214,105	186	177	27
19 Suzuki	172,941	169	165	22
20 Nissan	332,742	177	172	20

* The European car industry signed a voluntary target for the average new car to emit 140g/km by 2008

** On current trends

Source: Transport & Environment

Nissan Patrol GR produces 288g/km






What makes you special?

[Find out more here](#)

Business Innovation
News by Reuters

In association with:


You are here: [Home](#) > [News](#) > [Motoring](#) > [Article](#)

[Quote](#) [GO](#) [Symbol Lookup](#) [Search](#) [GO](#)

[HOME](#)

[INVESTING](#)

[NEWS](#)

[Top News](#)

[UK](#)

[World](#)

[Business](#)

[Sports](#)

[Technology](#)

[Entertainment](#)

[Science & Health](#)

[Motoring](#)

[Oddly Enough](#)

[Editor's Choice](#)

[Video](#)

[Pictures](#)

[Weather](#)

[MOBILE](#)

[REUTERS RSS](#)

[DESKTOP TICKER](#)

[INTERACTIVE TV](#)

Major carmakers lag EU pollution targets

Wed Oct 25, 2006 11:00 AM BST

[Email This Article](#) | [Print This Article](#) | [RSS](#) [XML](#)

[\[-\] Text \[+\]](#)

STRASBOURG, France (Reuters) - Major carmakers including Nissan, Volkswagen and BMW are far behind in boosting fuel efficiency standards to meet European Union targets, a report showed on Wednesday.

The report, commissioned by Brussels-based environmental group Transport & Environment (T&E), said three-quarters of 20 major brands sold in Europe were not making changes fast enough to meet climate-change targets set in a voluntary agreement with the EU.

The voluntary goals, which the European Commission has threatened to make binding if carmakers do not follow through, require emissions of carbon dioxide (CO2) for new cars sold in Europe to be reduced to 140 grams per kilometre by 2008.



Nissan had the worst record in Europe of cutting emissions from its new cars, followed by Suzuki, Mazda, VW premium brand Audi, Ford unit Volvo, BMW and Volkswagen, the group said.

Some companies were on track, however. It said Fiat, PSA brands Citroen and Peugeot, Renault and Ford would all meet or exceed the goals by the 2008 deadline, based on their current records.

"Clearly the target is achievable, but as long as 75 percent of carmakers go unpunished for their failure, we will never make the necessary progress," T&E official Aat Peterse said in a statement.

"Europe must kiss its voluntary targets goodbye and waste no more time in coming up with legally binding measures to double fuel efficiency in the next decade," he said.

© Reuters 2006. All Rights Reserved. | [Learn more about Reuters](#)

[NEXT ARTICLE: Council plans high parking charges for gas-guzzlers](#)

ALSO TODAY ON REUTERS

BUSINESS: [United Biscuits agrees takeover](#)

13 min ago

WORLD: [Pyongyang threatens war if S.Korea joins sanctions](#)

8 min ago

SPORTS: [FAs face charges over Zagreb match](#)

9 min ago

ENTERTAINMENT: [Cruise and Holmes set wedding date](#)

1 hr 47 min ago

ODDLY ENOUGH: [Conman Foster detained in Fiji](#)

2 hr 59 min ago

WORLD IN PICTURES: [Protests In South Korea](#)

6 min ago

[More News...](#)



Ads by Google [What's This?](#)

Rugged Emissions Analyzer
Automotive, Combustion, Flue, R&D.HC, CO, CO2, Oxygen, NO, Air/Fuel +
[www.autologicco.com](#)

Emissions Inventory
Inventory software for easy and accurate emissions reporting.
[www.weblakes.com](#)

Carbon Offset Survey
Compare carbon offset providers Independent survey, updated monthly
[www.Ecobusinesslinks.com](#)

MOTORI

Il network europeo delle associazioni che si occupano di trasporto sostenibile riconosce alla casa torinese il record nel rispettare gli obiettivi di emissione

Transport & Environment premia Fiat per l'ambiente



"Solo la Fiat rispetta e supera l'obiettivo europeo di riduzione delle emissioni di CO2 delle auto". Transport & Environment (T&E), il network europeo delle associazioni che si occupano di trasporto sostenibile, ha pubblicato oggi i risultati di uno studio che fa il punto sulle prestazioni delle singole case automobilistiche nel rispettare gli obiettivi di emissione di anidride carbonica concordati dai costruttori con l'Unione Europea nel 1998.

Lo studio evidenzia che tre quarti delle venti principali marche automobilistiche mondiali presenti sul mercato europeo stanno fallendo nel ridurre i consumi e le emissioni del proprio venduto al tasso richiesto dall'accordo volontario, mentre la Fiat risulta al primo posto di questa graduatoria che coniuga l'efficienza ambientale con il risparmio per l'utente.

Non solo: e' anche l'unico marchio a livello globale a rispettare gia' oggi l'obiettivo europeo dei 140 gCO2/km al 2008.

Secondo Rosa Filippini, Presidente di Amici della Terra, questi risultati dimostrano che l'obiettivo di riduzione della CO2 delle auto e' realizzabile, ma che la strada degli accordi volontari e' inadeguata. "I tempi sono maturi per introdurre un mercato comunitario delle emissioni di CO2 delle auto, al fine di promuovere il raggiungimento dell'obiettivo ambientale nel pieno rispetto dei principi di libero mercato".

Lo studio e' stato commissionato da T&E allo IEEP (Institute for European Environmental Policy) di Londra, che ha analizzato le emissioni di CO2 a partire dai dati di vendita 1997-2005 dei modelli dei singoli marchi, forniti da R.L. Polk Marketing Systems GmbH, la principale fonte di dati utilizzata dall'industria automobilistica.

(25 ottobre 2006)

25 ottobre 2006

La Nissan è all'ultimo postoente

Auto e ambiente: Fiat la più virtuosa

La maggior parte delle case automobilistiche europee sono ancora lontane dal raggiungimento degli obiettivi sulle emissioni di CO2

La Federazione europea per il trasporto e l'ambiente ha reso pubblici i risultati di uno studio sulla riduzione delle emissioni carboniche nelle auto prodotte tra il 1997 e l'anno scorso, i cui risultati, per tre quarti delle marche analizzate, sono tutt'altro che confortanti.

LO STUDIO – Creata nel 1989, la Federazione raggruppa numerose organizzazioni non governative che intendono promuovere un trasporto ecologicamente responsabile, economicamente vantaggioso e socialmente equo. Commissionando questa analisi ha voluto prendere il polso all'industria automobilistica, a due anni dalla scadenza del termine per la riduzione di un quarto delle emissioni di CO2 dai livelli del 1995; promessa che l'Associazione europea dei fabbricanti di automobili (Acea) aveva solennemente sottoscritto davanti all'Unione Europea.

PRESTO FATTA, PRESTO DIMENTICATA – Il vecchio adagio sulla promessa da marinaio viene subito in mente dopo aver dato una rapida occhiata agli scostamenti fra gli obiettivi da raggiungere in due anni e i risultati ottenuti nei precedenti otto: solo tre case automobilistiche sono sulla buona strada per mantenere l'impegno, due arrivano quasi alla sufficienza e le restanti quindici lo mancano di percentuali variabili dal 19 all'80.

PROMOSSO E BOCCIATO – Diverse sorprese aspettano chi scorresse la particolare classifica: i produttori tedeschi sono tutti molto indietro, dal dodicesimo al diciassettesimo posto, ma ancor peggio di loro riescono a fare gli asiatici, che con la Nissan conquistano una non invidiabile maglia nera. Rimandate, sia pur con buone probabilità di passare a settembre, la Ford e la Peugeot, che mancano l'obiettivo del 5 e 6 per cento rispettivamente. Solo tre marche sono in linea con i traguardi dichiarati. Sul podio: bronzo e argento parlano francese, grazie a Renault e Citroen: la prima perfettamente in linea col programma, mentre la casa di Boulogne-Billancourt supera la riduzione promessa di un lusinghiero 15 per cento. La prima della classe, che ha ridotto le emissioni-serra addirittura di un terzo, è la nostrana Fiat. L'Italia batte la Francia ancora una volta, dunque, e indica la strada verso un trasporto più sano, saggio e sostenibile.

Paolo Marcenaro

25. Oktober 2006

Investor

Investor > Meldungen > Unternehmensmeldungen

- Meldungen
- ➔ Marktberichte
- ➔ Ad hoc
- ➔ Unternehmensmeldungen
- Investor
- ➔ Portfolio
- ➔ Watchlist
- ➔ Börsenspiel
- ➔ Börsenlexikon
- ➔ Indizes
- ➔ Investor Services
- Kurssuche
- GO**
- ➔ Profisuche
- Investor Services
- Tops & Flops Aktien
- Zinsvergleich
- Firmenporträts
- Termine
- Währungsrechner
- Suche in Meldungen

25.10.2006 05:57

Drei Viertel der Pkw-Hersteller bei CO₂-Reduktion im Verzug

BRÜSSEL (Dow Jones)--Nur drei der 20 größten Pkw-Hersteller haben den Kohlendioxid-Ausstoß ihrer Fahrzeugflotte bisher so stark gesenkt, wie dies nach dem Zeitplan zur Erreichung der selbst gesetzten Klimaschutzziele nötig wäre. Das geht aus einer Untersuchung hervor, die von der europäischen Umwelt- und Verkehrsorganisation Transport & Environment (T&E) am Mittwoch in Brüssel veröffentlicht wurde. Demnach haben bisher nur Fiat, Citroen und Renault ausreichende Fortschritte gemacht.

Die Volkswagen AG, der Hersteller mit den meisten Verkäufen in Europa, habe die CO₂-Emissionen dagegen noch nicht einmal halb so stark reduziert wie nötig, um 2008 einen durchschnittlichen Höchstwert von 140 Gramm pro Kilometer zu erreichen. Auf dieses Ziel hatte sich die Vereinigung der europäischen Hersteller (ACEA) 1998 freiwillig festgelegt. Die japanischen und koreanischen Herstellerverbände (JAMA und KAMA) wollen diesen Emissionswert bei in Europa verkauften Autos freiwillig ab 2009 einhalten.

Den Daten zufolge haben sieben Hersteller bisher weniger als die Hälfte der notwendigen Fortschritte gemacht. Außer Volkswagen (48%) sind das BMW (40%), Volvo (39%), Audi (35%), Mazda (27%), Suzuki (22%) und Nissan (20%). Die Autoren der Studie gehen dabei von der Annahme aus, dass die Hersteller den CO₂-Ausstoß ihrer Pkw-Flotte jährlich um den gleichen Prozentsatz reduzieren.

"Renault ist auf Kurs, während Volkswagen weit davon entfernt ist, obwohl Renault 1997 von einem höheren Emissionsniveau startete", sagte Aat Peterse, Automobilexperte bei T&E. "Das Ziel ist also erreichbar, aber so lange 75% der Automobilhersteller für ihre Versäumnisse nicht bestraft werden, wird es den nötigen Fortschritt nicht geben".

Europa solle sich von den freiwilligen Zielvorgaben verabschieden und verbindliche Vorgaben für Sprit sparende Fahrzeuge machen, sagte Peterse. Spritverbrauch und CO₂-Ausstoß stehen laut T&E in direkter Beziehung. CO₂-Emissionen von 140 Gramm pro Kilometer sind laut dem Verband zu erreichen, wenn Pkw mit Benzinmotor durchschnittlich sechs Liter pro 100 km verbrauchen würden. Für Dieselfahrzeuge seien 5,3 Liter pro 100 km das Ziel.

Am weitesten auf dem Weg dorthin ist laut Studie bisher Fiat gekommen (140% des bisher nötigen Fortschritts). Dahinter folgen Citroen (115%), Renault (100%), Ford (95%), Peugeot (94%), Opel/Vauxhall (81%) und Toyota (76%). Trotz der Sprit sparenden "Hybrid"-Antriebstechnik, die Toyota bei Modellen wie dem "Prius" einsetze, hinken auch Toyota den Klimaschutzzielen hinterher, wenn man die gesamte Flotte betrachte, streicht T&E heraus. Der Verband stützt seine Analyse auf Daten der Polk Marketing Systems GmbH.

Webseite: <http://www.transportenvironment.org>

DJG/frh/brb

(END) Dow Jones Newswires

October 24, 2006 23:57 ET (03:57 GMT)

Copyright 2006 Dow Jones & Company, Inc.

ANZEIGE

Artikel-Service

Druckversion

Vorherige Seite



FAZ.NET-Suche

 GO
FAZNET
 Frankfurter Allgemeine Zeitung
 ➔ Profisuche ➔ Suchhilfe

Gutes Klima kommt aus dem Süden

Eine Studie entlarvt die deutschen Autohersteller als Klimaschutz-Ignoranten. Während Fiat gute Werte bei der Verringerung der CO₂-Ausstöße erreicht, sehen Umweltschützer Mercedes, BMW und Volkswagen in der "technologischen Sackgasse"

VON ELISABETH SCHERER

Deutsche Automarken können gegen ihre Konkurrenz auf dem europäischen Markt nicht anstinken, zumindest in Sachen Umweltfreundlichkeit. Eine gestern in Brüssel veröffentlichte Studie zeigt, dass drei Viertel der 20 größten Autohersteller in Europa die von der EU vorgegebenen Klimaziele nicht erreichen werden, darunter auch Mercedes, VW, BMW und Audi.

Bis 2008 soll ein Neuwagen nach EU-Vorgaben im Durchschnitt nicht mehr als 140 Gramm CO₂ pro gefahrenem Kilometer ausstoßen. Doch schon dieser Wert sei "ein fauler Kompromiss", sagt Gerd Lottsiepen vom Verkehrsclub Deutschland (VCD). Ursprünglich seien von der EU 120 Gramm angepeilt worden. Der VCD gehört dem Europäischen Verband für Verkehr und Umwelt (T&E) an, der die Studie herausgegeben hat. Die Ergebnisse zeigen nun, dass auch das Kompromissziel derzeit für viele Hersteller reine Utopie ist.

Die klimafreundlichsten Wagen kommen aus Italien: Fiat übertraf die Vorgaben um 40 Prozent. Doch während dieser im Schnitt 139 Gramm ausstößt und das Soll erfüllt, stinken BMW mit 192 Gramm und Mercedes mit 185 Gramm zum Himmel. Das Minderungsziel für den Kohlendioxid (CO₂)-Ausstoß wird also nicht erreicht. Besser hingegen sieht es bei den französischen Nachbarn aus: Citroën und Renault erfüllen ihr Soll und rangieren auf Platz zwei und drei der klimafreundlichsten Autobauer.

Eigentlich dürften sich Hersteller wie Mercedes und BMW nicht so schwer tun. Weil sie größere Wagen bauen, deren Spritverbrauch höher liegt, sind auch ihre Vorgaben weniger streng als bei Kleinwagen. BMW müsste zum Beispiel von 216 Gramm im Jahr 1997 auf 158 Gramm reduzieren. Davon sind jetzt gerade einmal 40 Prozent erreicht. "Die Berechnungen können wir nicht vollständig nachvollziehen", erklärte ein BMW-Sprecher. Die Studie sei "sehr emotional". Das Unternehmen selbst sei mit seiner Arbeit zufrieden: "Wir haben leistungsfähigere Motoren gebaut, aber den Verbrauch trotzdem reduziert."

Bisher sind die Vorgaben der EU für die Hersteller nicht bindend. Die Industrie hat sich 1998 freiwillig zu den Zielwerten verpflichtet. Im Gegenzug sicherte die EU zu, die Leistungen der einzelnen Unternehmen bei der Verringerung der eigenen Emissionen nicht offenzulegen. Die von T&E aufgedeckte schlechte Erfolgsquote könnte nun für mehr politischen Druck sorgen: "Wir brauchen verbindliche Werte auf EU-Ebene", sagt Lottsiepen. Der VCD fordere außerdem für Deutschland eine Kfz-Steuer, die sich nach dem CO₂-Ausstoß der Autos richtet.

Die japanischen Hersteller Toyota und Honda, führend bei der Sprit sparenden Hybridtechnologie, landen nach der Studie nur auf Platz sieben und elf. Dies zeige, dass Innovationsstärke bei einzelnen Modellen nicht ausreicht, sagt Lottsiepen. Wer die Klimaziele erreichen will, muss die gesamte Angebotspalette effizienter gestalten. Die Industrie treibe zwar die Entwicklung von Biokraftstoff voran. "Das nützt aber nichts, wenn der in Spritfresser gesteckt wird."

Auch Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) sieht die Automobilhersteller unter Zugzwang. Denn eine Produktion für die "Bleifußfraktion" unter den Kunden führe in eine "technologische Sackgasse".

taz Nr. 8109 vom 26.10.2006, Seite 7, 109 TAZ-Bericht ELISABETH SCHERER

© Contrapress media GmbH

Vervielfältigung nur mit Genehmigung des taz-Verlags

[zurück](#)

Autohersteller verfehlen ihre Klimaziele

17 der 20 meistverkauften Automarken in Europa haben es versäumt, die Verbrauchswerte ihrer Autos so zu verbessern, dass die EU-Klimavorgaben erreicht werden. Eine neue Studie zeigt die Guten und die Bösen.

VW ist den Verkaufszahlen nach Europas größte Automarke, hat aber seine durchschnittlichen Verbrauchswerte in der Zeit von 1997 bis 2005 zu wenig verbessert. Die EU-Vorgabe sah eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes um 22 Prozent vor, die Volkswagen-Flotte erreichte aber nur elf Prozent, Platz 14. Besser ging es Renault, Europas Nummer 2: Die Franzosen senkten den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß ihrer Modelle um 25 Prozent, was genau der individuellen Vereinbarung mit der EU entspricht.

Vom Zielwert, nach dem jeder verkaufte Neuwagen pro Kilometer nur 140 Gramm Kohlendioxid ausstoßen soll, ist aber auch Renault noch ein Stückchen entfernt: Der Renault-Wert liegt bei 149 Gramm. Die 140er-Grenze kann zwar noch erreicht werden, weil der Stichtag erst der 1. Januar 2008 ist. Allerdings: Wenn Renault wie geplant in den Markt der sportlichen Geländewagen einsteigt, wird es schwierig. Denn für die CO₂-Statistik wird nicht der Durchschnittswert der Modellpalette ermittelt, sondern der der tatsächlich verkauften Autos. So ist für das schlechte VW-Ergebnis auch der Geländewagen Touareg verantwortlich, der sich sehr gut verkauft, aber eben viel verbraucht. Gleichzeitig wurde der VW Lupo 3L mit seinem Dreiliter-Verbrauch mangels Nachfrage aus dem Programm genommen.



Von allen geprüften Marken, die jeweils mehr als 150.000 Autos pro Jahr in Europa verkaufen, bleibt nur Testsieger Fiat mit 139 Gramm unter dem wichtigen Abgasgrenzwert. Im Vergleich zu 1997 reduzierten die Italiener ihren CO₂-Ausstoß um 30 Prozent, gefordert waren nur 21 Prozent.

Auftraggeber der Studie war der Europäische Verband für Verkehr und Umwelt (T&E), ein Zusammenschluss kritischer Automobilclubs, zu dem auch der Verkehrsclub Deutschland (VCD) gehört. Die Studie untersucht zum ersten Mal den Fortschritt einzelner Automarken bei der Verringerung der CO₂-Emissionen nach Maßgabe der 1998 und 1999 eingegangenen Verpflichtungen gegenüber der EU. Im Gegenzug zur damaligen Verpflichtung der Automobilindustrie war vereinbart worden, die Leistungen einzelner Automobilunternehmen bei der Verringerung der Emissionen nicht offenzulegen.

An diese Vereinbarung fühlt sich T&E offenbar nicht gebunden, denn für 20 Hersteller liegen nun detaillierte Daten vor. Laut der Studie schneidet Nissan am schlechtesten in Europa ab, gefolgt von Suzuki, Mazda, Audi, Volvo, BMW und VW. Diese sieben Marken hätten ihre eigenen Vorgabewerte zur Verringerung der Emissionen um mehr als die Hälfte verfehlt.

Selbst Toyota erhält eine schlechte Beurteilung, obwohl die Japaner den Prius anbieten, einen Hybridwagen, der mit Benzin- und Elektromotor betrieben wird. Laut Studie genüge es aber nicht, ein oder zwei schadstoffarme Modelle zu haben, die nur in begrenzten Stückzahlen verkauft werden. Vielmehr müssten die Unternehmen die ganze Modellpalette verbessern.

Die EU sollte sich nach Einschätzung des Verbandes T&E von freiwilligen Vorgabewerten verabschieden und bindende Messwerte vorgeben, um den Kraftstoffverbrauch im kommenden Jahrzehnt zu halbieren. T&E-Manager Aat Peterse: "Die einzelnen Autohersteller müssen bestraft werden, wenn sie die Vorgaben nicht erfüllen."

Das Ergebnis der Studie

---Firma-----CO₂-Reduktion----Vorgabe----Ziel erreicht zu

- 1.) Fiat-----30 g-----21 g-----140 %
- 2.) Citroën----28 g-----24 g-----115 %
- 3.) Renault----25 g-----25 g-----100 %
- 4.) Ford-----29 g-----30 g-----95 %
- 5.) Peugeot---26 g-----28 g-----94 %
- 6.) Opel-----24 g-----30 g-----81 %
- 7.) Toyota----26 g-----35 g-----76 %
- 8.) Kia-----32 g-----44 g-----72 %
- 9.) Skoda-----13 g-----19 g-----71 %
- 10.) Seat-----8 g-----13 g-----63 %
- 11.) Honda----18 g-----31 g-----60 %
- 12.) Mercedes--38 g-----64 g-----59 %
- 13.) Hyundai---19 g-----34 g-----57 %
- 14.) VW-----11 g-----22 g-----48 %
- 15.) BMW-----23 g-----58 g-----40 %
- 16.) Volvo-----24 g-----61 g-----39 %
- 17.) Audi-----13 g-----38 g-----35 %
- 18.) Mazda-----9 g-----32 g-----27 %
- 19.) Suzuki-----4 g-----20 g-----22 %
- 20.) Nissan-----5 g-----26 g-----20 %

Autobauer verfehlen CO2-Sparziel

von Christine Mai (Brüssel) und Oliver Wihofszki (Stuttgart)

Die deutschen Autohersteller hinken beim Abbau des Kohlendioxidausstoßes hinterher. Das zeigt eine Studie, die erstmals die Fortschritte einzelner Marken bei der CO2-Reduzierung aufdeckt.



Um die angepeilten Kohlendioxidwerte von 140 Gramm je Kilometer zu erreichen, muß der CO2-Abbau um das Drei- bis Vierfache erhöht werden

Die Untersuchung, die am Mittwoch in Brüssel vorgestellt wird, liegt der FTD vor. Im Jahr 2005 hatten [Audi](#), [BMW](#) und [Volkswagen](#) danach noch nicht einmal die Hälfte der für das vergangene Jahr angepeilten Reduzierungen erreicht. [Opel](#) und Mercedes-Benz schneiden etwas besser ab, liegen aber immer noch deutlich über den angestrebten Ausstoßwerten. Die Konkurrenten [Fiat](#), [Citroën](#) und [Renault](#) haben als einzige der zwanzig untersuchten Hersteller das Ziel erreicht oder übertroffen, [Ford](#) und [Peugeot](#) stehen kurz davor.

Für die Autobauer kommen die Zahlen zu einem sehr ungünstigen Zeitpunkt. Angesichts schleppender Fortschritte bei der Reduzierung des CO2-Ausstoßes erwägt die Europäische Kommission ohnehin, die bisher geltende freiwillige Vereinbarung durch bindende Vorgaben zu ersetzen. Durch die neue Studie erhöht sich der öffentliche Druck auf die einzelnen Hersteller.

Die Autokonzerne hatten sich 1998 verpflichtet, die

ZUM THEMA

- [EU droht Autobauern mit CO2-Gesetz](http://www.ftd.de/politik/europa/108478.html) (http://www.ftd.de/politik/europa/108478.html)
- [Kohlendioxid ist immer dabei](http://www.ftd.de/forschung/109046.html) (http://www.ftd.de/forschung/109046.html)
- [\(€\) Scharfe Kritik an kostenlosen CO2-Rechten](http://www.ftd.de/politik/deutschland/89605.html) (http://www.ftd.de/politik/deutschland/89605.html)
- [\(€\) Bund verzichtet auf CO2-Millionen](http://www.ftd.de/politik/deutschland/85990.html) (http://www.ftd.de/politik/deutschland/85990.html)
- [Diesen Artikel jetzt anhören](#)

CO2-Emissionen bis zum Jahr 2008 auf 140 Gramm pro Kilometer zu verringern. Hintergrund sind die Verpflichtungen der EU aus dem Klimaschutzprotokoll von Kioto. Selbst die vom europäischen Dachverband ACEA veröffentlichten Durchschnittswerte zeigen, dass die Fortschritte bislang gering sind. Branchenkennern zufolge können die Konzerne den angepeilten Wert nur noch erreichen, wenn sie die Abbaurate bis 2008 um das Drei- bis Vierfache erhöhen. Umweltverbände dringen daher auf bindende Regeln. "Die einzelnen Autobauer müssen zur Verantwortung gezogen und bestraft werden, wenn sie die Ziele nicht einhalten", sagt Aat Peterse vom Europäischen Verband für Transport und Umwelt (T&E), der die Studie in Auftrag gegeben hat. Beispiele wie Renault zeigten, dass die Zielwerte erreichbar seien, so Peterse. Der französische Hersteller sei vergleichbar mit dem deutschen Rivalen Volkswagen und habe mit einem höheren Niveau an CO2-Emissionen begonnen. Dennoch sei VW weit vom Ziel entfernt.

Entschuldigungen von Volkswagen

Der Wolfsburger Autokonzern rechtfertigt die langsamen Fortschritte mit seiner Produktpalette. "Natürlich haben Hersteller, die wie Volkswagen die ganze Palette von Pkw-Klassen anbieten, größere Schwierigkeiten als Firmen, die einen hohen Anteil von Kleinwagen verkaufen", sagte ein Sprecher des Unternehmens.

Die deutschen Premiummarken wollen die Zahlen der Studie erst kommentieren, wenn sie veröffentlicht ist. Hinter vorgehaltener Hand aber argumentieren Hersteller wie Audi, BMW und [Mercedes](#), die Oberklassewagen mit starken Motoren und hohem Benzinverbrauch bauen, dass der von der ACEA garantierte Wert ein Mischwert für die gesamte Industrie sei. "Deshalb kann ein Anbieter von Premiumautos auch etwas über den Grenzwerten bleiben, weil die Kleinwagen darunter liegen werden", hieß es aus einem der Konzerne.

Untersucht wurden in der Studie alle Marken, von denen im vergangenen Jahr mehr als 150.000 Autos verkauft wurden. Die Untersuchung basiert auf Verkaufs- und Emissionsangaben der deutschen Polk

Marketing Systems. Erstellt wurde der Bericht von dem in London ansässigen Institut für Europäische Umweltpolitik (IEEP). Das Institut erstellt regelmäßig Studien für die Kommission, das Europäische Parlament und andere öffentliche Einrichtungen in Europa.

► [Ihre Meinung interessiert uns!](#)

[Richtlinien für Leser-Kommentare](#)

Aus der FTD vom 25.10.2006

© 2006 Financial Times Deutschland, © Illustration: ftd.de



Mi. 25.10.2006 - 15:19 Uhr

Bitte einloggen!

Ihr Depot

Suche auf der Site

News / Kurse

Suche im Web

POWERED BY YAHOO! SUCHE

MARKTPLATZ

Jobs

UNTERNEHMEN

Industrie

Banken + Versicherungen

Handel + Dienstleistungen

IT + Medien

Mittelstand

POLITIK

BÖRSE

ZERTIFIKATE + FONDS

VORSORGE + ANLAGE

RECHT + STEUERN

KARRIERE

TECHNOLOGIE

SPORT

AUTO

JOURNAL

WISSENSCHAFT + DEBATTE

Handelsblatt.biz - Ihr Archiv!



Außenwirtschaft
Neuer Service: Aktuelle
Nachrichten rund ums
Auslandsgeschäft.

Handelsblatt.net - Ihr Business Directory!



Quiz
Gesundheitsreform:
Wissen Sie, was sich für
Versicherte ändert?



Analystencheck
NEU: Analysieren wie die
Profis – mit einem neuen
Tool von
Handelsblatt.com.

Vorschau
Alle wichtigen
Termine für die
Wirtschaft im
Überblick.

Unternehmen » Industrie

HANDELSBLATT, Mittwoch, 25. Oktober 2006, 12:03 Uhr
CO2-Ausstoß

Deutsche Autos stinken

Die Umweltbilanz der 20 größten Autobauer in Europa fällt vernichtend aus. Kaum ein Hersteller hat bislang den Schadstoffausstoß seiner Fahrzeuge so stark gesenkt, wie es zum Erreichen der selbst gesteckten Klimaschutz-Ziele nötig wäre. Die Deutschen schneiden schlecht ab, während Franzosen und Italiener glänzen. Nur ein heimischer Hersteller lässt hoffen.

Mehr zum Thema: Autobranche

» Ford tritt bei Spritfressern auf die Bremse (23.10. 20:02)

» China baut mehr Autos als Deutschland (09.10. 16:16)

» Deutsche Hersteller lassen auf US-Automarkt Federn (04.10. 08:59)

» Zum Special ...

Anzeige



Solch schlimme Stinker sind dann doch die Ausnahme. Grund zur Freude ist aber fehl am Platze. Foto: ap

HB BRÜSSEL. Das schlechte Abschneiden geht aus einer Untersuchung hervor, die von der europäischen Umwelt- und Verkehrsorganisation Transport & Environment (T&E) am Mittwoch in Brüssel veröffentlicht hat. Demnach haben bisher nur Fiat, Citroen und Renault das Ziel erreicht. Europas größter Autobauer Volkswagen habe die CO2-Emissionen dagegen noch nicht einmal halb so stark reduziert wie nötig, um 2008 einen durchschnittlichen Höchstwert von 140 Gramm pro Kilometer zu erreichen.

Auf dieses Ziel hatte sich die Vereinigung der europäischen Autohersteller (ACEA) 1998 freiwillig festgelegt. Die japanischen und koreanischen Herstellerverbände (JAMA und KAMA) wollen diesen Emissionswert bei in Europa verkauften Autos freiwillig ab 2009 einhalten.

6 Liter Verbrauch als Ziel

„Renault ist auf Kurs, während Volkswagen weit davon entfernt ist, obwohl Renault 1997 von einem höheren Emissionsniveau startete“, sagt Aat Peterse, Automobilexperte bei T&E. „Das Ziel ist also erreichbar, aber so lange die Automobilhersteller für ihre Versäumnisse nicht bestraft werden, wird es den nötigen Fortschritt nicht geben.“

Europa solle sich von den freiwilligen Zielvorgaben verabschieden und verbindliche Vorgaben für spritsparende Fahrzeuge machen, sagte Peterse. Spritverbrauch und CO2-Ausstoß stehen laut T&E in direkter Beziehung. CO2-Emissionen von 140 Gramm pro Kilometer sind laut dem Verband zu erreichen, wenn Pkw mit Benzinmotor durchschnittlich 6 Liter pro 100 km verbrauchen würden. Für Dieselfahrzeuge seien 5,3 Liter pro 100 km das Ziel.

Fiat führt

Drei Autohersteller haben bereits das Ziel erreicht und teils sogar stark übererfüllt: Fiat gekommen (140 Prozent des nötigen Fortschritts, Citroen (115 Prozent) und Renault (100 Prozent). Ford (95 Prozent) und Peugeot (94 Prozent) sind nah dran, mit Abstrichen auch Opel und dessen britische Schwestermarke Vauxhall (81 Prozent). Den Daten zufolge haben 7 Hersteller bisher weniger als die Hälfte der notwendigen Fortschritte gemacht. Bei den Deutschen sind das neben VW (48 Prozent) auch BMW (40 Prozent) und Audi (35 Prozent). Die Autoren der Studie gehen dabei von der Annahme aus, dass die Hersteller den CO2-Ausstoß ihrer Pkw-Flotte jährlich um den gleichen Prozentsatz

HANDELSBLATT-TICKER

15:12 Die Rentenreform in Stichworten

15:08 US-Börsen dürften uneinheitlich starten

15:05 Dresdner Kleinwort senkt Praktiker auf ...

Alle News Alle Indizes RSS

KÖPFE

25.10. 11:00 „I'm not a Heuschrecke“

Die deutsche Hotelbranche blickt gespannt auf Rocco Forte: Ist er der Heilsbringer, der das Preisniveau nach oben bringt – oder einer, der tief fallen wird?

25.10. 07:00 Bruch mit der Historie Am Wochenende hatte die Gerüchteküche in London noch kräftig gebrodelt: Der britisch-südafrikanische Minenkonzern Anglo American könne übernommen werden. Am Montag wartete der weltweit drittgrößte Bergbaukonzern dann aber mit einem Paukenschlag auf.

24.10. 15:35 DWS-Europageschäft bekommt eigenen Leiter

Die Ernennung von Stephan Kunze steht im Zusammenhang mit dem Rücktritt von Axel Benkner, der bislang die DWS-Gruppe rund um den Globus leitete. Statt einer Person wird künftig ein sechsköpfiges Führungskomitee die weltweite Verantwortung für das Publikumsgeschäft übernehmen.

» Der wurstelnde Professor kommt (24.10)

» Aus dem Schatten ins Blitzlicht (24.10)

» Michael Otto bekam Preis für sein Lebenswerk (25.10)

BILDERGALERIEN

70 Jahre Skoda-Geschichte

Der Volkswagen-Konzern hat Skoda seinen Stempel aufgedrückt. Wie sich das tschechische Unternehmen verändert hat – eine Geschichte in Bildern.

Handelssaal der Frankfurter Wertpapierbörse wird modernisiert

Gähnende Leere herrscht derzeit auf dem Parkett der Frankfurter Börse. Wo sonst Devisenhändler und Broker Millionenwerte bewegen, sind jetzt Handwerker beschäftigt.

Die Geschichte des Transrapsids in Bildern

Die Geschichte des Transrapsids beginnt in den frühen 70er Jahren. Impressionen von der Entwicklung vom Prinzipfahrzeug zum TRO8.

Fahrrad-Trends in Bildern

Vom 14. bis 17. September präsentieren sich Fahrrad- und Zubehörhersteller auf der weltgrößten

Branchenmesse IFMA in Köln. Die Hersteller stellen unter anderem Fahrrad-Winterreifen, einen superhellen Scheinwerfer und extrakompakte Falträder vor.

Telefunken – die Geschichte einer Weltmarke in Bildern

Telefunken-Geräte prägten jahrzehntelang die deutschen Wohnzimmer. Dann, Mitte der 80-er Jahre, war Schluss. Gut 20 Jahre später wird die Marke wiederbelebt – von einem türkischen Unternehmen. Ein Streifzug durch die Geschichte.

Meisterwerke von Disney und Pixar

Von „Schneewittchen“ bis zu computeranimierten Ekelbraten: die

Dreiviertel der großen Autobauer verfehlen Klimaziele

Die meisten der größten Autobauer bleiben weit hinter ihren selbst gesteckten Klimazielen zurück. Audi, BMW und VW liegen in der Negativliste weit vorne, ergab eine Studie. Ihre Autoren halten Strafen für angemessen, die EU droht mit Gesetzen.

Straßburg/Brüssel - 15 von 20 der größten Autofirmen handelten bei der Frage der Kraftstoff-Effizienz nicht schnell genug, heißt es in einem heute veröffentlichten Bericht der Umweltgruppe Transport & Environment (T&E). Sie verfehlten die mit der EU vereinbarten Klimaziele deutlich. Nach der freiwilligen Vereinbarung der Autobauer mit der EU sollte die Emission von Kohlendioxid bei Neuwagen bis 2008 auf 140 Gramm pro Kilometer reduziert werden.

Nissan hält den Negativrekord in Europa, wenn es darum geht, die Emissionen bei den Neuwagen zu senken, heißt es in dem Bericht. In der Rangliste folgten Suzuki, Mazda, Audi, Volvo, BMW und Volkswagen. Volkswagen hat der Studie zufolge gerade mal die Hälfte des Abbauziels erreicht. Bei BMW sind es 40 Prozent und bei Audi sogar nur 35 Prozent. Hingegen würden Fiat, Citroën, Peugeot, Renault und Ford die Ziele bis 2008 erfüllen oder sogar übertreffen, wenn man ihre bisherigen Anstrengungen berücksichtigt.

Die EU-Kommission drohte den Konzernen mit strengen Vorschriften, wenn sie ihren selbst auferlegten Vorgaben nicht nachkommen sollten. "Die Industrie muss ihre Anstrengungen deutlich erhöhen, um die EU-Ziele einzuhalten", sagte die Sprecherin von EU-Umweltkommissar Stavros Dimas der Nachrichtenagentur AFP. Ansonsten könne die EU gesetzliche Vorschriften erlassen.

Autobauer-Verband: Bringschuld bei den Kunden

Die EU müsse sich von den freiwilligen Zielvereinbarungen verabschieden, forderte T&E-Mitarbeiter Aat Peterse. Auch die Schaffung rechtsverbindlicher Maßnahmen zur Verdoppelung der Kraftstoff-Effizienz im kommenden Jahrzehnt bezeichnete er als Zeitverschwendung. Strafen seien die einzige Möglichkeit, um den notwendigen Fortschritt zu erzielen, sagte Peterse. Der Verband T&E ist ein Zusammenschluss von 44 europäischen Organisationen. Ihm gehören auch die Deutsche Umwelthilfe und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) an.

Eine Sprecherin des Automobilhersteller-Verbands ACEA nannte die Studie dagegen irreführend. Die Selbstverpflichtung beziehe sich auf die gesamte europäische Industrie und nicht auf einzelne Konzerne. Nach ihren Angaben ist die Branche allerdings insgesamt im Rückstand: Nach letzten verfügbaren Zahlen von 2004 hatten alle Hersteller zusammen ihren CO₂-Ausstoß nur gut halb so stark reduziert wie bis 2008 angestrebt. Die Verbandssprecherin sieht die Bringschuld bei den Kunden: "Sie müssen ihr Fahrverhalten ändern und andere Wagen kaufen."

abl/AFP/Reuters

PSA et Renault en tête dans la lutte contre le CO2 en Europe

CHARLES GAUTIER.

Publié le 26 octobre 2006

Actualisé le 26 octobre 2006 : 08h34

La plupart des vingt principales marques automobiles sont en retard pour remplir les objectifs d'économies d'énergie fixés par Bruxelles pour 2008.

LE PREMIER rapport d'étape illustrant les efforts réalisés par les constructeurs pour lutter contre le réchauffement climatique et la production de CO2 est sans pitié pour la majeure partie des groupes automobiles.

Selon cette enquête, les trois quarts des 20 grandes marques commercialisées en Europe n'ont pas fait les efforts suffisants pour atteindre, en 2008, l'objectif de rejet de 140 grammes de dioxyde de carbone (CO2), soit 25 % de moins que la moyenne de 1995.

C'est un principe de base : plus une voiture consomme, plus elle rejette ce CO2, gaz à effet de serre participant au réchauffement climatique. L'enquête de l'institut allemand RL Polk Marketing System, reprise par une association écologique T & E basée à Bruxelles est cependant flatteuse pour les marques françaises, Citroën, Renault et Peugeot.

Citroën, avec une moyenne de 144 grammes de CO2, touche presque au but fixé par Bruxelles, mais la marque au chevron reste un peu en retrait par rapport à Fiat, meilleur élève de la classe européenne en raison du renouvellement récent de nombreux modèles. En moyenne, les véhicules commercialisés en 2005 par le constructeur turinois ne rejettent que 139 grammes, soit 30 grammes de moins que huit ans plus tôt. Fiat remplit d'ores et déjà les exigences de la Commission européenne, mais n'a vendu que 681 613 voitures l'an dernier.

Grâce au diesel

Peugeot, l'autre marque du groupe PSA, arrive également près du but avec 151 grammes. Les efforts des constructeurs français en matière d'économies d'énergie grâce au diesel portent leurs fruits. Renault, deuxième marque européenne, est citée en exemple par T & E. La firme française a réalisé un bond : passant de 173 grammes en 1997 à 149 grammes en moyenne pour sa gamme en 2005. Une vraie performance puisque, l'an dernier, la firme au losange a commercialisé 1,36 million de voitures. Les efforts de Ford en matière de motorisation Diesel et bioéthanol lui permettent d'obtenir le quatrième rang en Europe. Aux yeux des experts, ces cinq marques pourraient passer sous la barre des 140 grammes en 2008. Et battre ainsi les objectifs fixés par Bruxelles.

La situation est plus délicate pour Volkswagen : la première marque ne pointe qu'au 14^e rang en matière d'amélioration avec une moyenne de 159 grammes de CO2 pour l'ensemble des voitures figurant à son catalogue 2005. C'était prévisible : la firme de Wolfsburg vend beaucoup de grosses cylindrées de haut de gamme dévoreuses d'énergie. Les constructeurs japonais qui commercialisent moins de petites voitures équipées de moteurs Diesel ferment la marche. Nissan affiche la plus faible amélioration des 20 marques vendues en Europe lors de ces huit dernières années. La marque se défend en indiquant que de nouveaux modèles récemment commercialisés permettront d'améliorer cette moyenne.

Bruxelles veut limiter les voitures polluantes

Le commissaire européen à l'Environnement, Stavros Dimas, devrait proposer bientôt une législation pour contraindre les constructeurs automobiles à réduire les émissions de CO2 de leurs véhicules.

La Commission européenne veut limiter les voitures polluantes. Le commissaire européen à l'Environnement, Stavros Dimas, devrait en effet proposer prochainement une législation pour contraindre les constructeurs automobiles à réduire les émissions de CO2 de leurs véhicules.

Depuis des mois, la Commission menace de proposer des mesures législatives si les constructeurs automobiles n'honorent pas leurs engagements d'atteindre l'objectif de 140 grammes de dioxyde de carbone (CO2) par kilomètre d'ici 2008 et de 120 g/km d'ici 2012.

Selon une porte-parole de l'exécutif européen, le dernier rapport "semble indiquer que les engagements volontaires pris par les constructeurs n'ont pas les effets escomptés". Toutefois, la proposition d'une telle législation "doit encore être discutée et les consultations se poursuivent", a-t-elle précisé.

D'après une étude publiée il y a une semaine par la Fédération européenne Transport et Environnement, seules cinq des vingt marques les plus vendues en Europe sont en bonne voie pour atteindre l'objectif fixé par la Commission.

En 2004, les voitures vendues en Europe par les constructeurs européens rejetaient en moyenne 161 grammes de CO2 au kilomètre, celles des constructeurs japonais 170 grammes et celles des constructeurs coréens 168 grammes.

latribune.fr

Cet article est issu du site La Tribune.fr (www.latribune.fr).

Aucun droit de reproduction, sous quelque forme que ce soit (photocopie, scanner, copie numérique), n'est autorisé, si ce n'est celui d'une copie unique destinée à un usage strictement personnel. Toute autre utilisation est donc soumise à l'accord préalable de l'éditeur.

Pour toute information : information@latribune.fr

© 2002 La Tribune/D.I. Group

Metro

donderdag 26 oktober 2006 - NR 1325

Personality
meets
PERSPECTIVE

DISCOVER YOUR FUTURE

Check your perspectives in Metro

KPMG

Automerken blijven grote vervuilers

BRUSSEL Ondanks een mondeling akkoord met de Europese Unie hebben drie op de vier automerken het brandstofverbruik van hun wagens de voorbije jaren onvoldoende laten dalen. Dat blijkt uit een vergelijkend rapport van de Europese Koepelorganisatie voor milieutransport&Environment.

De twintig grote autoconstructeurs op de Europese markt hadden in 1995 aan de Europese Commissie beloofd om tegen 2008 milieuvriendelijke wagens te bouwen. De nieuwe modellen mochten tot een kwart minder broeikasgassen (140 gram CO₂/km) uitstoten dan midden jaren negentig. Volgens Bram Claeys van de Bond Beter Leefmilieu, de Europese tak van T&E, nemen de autofabrikanten het makkelijk niet te nauw met dat gentlemen's agreement. «Eenkel Fiat voldoet nu al aan de normen voor 2008. Renault, Citroën, Peugeot en

Ford halen hun doelstellingen voor 2005 en zitten op schema.» Volgens de BBL is het echter rondt dramatisch gesteld met de Japanse automerken en de Duitse luxemerken Audi, BMW en Volkswagen. Nissan presteert het slechtst, voorafgegaan door Suzuki en Mazda. «Je zou denken dat de Japanse merken, die kleine en zuinige auto's maken, goed scoren. Maar dat blijkt dus niet het geval», zegt Claeys. De Japanse constructeurs wijten hun slechte prestaties aan een nieuw segment modellen dat vooral uit vervuilende 4x4's en luxewagens bestaat. «De komende drie jaar zullen de meeste constructeurs het brandstofverbruik en de CO₂-emissie van hun auto's drie tot vier keer sneller moeten laten dalen dan de voorbije jaren. Ze kunnen dus onmogelijk hun engagementen nakomen», weet de BBL. «De Europese Commissie moet de constructeurs daarom verplichten om schonere auto's te bouwen. Het is de enige manier om de Kyoto-nor-

men te halen.» Hoewel de sector zich altijd verzet heeft tegen het opleggen van regels, biedt het rapport nieuwe munitie voor de Commissie. Bij de voorstelling van eigen resultaten voor 2004 had eurocommissaris Günther Verheugen vorig jaar al gedreigd met sancties als de autofabrikanten hun beloftes niet nakomen tegen 2008.

De Belgische federatie van autoconstructeurs Febiac toont zich niet ongerust over de cijfers. «Hoewel de Europese merken allemaal zuinige wagens aanbieden, is er een duidelijke trend bij de consument om voor grotere en zwaardere auto's te kiezen», zegt woordvoerder Joost Kaesemans. Voor Claeys is dat geen argument. «Het Japanse voorbeeld bewijst dat een paar zuinige modellen in de showroom niets bijdragen. De sector moet zijn hele gamma aan de nieuwe realiteit van Kyoto aanpassen.»

© www.transportsenvironment.org

Auto's halen beloofde vermindering uitstoot niet

De milieubeweging vraagt dwingender afspraken met de industrie om de emissies van het broeikasgas koolstofdioxide in Europa terug te brengen.

MILIEU

Van onze redacteur
Tom Ysebaert

BRUSSEL.

DE meeste autoconstructeurs zullen de Europese doelstelling niet halen om de uitstoot van het broeikasgas koolstofdioxide (CO₂) tegen 2008 te beperken tot 140 gram per kilometer. Dat blijkt uit een rapport van de milieuroorganisatie Transport & Environment (T&E), dat gisteren voorgesteld werd.

Het goede nieuws is dat de vermindering haalbaar is, zoals de koplopers Fiat, Citroën en Renault bewijzen.

Dat de automobielsector het niet goed deed, was bekend. Het nieuwswaardige van het rapport is dat de prestaties per merk uitgesplitst zijn. De EU en de sector hadden afgesproken die opdeling niet te maken. Ter versoepeling roept de industrie in dat de EU tegelijk met de milieueisen veiligheidsvoorschriften oplegt (zoals airbags) die auto's zwaarder maken en het verbruik hoger. „Dat gaat niet op”, zegt Bram Claeys van de Bond Beter Leefmilieu. „Renault is even veilig als Volkswagen, maar de Fransen halen de doelstelling en de Duitsers niet.”

Het ligt niet aan ons, zeggen de constructeurs, het is de klant die om monovolumes en om terreinwagens vraagt. „Niets van”, meent Claeys, „die modellen worden door erg dure reclamecampagnes aangeprezen.”

De industrie toont zich meer gewonnen voor een geïntegreerde aanpak waarbij ook het gebruik van biobrandstoffen, een vlottere afwikkeling van het verkeer en een zuiniger rijstijl van de bestuurders tot een vermindering van het CO₂ leiden. Dat vindt Claeys de verantwoordelijkheid afschuiven.

Volgens de milieukoepel zullen alleen bindende maatregelen tot echte resultaten leiden.

om hun uitstootrechten te verkopen aan de minder goede leerlingen. Dat zal als gevolg hebben dat een brandstofvervlindende wagen nog op de markt mag komen maar een flink pak duurder zal zijn.”

Vandaag vallen de auto- en de transportsector buiten de emissiemarkt in het kader van het klimaatprotocol van Kyoto. Het zou te complex zijn hen erbij te betrekken. Claeys denkt dat een apart subsysteem best denkbaar is.

Daarbij rijst de vraag of de reductie van broeikasgassen niet goedkoper en dus economisch zinvoller kan in andere sectoren dan transport. „Klopt, maar de kosten van de milieuschade die het verkeer veroorzaakt, liggen ook heel hoog, dus dat weegt op”, vindt Claeys. „Verkeer is ook de sterkst stijgende vervuiler. De schadelijke effecten merk je bovendien elke dag op straat.”

► www.bondbeterleefmilieu.be

► www.transportenvironment.org

De toptien en de hekkensluiter

BRUSSEL. | Transport & Environment vergeleek de CO₂-cijfers van 1997 met die van 2005. Het doelcijfer in de tabel slaat op de reductie die een constructeur in 2005 had moeten bereiken om 140 gram in 2008 te halen. Wie beter deed, heeft dus meer dan 100 procent van zijn doelstelling bereikt.

Plaats	Merk	Verkoop 2005	Gemiddelde uitstoot 1997	Gemiddelde uitstoot 2005	Bereikte Reductie	Doel	Percentage van doel bereikt
1	Fiat	681,613	169 gr/km	139 gr/km	-30	-21	140%
2	Citroën	875,389	172	144	-28	-24	115%
3	Renault	1,361,607	173	149	-25	-25	100%
4	Ford	1,167,602	180	151	-29	-30	95%
5	Peugeot	1,049,819	177	151	-26	-28	94%
6	Opel	1,262,798	180	156	-24	-30	91%
7	Toyota	704,723	189	163	-26	-35	76%
8	Kia	231,434	202	170	-32	-44	72%
9	Skoda	265,486	165	152	-13	-19	71%
10	Seat	344,693	158	150	-8	-13	63%
...							
20	Nissan	332,742	177	172	-5	-26	20%

DS-Infografiek | Bron: R.L. Polk Marketing Systems GmbH



Zuinige auto's laten op zich wachten

BRUSSEL ● De meeste automerken zullen er niet in slagen om tegen 2008 minder vervuilende modellen op de markt te brengen. Ze hebben nochtans aan de Europese autoriteiten beloofd dat te doen. Dat blijkt uit een rapport van de Europese koepel van milieuroganisaties.

DOOR SYBILLE DECOO

De autobouwers hebben met de Europese Commissie een overeenkomst getekend om tegen 2008 modellen te bouwen die een kwart minder CO₂ uitstoten dan de huidige modellen. Het broeikasgas CO₂ is verantwoordelijk voor de opwarming van de aarde en het verkeer heeft daar een belangrijk aandeel in. Afgesproken werd dat auto's per kilometer niet meer dan 140 gram CO₂ de lucht inspuwen. Maar slechts een handvol automerken zal volgens de studie de deadline halen.

Alle Japanse autobouwers scoren slecht. Nissan presteert het slechtst, gevolgd door Suzuki en Mazda. Ook Audi, Volvo, BMW en Volkswagen doen het niet goed. VW krijgt een veeg uit de pan omdat de Duitse autoconstructor heel zuinige motoren heeft ontwikkeld maar ze niet op grote schaal invoert. Fiat daarentegen haalt nu als de afgesproken norm. Citroën, Ford, Peugeot en Renault haalden alvast hun tussentijdse

doelstelling in 2005.

"Driekwart van de autoconstructureurs slaagt er niet in de uitstoot van hun modellen snel genoeg te laten dalen. De zachte aanpak blijkt niet te werken. Het is tijd voor harde, bindende afspraken zodat we de Kyoto-normen kunnen halen", zegt klimaatmedewerker Bram Claeys van de Bond Beter Leefmilieu, de Vlaamse poot van de Europees milieukoepel Transport & Environment, die de studie bekendmaakte. De studie zelf werd uitgevoerd door het Institute for European Environmental Policy.

De Belgische automobielfederatie Febiac erkent dat de deadline wellicht niet gehaald zal worden. "Het ziet er inderdaad moeilijk uit. Maar het is niet zo dat er niets is gebeurd. In tien jaar tijd zijn de auto's 20 procent zuiniger geworden. Met een huidige gemiddelde CO₂-uitstoot van 155 gram per kilometer doen we trouwens beter dan het Europese gemiddelde van 161 gram", zegt woordvoerder Joost Kaesemans.

Hij pleit verzachtende omstandigheden. "België heeft tien jaar achterstand op het vlak van biobrandstoffen. Indien de overheid daar sneller werk van gemaakt had, konden we ze nu al mengen onder de gewone benzine en diesel en haalden we de norm nu al." Febiac legt de schuld ook bij de consument, die vraagt naar monovolumewagens en 4x4-wagens, die veel verbruiken.



Environnement / Une étude comparative pointe un retard global des marques

Le secteur auto fume encore trop

LES PERFORMANCES vertes des voitures sont à la traîne. Seules cinq marques respectent leurs engagements.

Votre marque de voiture est-elle propre ? » A cette question, la fédération européenne Transport & Environment (T&E) vient de répondre d'une manière éclairante. Dans un rapport, ce lobby vert a analysé le niveau moyen des émissions de CO₂ des vingt plus grandes marques en circulation en Europe. Résultat ? Seuls cinq constructeurs sont en bonne voie pour atteindre l'objectif moyen de 140 grammes émis dans l'atmosphère par kilomètre parcouru. Le secteur automobile s'était assigné ce but pour 2008 voici huit ans afin d'éviter toute contrainte réglementaire.

Or, comme le détaille l'étude T&E, seul le parc auto de Fiat at-

teint d'ores et déjà une moyenne inférieure à 140 g/km. Citroën, Renault, Ford et Peugeot sont en passe d'atteindre ce chiffre. « Les trois quarts des constructeurs affichent des taux de réduction médiocres, estime Jos Dings, directeur de T&E. Volkswagen, le plus gros vendeur, est très en retard alors que Renault partait avec des émissions plus élevées lors de l'engagement volontaire. »

Face au problème du réchauffement planétaire, les émissions de l'industrie automobile sont un enjeu majeur tant la croissance de la demande en mobilité routière a explosé. En Europe, le volume des émissions a augmenté de 32 % en quinze ans. Chez nous, la part du secteur automobile

dans le « gâteau » des émissions nocives pour le climat se chiffrait à 18 % en 2005.

« Rappellons qu'il y a dix ans, l'Europe s'était fixée comme objectif de limiter les émissions du secteur à 120 g/km pour 2005, note Pierre Coube, de l'ASBL Inter-Environnement. Les constructeurs sont responsables de l'ineffectivité dans la lutte contre les émissions de CO₂, et doivent être sanctionnés. Ces mesures ne peuvent plus attendre. »

Le commissaire est remonté

La publication de cette étude, ce mercredi, n'est pas due au hasard. Elle intervient un jour après l'adoption par la Commission de ses priorités pour 2007. Parmi celles-ci figure en bonne place une possible réglementation des émissions de CO₂. « Le commissaire à l'Industrie Günther Verheugen semble assez remonté sur cette question, concède un observateur européen. La priorité donnée à ce dossier est un vrai ballon derrière la porte pour

le secteur automobile. Peut-être est-ce là aussi une stratégie afin de privilégier la part des diesels, moins émetteurs de CO₂, face à la concurrence non européenne. »

Du côté de la Fédération de l'industrie automobile (Febiac) on ne conteste pas les résultats de l'étude T&E. Mais on tient à nuancer sa portée : « Fin 2005, le parc en circulation en Belgique enregistrait en moyenne 155 grammes de CO₂ par kilomètre, remarque Joost Kasemans, porte-parole de Febiac. L'engagement pris par l'industrie était global, toutes marques confondues. Il ne faut pas voir nécessairement des mauvais choix technologiques : les chiffres se justifient aussi par les choix des consommateurs qui optent pour des véhicules plus gourmands (monospaces, 4 x 4). Cela ne rend pas la tâche facile et cela ne sera pas évident d'atteindre le but de 140 grammes en 2008. » ■

CHRISTOPHE SCHOUNE

Un guide des voitures propres est disponible sur <http://portal.health.gov.be>

ÉMISSIONS DE CO₂ SELON LES MARQUES

Marques	Ventes en Europe en 2005	Émissions de CO ₂ en gramme par km moyenne 1997	Émissions de CO ₂ en gramme par km moyenne 2005
1. Fiat	681.613	169	139
2. Citroën	875.389	172	144
3. Renault	1.361.607	173	149
4. Ford	1.167.602	160	151
5. Peugeot	1.049.819	177	151
6. Opel/Vauxhall	1.262.798	180	156
7. Toyota	704.723	189	163
8. Kia	231.434	202	170
9. Skoda	265.486	165	152
10. Seat	344.619	158	150
11. Honda	224.258	184	166
12. Mercedes-Benz	626.824	223	185
13. Hyundai	294.468	189	170
14. Volkswagen	1.387.628	170	159
15. BMW	575.087	216	192
16. Volvo	224.415	219	195
17. Audi	582.220	190	177
18. Mazda	214.105	186	177
19. Suzuki	172.941	169	165
20. Nissan	332.782	177	172

Transport / Le tribunal de commerce de Nivelles déjuge son homologue de Bruxelles

Les curateurs de la Sabena remis en selle

Nucléaire

Tihange est périmeé, selon

Fiat, Citroën et Renault, tiercé gagnant des marques les plus vertes

Six marques à peine devraient atteindre le seuil des 140 grammes de CO₂ par km en 2008.

Qui aurait parlé sur Fiat? Selon le rapport présenté hier par la fédération européenne Transport & Environnement, la marque italienne est pourtant celle qui a réalisé les plus gros efforts pour réduire la pollu-

tion de ses véhicules. Elle est même la seule à déjà pointer sous les exigences réclamées par la Commission à l'horizon 2008.

En 1998, l'Association européenne des constructeurs automobiles (ACEA) a conclu avec Bruxelles un accord volontaire en fonction duquel elle s'engageait à ce que la moyenne des émissions de CO₂ des voitures vendues au sein de l'Union ne dépasse pas 140 grammes par

km - la moyenne était de 186 grammes en 1995. Les constructeurs japonais et coréens ont conduit un accord similaire pour 2009.

Relayé par Inter-Environnement Wallonie (IEW), ce rapport montre que Fiat, Citroën, Renault, Seat, Ford et Peugeot devraient passer sous la barre des 140g/km dans les délais. Mais les trois quarts des constructeurs observés (soit tous ceux qui ont vendu plus de 150.000 véhi-

cules dans l'espace communautaire en 2005) restent à la traîne.

Entre 1997 et 2005, le constructeur allemand Volkswagen a péniblement réduit sa moyenne d'émission de 170g/km à 159 g/km. Une progression assez faible par rapport à l'objectif qui repousse loin dans le classement (quatorzième place en termes de progression par rapport aux émissions de 1997).

L'IEW pointe aussi des résultats relativement décevants pour Toyota. Le constructeur japonais s'est pourtant forgé une réputation «verte» grâce à la Prius, sa voiture hybride, qui fonctionne à la fois à l'essence et à l'électricité. Mais, visiblement, le reste de la gamme n'a pas bénéficié des mêmes efforts en termes de recherches environnementales.

En bas de classement par rapport au niveau d'émissions de CO₂, on retrouve les marques haut de gamme comme Mercedes-Benz (185 g/km), BMW (192 g/km) et Volvo (195 g/km). Étonnant de la part d'une firme scandinave. Elle partait déjà avec un fort handicap sur les autres marques en 1997 (219 g/km) mais n'a apparemment pas su mettre les bouchées doubles pour combattre l'effet de serre.

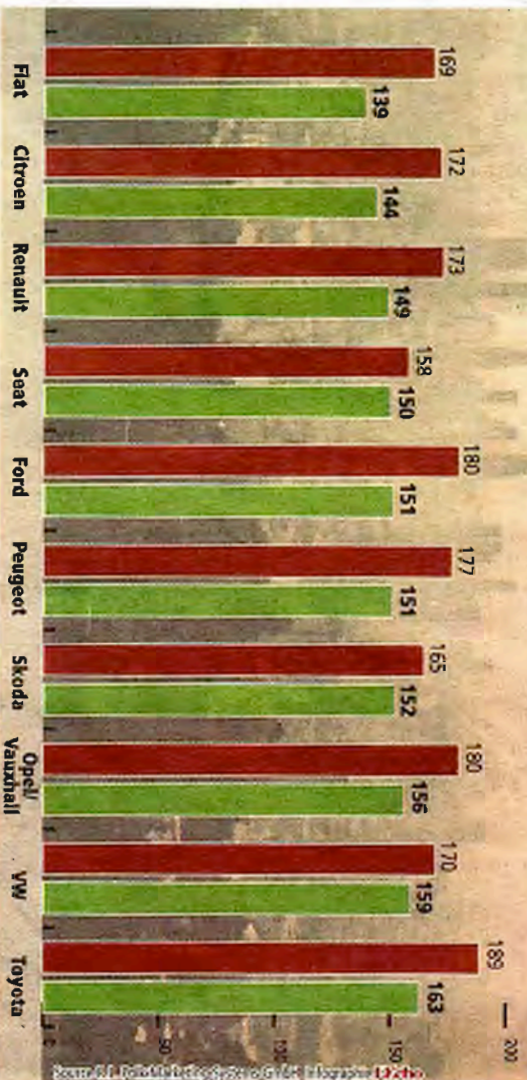
Enfin, la plus faible progression est à mettre au passif de Nissan. En 1997, ses voitures rejetaient en moyenne 177 g/km. En 2005, elles en reçoivent toujours 172. Suzuki et Mazda n'ont d'ailleurs guère fait mieux. ♦

Le TOP 10 des marques de voiture les moins polluantes en 2005

Emission de CO₂ en g/km

Moyenne en 1997

Moyenne en 2005



Source: IEW, Renault, Transport & Environnement



Les constructeurs auto pas assez attentifs au CO2

LIEGE Les constructeurs de voitures ne réduisent pas suffisamment les émissions de CO2. Seules cinq des 20 marques les plus vendues sont en bonne voie pour atteindre l'objectif de réduction fixé pour 2008, révèle une étude de 'Transport et Environnement' (T&E).

T&E est une fédération européenne œuvrant pour un approche environnementale du transport et de la mobilité. En 1998, l'ACEA (Association Européenne des Constructeurs Automobiles) a conclu un accord avec la Commission européenne. Celui-ci prévoit qu'en 2008, la moyenne des émissions de CO2 des voitures vendues dans l'UE ne devrait pas excéder 140g/km (contre 186g/km en 1995). Les constructeurs japonais et coréens ont conclu un accord similaire à l'horizon 2009. Pour évaluer la progression vers les objectifs fixés par cet accord, les constructeurs automobiles doivent fournir à la Commission les chiffres d'émission de leurs véhicules, sur base d'une



série de tests officiels.

Ces chiffres ont été divulgués hier, pour la première fois, par le biais de l'étude de T&E réalisée par des experts indépendants sur la période 1997-2005. Il apparaît ainsi que les trois quarts des constructeurs affichent un rythme insuffisant de réduction des émissions de CO2 par leurs véhicules.

Les résultats les plus médiocres sont ceux de Nissan, suivi par Suzuki, Mazda, Audi, Volvo, BMW et Volkswagen. A l'opposé, Fiat présente les meilleurs résultats, devant Citroën et Renault. Puis viennent, légèrement en retrait, les constructeurs Ford et Peugeot. Pour ces cinq sociétés, l'objectif des 140 g/km devrait être atteint en

2008. Inter-Environnement Wallonie, membre de T&E, estime que «seules des mesures contraignantes conduisent à de réels progrès». L'association rappelle aussi que «l'automobile est responsable de quelque 15% des émissions de CO2 en Europe».

Publicerad 25 okt 2006 11:16

Biltillverkarna når inte miljömålen

Biltillverkarna i Europa klarar inte miljömålen. Deras bilar släpper ut alldeles för mycket växthusgaser. Volvo är klassens miljöbuse. Nissan minskar utsläppen minst av alla.

Det framgår av en studie gjord av brittiska miljöinstitutet IEEP, Institute for European Environmental Policy, på uppdrag av miljö nätverket T&E Transport & Environment, en miljöorganisation i Bryssel som arbetar för långsiktigt hållbara transporter. Bland medlemmarna märks Svenska Naturskyddsföreningen.

STUDIEN ÄR DEN första i sitt slag som också visar hur enskilda tillverkare ligger till när det gäller utsläpp av växthusgasen koldioxid. Resultatet är allt annat än uppmuntrande. För tre fjärdedelar av de 20 största tillverkarna går förbättringarna i alltför långsam takt för att miljömålen ska nås.

Bilindustrin och EU träffade en frivillig överenskommelse 1998 om att minska de genomsnittliga utsläppen av koldioxid till 140 gram per kilometer år 2008. De japanska och sydkoreanska tillverkarna fick till 2009 på sig. 1997 låg de genomsnittliga utsläppen på över 180 gram för de europeiska tillverkarna och över 190 gram/km för de asiatiska tillverkarna.

Sedan dess har de introducerat en rad nya modeller med bränslesnålare motorer. Andelen dieslar, som drar mindre mängd bränsle än bensinbilar, har ökat. Men samtidigt har kunderna efterfrågat allt fler stadsjeepar och liknande tyngre fordon med fyrhjulsdrift.

Även mindre bilar har fått motorer med högre effekt. Samtidigt har säkerheten ökat väsentligt, vilket drivit upp vikten på bilarna - och med högre vikt följer ökad förbrukning, en ond cirkel.

EU OCH BILINDUSTRIN har genom branschförbundet Acea i Bryssel endast redovisat årliga förändringar, men med mycket lång eftersläpning. Exempelvis offentliggjordes siffrorna för 2004 alldeles nyligen.

Transport & Environment tröttnade på senfärdigheten och tog med hjälp av brittiska och tyska företag fram aktuella siffror - plus siffror för respektive tillverkare. Volkswagen, som är Europas största tillverkare, minskar förbrukningen i alldeles för långsam takt, liksom Volvo, Audi och BMW. Italienska Fiat däremot är klassens föredöme - företaget har redan passerat 2008 års mål och är nu nere på 139 gram per kilometer.

Volvo däremot, som haft sådana framgångar med stadsjeepen XC90, ligger i botten med ett genomsnitt på 195 gram per kilometer. Det gör Volvo till klassens miljöbuse. Ingen annan tillverkare har så högt värde.

- BILINDUSTRINS FRIVILLIGA åtagande var ett sätt att på 90-talet stoppa en tvingande lagstiftning. De nya siffrorna visar att bilindustrin inte kommer att uppfylla sitt löfte till EU. Därmed har också industrin visat att det är nödvändigt med en tvingande lagstiftning, säger Svante Axelsson, generalsekreterare för Svenska Naturskyddsföreningen, SNF.

Även japanska Toyota, som fått så mycket positiv uppmärksamhet för sina hybridbilar, ligger långt från målet. Det räcker inte med att lansera specialbilar i små serier, det

måste till breda insatser för att det ska få effekt på hela flottan, menar T&E.

Lasse Swärd, lasse.sward@dn.se

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt.

Denna banner riktar sig till er som har ungefär samma drömmar och förhoppningar om en rättvis, hållbar och demokratisk global utveckling som vi. [Läs mer...](#)



[Nyheter](#) [Opinion](#) [Kultur & Nöje](#) [Kontakt](#) [Prenumerera](#) [Fria Tidningar](#)

[Löpsedeln](#) [Göteborg](#) [Inrikes](#) [Utrikes](#) [Reportage](#) [Sport](#) [Tipsa oss](#) [Nyhetsbrev](#) [Arkiv](#)

Om Göteborgs Fria

- [Plattform och redaktion](#)
- [Prenumerera](#)
- [Ge bort en prenumeration](#)
- [Återförsäljare](#)

Utmana en vän!

Utmana någon du känner att prenumerera - klicka [här!](#)

Miss inte resten:



[Miss inte resten av våra nyheter, prenumerera på papperstidningen!](#)

Håll dig informerad

Prenumerera på vårt nyhetsbrev!

E-postadress:

yll i din e-post här!

Skicka

Diversehandeln



[Inrikes](#)



Foto:

2006-10-29

Volvo värst på växthusgas



Volvo personvagnar är just nu den största miljöboven bland stora bilmärken i Europa. Bara ett fåtal av de största bilmärkena klarar ett löfte att minska koldioxid-utsläppen. Nu lovar EU hårdare tag och Volvos bensinsörplande kan bli ödesdigert. – Det är jätteallvarligt att den här frivilliga överenskommelsen inte uppnås. Och det visar att vi måste ha lagstiftning nu, säger EU-parlamentarikern Anders Wijkman (kd).

Volvos nya bilar släppte förra året ut mer koldioxid än något annat av de vanliga bilmärkena i Europa. 195 gram per körd kilometer blev snittet. Målet som hela bilbranschen kommit överens med EU-kommissionen om att klara, vilket ska vara uppnått om två år, är 140 gram per kilometer.

Christer Gustafsson, presschef på Volvo Personvagnar, betonar att överenskommelsen gällde bilbranschens utsläppsnitt som helhet och att Volvo bara står för kanske en femtedel av antalet sålda bilar.

– Jag kan inte förutsäga om vi klarar överenskommelsen. Vi jobbar stenhårt på det här och har öronmärkt tio miljarder kronor för miljö de närmaste åren, säger Christer Gustafsson.

Det är första gången som statistik för individuella bilmärken presenteras – till nackdel för Volvo, Audi, Mazda, Suzuki och Nissan som har gjort minst för att minska sina utsläpp. Men till fördel för Fiat, Citroën, Renault, Ford och Peugeot, som redan klarat eller kommer att klara kraven.

Det var 1998 som det europeiska biltillverkarförbundet ACEA lovade EU-kommissionen att till 2008 minska utsläppen till 140 gram per kilometer. Egentligen var medlemsstaternas och Europaparlamentets krav ännu ambitiösare – att

Lediga tjänster

Fria Tidningar söker:

- [PROJEKTLEDARE FÖR WEBB](#)

Senaste nytt

måndag 30 oktober

- [Ny sajt ger dig billig och grön skjuts](#)
- [Folket kräver del av skuldlätnadskakan](#)

söndag 29 oktober

- [Volvo värst på växthusgas](#)
- [Ungerns folk har problem](#)
- [Ny komet på skolhimlen](#)
- [Guvenör Ruiz sitter kvar i Oaxaca](#)

lördag 28 oktober

- [Retoriken radikaliseras i opposition](#)
- [Fackföreningar mobiliserar mot försämrad a-kassa](#)
- [Kärnkraften hotar kommande generationers möjligheter](#)
- [Mode- och skönhetsindustrin har ersatt kyrkan](#)
- [Dukat för lek och fantasi](#)
- [Nytt från Fattaru, Charlie Persson och Fredrik Johansson och Hundarna](#)
- [Frölundas enda kommunala högstadium läggs ner](#)
- [Trädgårdsterapi öppnar ögonen för det lilla i livet](#)
- [Demokratiska reformer dröjer i Thailand](#)

fredag 27 oktober

- [Ännu dödar](#)

till 2005 eller allra senast 2010 minska snittutsläppen till 120 gram per kilometer. Det motsvarar ungefär en halvliter bensin per mil.

Det europeiska miljönätverket T&E tyckte att EU:s officiella rapporter om prestationerna publicerades för långsamt – med två års fördröjning – varför de själva köpte in statistiken från en tysk databas. Samtidigt valde de att avslöja bilmärkenas individuella utsläpp, vilket EU-kommissionen hade lovat bilbranschen att inte avslöja.

Christer Gustafsson på Volvo säger att han tror att företaget skulle gå i konkurs om de skulle sluta sälja sina mer bränsleslukande modeller.

– Om vi skulle sluta tillverka det som kunderna frågar efter vill jag påstå att vi inte överlever som tillverkare. Om vi till exempel skulle minska på säkerheten eller ta bort stadsjeepen XC90 ur vårt program skulle vi tappa enormt med kunder. Här gäller det att erbjuda både det attraktiva med hög kundacceptans och det effektiva som minskar koldioxidutsläppet, säger han.

För bara några veckor sedan meddelade Volvo att de lägger ned sin satsning på miljövänliga gasdrivna bilar. Orsaken var att de sålde för dåligt, enligt Christer Gustafsson, bara omkring 10 000 bilar på tio år.

Men argumenten biter inte på EU-parlamentarikern Anders Wijkman.

– Det är ingen hemlighet att bilföretagen tjänar mer pengar på motorstarkare och större bilar. Det är inte bara konsumenterna som väljer utan det handlar ju om reklam och marknadsföring också. Bilföretagen bär ett väldigt stort ansvar för att så lite hänt, säger han på mobiltelefon från en klimatkonferens i Kina.

Enligt Kyotoprotokollet ska EU senast 2012 ha strypt sina växthusgasutsläpp till en knapp tiondel under 1990 års nivåer. Men inom den viktiga transportsektorn går utvecklingen inte åt rätt håll. Den ökade i EU-länderna sina växthusgasutsläpp med 26 procent mellan 1990 och 2004. Trots det finns en chans att EU totalt sett klarar miljömålen eftersom till exempel hushåll och industri blivit mer effektiva.

– Men på sikt finns inte en chans att klara miljömålen om inte transportsektorn, inklusive flyget, klarar kraven. Nästa steg måste bli ännu tuffare, säger Anders Wijkman.

Till skillnad från USA, Kina och Japan har EU hittills inte haft några bindande regler för fordons bränsleeffektivitet. Nu ska det bli ändring på det. I förra veckan antog EU-kommissionen en energieffektiviseringsplan och i torsdags sa miljökommissionären Stavros Dimas att lagstiftning ska tvinga biltillverkarna att nå ner till 120 gram koldioxid per körd kilometer år 2012.

– Detta blir ett dilemma för företagen som tjänar mer på stora bilar. Konkurrensen på småbilsmarknaden är mycket värre, där kommer Asien starkt. Volvos chans att ligga kvar i det dyra segmentet är att bygga hybridbilar, då kan de komma ned till kanske 120–130 gram per kilometer trots att de så att säga tillverkar stora traktorer, säger trafikexperten Magnus Nilsson på Svenska naturskyddsföreningen.

andreas@fria.nu

Andreas Hedfors

[Skicka denna artikel till en vän](#) [Läs mer av Andreas Hedfors](#)

Du har väl inte missat att du just nu kan teckna en prenumeration till [kampanjpris?](#)

[bomberna i Libanon](#)

- [Centrum mot rasism har inte uppfyllt målen](#)
- [Han ger Vysotskij nytt liv](#)
- [Dansk domstol stoppar nättrafik](#)

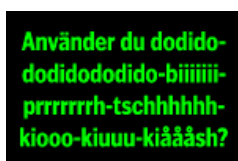
torsdag 26 oktober

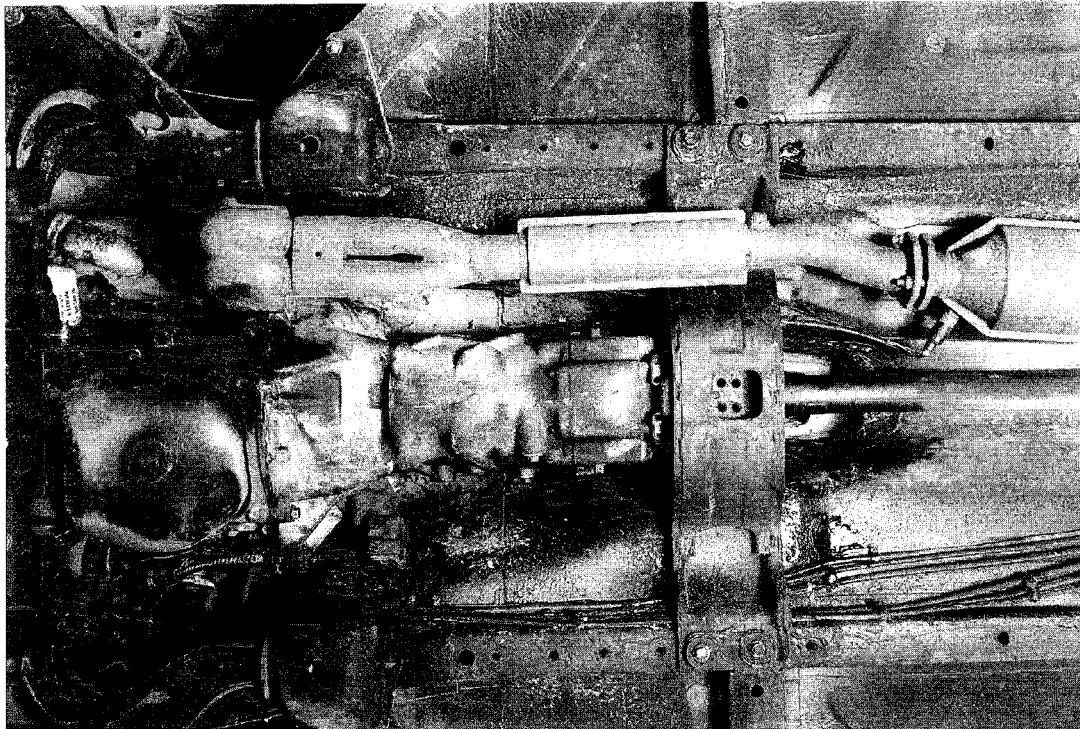
- [Ännu en natt bland de hemlösa](#)

[Äldre Artiklar](#)

För lite debatt?

Vill du skriva debattartiklar? Skicka in ditt bidrag till debatt@goteborgsfria.nu eller hör av dig till oss på [redaktionen](#).





Volvo 240 Station

FOTO WOUT BERGER, UIT 'VRROOM! VRROOM!' VAN HANS AARSMAN, UITGAVE NA PUBLISHERS

(auto's) Zuinig rijden

Schoon op de snelweg

Voor het eerst zijn alle auto's goed vergeleken. Wat blijkt? Alle verhalen over vuile dieselauto's en schone LPG kunnen op de schroothoop. Door **Caspar Janssen**

Nee, voor de zelfverklaarde milieuvriendelijke en licht alternatieve burger die graag in een sjofele, oude en flinke Volvo, Citroën of Peugeot rondrijdt, is er geen goed nieuws; het blijven vuile en brandstofslurpende auto's waarmee ze de show stelen op de snelweg. Wel is er goed nieuws voor de gefortuneerde milieubewuste automobilist die op een onbewaakt ogenblik zijn ASN-spaarrekening plundert en een splinternieuwe dieselauto aanschaft. Hij of zij hoeft zich daarover niet schuldig te voelen. Want sinds deze week staat vast: een nieuwe dieselauto, mits voorzien van roetfilter, is niet vervuilerder dan een nieuwe benzineauto. En als de automobilist dan ook nog eens zijn oude auto (diesel of benzine) inruilt, bewijst hij het milieu zelfs een dienst. Want oude auto's zijn per definitie vervuilerder dan nieuwe auto's. Dat beweert althans de Milieu Centraal. De stichting, die zich bezig houdt met energie en milieu in het dagelijks leven, vergeleek de milieubelasting van auto's die op verschillende brandstoftypes rijden. Dat gebeurde gek genoeg nooit eerder op nauwkeurige wijze, wegens het ontbreken van een adequate rekenmethode. Die methode bestaat nu wel. Het Delftse onderzoeks- en adviesbureau CE introduceerde onlangs de zogeheten 'geïntegreerde milieumaat'. Milieu Centraal paste die toe op personenauto's. Daarbij keken de onderzoekers naar de zuinigheid van auto's (hoeveelheid uitgestoten CO₂), hoe schoon een auto is (hoeveelheid uitgestoten

vervuilende stoffen) en naar de milieubelasting die wordt veroorzaakt door de raffinage van de betreffende brandstofsoort. Conclusie: de verhalen over vuile dieselauto's of schone LPG-auto's kunnen van tafel, alle nieuwe auto's in de vergelijkbare klassen zijn in principe ongeveer even schoon, mits de dieselauto is voorzien van een roetfilter. Er is slechts één uitzondering. Hybride auto's, die zowel op benzine als op elektriciteit rijden, springen er wat betreft schoonheid en zuinigheid ver bovenuit. De allerschoonste en allerzuinigste middenklasser is de Toyota Prius, een hybride auto die vorig jaar door Europese autojournalisten werd uitgeroepen tot auto van het jaar. Nee, het is geen Citroën DS, waarmee je nog eens opvalt, maar wie echt schoon en zuinig wil rijden en niet echt een gek figuur wil slaan op de snelweg of voor het stoplicht, kan met een ge-

Alle nieuwe auto's zijn in principe even schoon

rust hart een Toyota Prius aanschaffen. De prijs maakt het verschil niet. Hybride auto's zijn weliswaar iets duurder, maar de aanschaf wordt minder belast. De verkoopprijs ligt ongeveer 10 procent boven die van benzineauto's.

Volgens Marnix van Alphen van Milieu Centraal heeft dit vergelijkende onderzoek een groot voordeel voor de autokoper in spé. 'Hij kan nu in grote lijnen afgaan op de energielabels die op auto's zijn geplakt. Auto's met het energielabel A of B zijn binnen hun klasse zuinig en schoon, daar kun je vanuit gaan. Uiteraard mits dieselauto's standaard voorzien zijn van een roetfilter.'

Het belang van zuinige auto's werd deze week nog eens onderstreept door een verklaring van de Europese milieuoorganisatie T&E (Transport & Environment). Volgens T&E heeft driekwart van de belangrijkste automerken die in Europa worden verkocht het brandstofverbruik van hun auto's onvoldoende omlaag gebracht met het oog op de Europese doelstelling voor 2008. De CO₂-uitstoot blijft dus vooraansnog te hoog. Belangrijker voor Nederland op de korte termijn: ook de uitstoot van fijn stof wordt niet voldoende teruggedrongen en dat brengt grote bouwprojecten in gevaar; het hanteren van de Europese normen voor fijn stof kan de projecten blokkeren.

Volgens T&E doet vooral marktleider Volkswagen het slecht. Renault, nummer twee op de Europese automarkt, doet het daarentegen goed. De automerken met de meeste uitstoot van CO₂ zijn

Nissan, Suzuki, Mazda, Audi, Volvo en BMW. Fiat fabriceert volgens T&E de meest milieuvriendelijke auto's, Renault, Citroën, Ford en Peugeot doen het ook goed.

Die gegevens komen in grote lijnen overeen met het overzicht van A- en B-labelauto's dat de ANWB publiceert op zijn website. Wie echt energiezuinig wil rijden kan daar ontdekken welke auto's tot het selecte groepje behoort met het energielabel A. Het zijn vooral de kleine auto's, al zit er opmerkelijk genoeg een enkel busje tussen en een stationwagon (de Opel Astra-H). De allerzuinigste auto rijdt op diesel. De Smart 450 fortwo, diesel (450(0) '90' rijdt 1 op 29,4 en heeft de alleraagste CO₂-uitstoot, (90 gram per kilometer). Maar ja, de Smart is dan ook de allerkleinste auto die er bestaat. Niet bepaald de gedroomde auto voor een beetje alternatief imago. Dat geldt voor geen enkele van de energie A-labelauto's. Misschien is dat goed nieuws: het zou kunnen betekenen dat het milieu in de autowereld mainstream is geworden.

Overigens moet Marnix van Alphen van Milieu Centraal toegeven dat er een groot praktisch probleem is bij het opschonen van het Nederlandse wagenpark: de meeste mensen kunnen helemaal geen nieuwe auto betalen en geven de voorkeur aan gebruikte auto's. 'We zullen het in eerste instantie moeten hebben van de lease-maatschappijen. Maar dat gaat helemaal niet slecht. Er zijn er al maatschappijen die alleen maar zuinige auto's aanschaffen. En sommige banken en andere bedrijven doen het ook, vanwege hun imago.' ■

Zuinige auto's

Auto's met het energielabel A (de energielabels gaan van A t/m G) (bron ANWB/RDW)



hybride auto's
Toyota Prius (foto)
Honda Civic 4D IMA



Auto's met benzine motor
Citroën C1,
Daihatsu Cuore 3 deurs
Daihatsu Sirion 2
Ford Focus
Ford Focus Wagon
Honda Civic 5D
Opel (drie typen)
Peugeot 107 (foto)
Smart 450 fortwo
Toyota Aygo



Auto's met dieselmotor
Citroën Jumper
Fiat Ducato Combinato
Ford Focus
Ford Transit Tourneo
Mercedes-Benz Sprinter
Renault Mégane (foto)
Renault Mégane Sedan
Renault Mégane Grand Tour
Smart 450 fortwo, diesel '90'
Volkswagen Polo

Let op! Niet alle uitvoeringen van genoemde auto's dragen energielabel A en nog niet alle nieuwe auto's met dieselmotor hebben standaard een roetfilter. Meer informatie: www.ANWB.nl

Laatste nieuws (Novum/ANP) | economie | 25-10-2006 10:59

■ **Drie kwart automerken doet te weinig aan milieu**

BRUSSEL (ANP) - Drie kwart van de belangrijkste automerken die in Europa worden verkocht, hebben het brandstofverbruik van hun auto's onvoldoende omlaag gebracht. Dat heeft de milieuorganisatie T&E woensdag gezegd. Volgens de organisatie doet vooral marktleider Volkswagen het slecht.

In Europa worden twintig grote merken verkocht. Zij zijn verplicht om hun voertuigen steeds zuiniger te maken om het milieu te ontzien. Volgens T&E verbetert Volkswagen zijn auto's half zo snel als vereist. De nummer twee op de Europese automarkt, Renault, zit wel op het juiste pad om de doelstelling voor 2008 te halen.

Uit eigen onderzoek van T&E (Transport & Environment) blijkt overigens dat auto's van Nissan gemiddeld het meeste koolstofdioxide (CO2) uitstoten. Dit gas, dat zorgt voor het broeikas effect en daarmee voor de opwarming van de aarde, komt ook bovenmatig uit auto's van Suzuki, Mazda, Audi, Volvo en BMW, aldus de milieuorganisatie.

Fiat is de fabrikant van de meest milieuvriendelijke auto's voor de Europese markt, stelt T&E. Naast dit merk en Renault, scoren ook Citroën, Ford en Peugeot goed.

[Print](#)25-10-2006

Automerken doen te weinig aan milieu

BRUSSEL - Driekwart van de belangrijkste automerken die in Europa worden verkocht, hebben het brandstofverbruik...

...van hun auto's onvoldoende omlaag gebracht om de afgesproken doelstelling voor 2008 te halen. Dat heeft de milieuorganisatie Transport & Environment (T&E) gisteren bekendgemaakt. Volgens de organisatie doet vooral marktleider Volkswagen het slecht.

In Europa worden twintig grote merken verkocht. Zij zijn verplicht om hun voertuigen steeds zuiniger te maken om het milieu te ontzien. Volgens de milieuorganisatie verbetert Volkswagen zijn auto's half zo snel als vereist. De nummer twee op de Europese automarkt, Renault, zit wel op de juiste koers om de doelstelling voor 2008 te halen.

Uit eigen onderzoek van T&E blijkt overigens dat de auto's van Nissan gemiddeld het meeste koolstofdioxide (CO2) uitstoten. Dit gas, dat het broeikas effect en daarmee opwarming van de aarde veroorzaakt, komt ook bovenmatig uit auto's van Suzuki, Mazda, Audi, Volvo en BMW, aldus de milieuorganisatie.

Fiat is de fabrikant van de meest milieuvriendelijke auto's voor de Europese markt, stelt T&E. Behalve dit merk scoren ook Citroën, Ford en Peugeot goed.

Volgens de belangenorganisatie van autofabrikanten RAI heeft de industrie de laatste tien jaar op vrijwillige basis al "enorme stappen gezet om de uitstoot van CO2 te verminderen. Het gaat om een reductie van 13 procent sinds 1995.

De fabrikanten voelen niet voor wettelijke dwang voor vermindering van de uitstoot.

EU wil minder CO2 autos

Autofabrikanten moeten verplicht worden om hun nieuwe modellen minder van het broeikasgas CO2 te laten uitstoten. Dat heeft Europees Commissaris Stavros Dimas (Milieu) gisteren via zijn woordvoerder laten weten. Tot nu toe geldt die verplichting nog niet.

Dimas reageert hiermee op de tegenvallende resultaten die de auto-industrie boekt bij het verminderen van de CO2-uitstoot door hun autos. Vorige week bleek uit onderzoek van de federatie Transport & Environment dat driekwart van de 20 meest verkochte automerken in Europa het doel niet haalt voor het verminderen van de CO2-uitstoot.

De auto-industrie heeft zich tot (vrijwillig) doel gesteld om de uitstoot in 2008 terug te brengen tot 140 gram CO2 per kilometer, een reductie van 25 procent ten opzichte van 1995. Uit het onderzoek van Transport & Environment bleek Nissan het verst achter te liggen om dat doel te halen, gevolgd door Suzuki, Mazda, Audi, Volvo, BMW en Volkswagen. De fabrikanten die het doel waarschijnlijk wel halen zijn Fiat, Citroen, Renault, Ford en Peugeot.

Het rapport duidt erop dat de vrijwillige afspraken niet opleveren wat we verwachtten, aldus de woordvoerder van eurocommissaris Dimas. Hij gaat de komende maanden pleiten voor een wettelijke limiet op de uitstoot van koolstofdioxide (CO2) door autos.

Europarlementariër Dorette Corbey (PvdA), schrijfster van een rapport over CO2-uitstoot door auto's, hoopt dat de verplichtingen snel ingaan. Dat zal een flinke zet geven aan de nodige verbeteringen. Technisch is het goed mogelijk om een liter op dertig kilometer te rijden, zegt Corbey.

Ze pleit voor een norm van 120 gram CO2 per kilometer in 2008, in plaats van het huidige doel van 140 gram. De limieten moeten gaan gelden per auto, afhankelijk van het gewicht. Verlaging van de belasting op lichte autos zou de gemiddelde CO2-uitstoot in de EU ook helpen verminderen, verwacht Corbey.

Koolstofdioxide geldt als belangrijke oorzaak van de huidige opwarming van de aarde. De transportsector is verantwoordelijk voor 14 procent van alle uitstoot van broeikasgassen. Industrie en landbouw hebben eenzelfde aandeel. Het grootste aandeel hebben de elektriciteitscentrales, met 24 procent.

Verzet autosector EU tegen CO₂-emissie-eis

VAN ONZE CORRESPONDENT

BRUSSEL — Er tekent zich een harde confrontatie af tussen de Europese Commissie en de auto-industrie. Eurocommissaris van milieu Stavros Dimas zint op verplichte reductie van de uitstoot van het broeikasgas kooldioxide door auto's. De Europese automakers verzetten zich fel.

Dimas komt in actie omdat uit recente rapportages blijkt dat veel fabriekanten van personenwagens er niet in slagen om de door henzelf gestelde normen voor terugdringing van de emissie van CO₂ te halen. Met name Duitse producenten scoren slecht.

Dimas en zijn collega van industriebeleid, eurocommissaris Günter Verheugen, hadden al eerder gedreigd met maatregelen, als de industrie de vrijwillig vastgelegde regels niet zou halen. Dimas heeft nu aangekondigd dat hij in december met voorstellen komt voor verplichte reductie van de CO₂-uitstoot.

De Europese auto-industrie, verenigd in de Acea, vraagt de eurocommissaris in een reactie om eerder afspraken over de emissienormen te respecteren. De organisatie wijst erop dat de partijen volgens hun overeenkomst rekening moeten houden met economische omstandigheden en veranderingen op de markt.

Wat betreft het laatste stellen de fabriekanten dat het autokopend publiek tot op heden relatief weinig interesse heeft getoond in zeer zuinige auto's. Sterker nog, er is een groeiende vraag naar grotere en euro-6 tot een plus van €600.

HAARLEM, 20, TSI, c.n. 811 FD

ADVERTENTIE

Dan maar verplicht

De autofabriekanten hanteerden eerst vrijwillige doelen voor minder CO₂ in uitlaatgas

Die normen halen ze niet, met name de Duitse automakers

Brussel neemt dat niet en zint op introductie van verplichte reductie van CO₂-uitstoot

De fabriekanten verzetten zich

Zij vinden dat ze ondanks het missen van de eigen doelen al veel reductie hebben bereikt

veiligere — dus zwaardere en meer brandstof verbruikende — wagens.

Volgens de vrijwillige afspraken zou een nieuwe Europese personenauto in 2008 maximaal 140 gram CO₂ per kilometer mogen uitstoten, en 120 gram in 2012. Met name de grote Duitse automakers komen niet in de buurt van deze normen.

Naast de mogelijke aanscherping van de eisen voor kooldioxide, heeft de Europese Commissie al scherpere eisen voor de reductie van stikstofdioxide en fijnstof in uitlaatgassen op het programma staan, de zogeheten euro-5- en euro-6-regels. De eerste set regels moeten in 2009 ingaan, de tweede in 2014. Volgens een onderzoek naar de gevolgen van de nieuwe regels, leidt euro-5 tot een prijsstijging van €377 per dieselauto, en euro-6 tot een plus van €600.

volgens hem vooral verkiezingsretrek.

'Het is altijd makkelijk om een ander de schuld te geven van je eigen falen. Maar die soep wordt niet zo heet gegeven. Laten we wel wezen, de voordelen van globalisering zijn immens. Goedkope importen houden onze inflatie laag en verhogen onze levensstandaard. Dat is vooral ook voor arme mensen belangrijk. Bovendien kopen de Chinezen massaal onze staatsobligaties. Ik vraag mensen wel eens, heb je enig idee hoe duur je hypotheek anders zou zijn? Protectionisme is echt een achterhoedegevecht.'

Volgens Tannenbaum is het Amerikaanse bedrijfsleven al lang bezig aan een internationaliseringsslag. 'Ik zie het in mijn eigen praktijk. Lasalle werkt vooral voor middelgrote bedrijven. Die keken vroeger niet over de grens, soms amper over de staatsgrenzen. Nu sta ik er verstaeld van hoeveel bedrijven internationaal actief zijn, door export of outsourcing.'

Tannenbaum, die als president van de National Association of Business Economists regelmatig praat met vertegenwoordigers van de regering en van de Federal Reserve (centrale bank), is wel bang dat de toch al zwaar verdeelde Amerikaanse politiek nog verdeelder zal raken als straks het Huis van Afgevaardigden en misschien ook de Senaat de president gaan tegenwerken.

'Verdeeldheid' betekent misschien dat er minder geldverstrijdende maatregelen worden genomen, dus dat is positief. Maar de twee belangrijkste economische problemen die de VS moeten oplos-



Amerikaanse kiezers staan in de rij

sen zijn de vergrijzing en het energiebeleid. En daar wordt niets aan gedaan, omdat de partijen het niet met elkaar eens kunnen worden. Dat dreigt straks alleen maar erger te worden.'

Twee van de grootste kostposten voor de Amerikaanse overheid zijn 'social security' (het pensioenstelsel) en 'medicare' (gratis gezondheidszorg voor ouderen). Beide zijn omslagstelsels.

'Door de vergrijzing worden die systemen onbetaalbaar', zegt Tannenbaum. 'Er zijn genoeg goede ideeën om er iets aan te doen, maar

Huizenmarkt VS ge

De Amerikaanse economist Carl Tannenbaum is niet erg bezorgd over de Amerikaanse huizenmarkt. 'Het is waar dat als de markt zou instorten, dat wereldwijde implicaties zou hebben. Het is een risicofactor, ook voor Lasalle zelf. Wij zijn erg actief in de hypotheekmarkt.'

Er is een correcte aan de gang, dat is zeker. 'De prijzen zijn dit jaar met 3% gedaald', zegt hij. 'De verkopen zijn in anderhalf jaar tijd met 20% afgenomen.

McCreery ziet scherp toe op invoering code

VAN ONZE CORRESPONDENT

BRUSSEL — Eurocommissaris voor de interne markt, Charlie

McCreery, verwelkomt dat afwikkelers van effectentransacties erin zijn geslaagd een vrijwillige code op te stellen die moet leiden tot grotere transparantie en concurrentie. Tegelijkertijd beklamtoonde hij gisteren bij het in ontvangst nemen van de code dat hij zeer scherp zal toezien op de implementatie. 'Ik beschouw dit proces als een lakmoesproef voor betere regelgeving, waarin we niet vanuit Brussel gedetailleerd voorschrijven wat er moet gebeuren, maar de marktpartijen zelf het voorontwikkelen. Ik zeg daar echter wel direct bij dat als de resultaten in de vorm van lagere kosten voor zogenoemde 'clearing'- en 'settlement'-diensten uitblijven, ik alsnog Europese wetgeving zal voorstellen.'

De keus voor een vrijwillige code maakte McCreery in juli, nadat voorgaande Europese Commissies zeventien jaar hadden gewikt en gewogen welke maatregel het meest wenselijk was. De code is opgesteld door de European Securities Exchanges Federation (Fesef), de European Association of Central

Counterparty Clearing Houses (Each) en de European Central Securities Depositors Association (Ecsda).

Formeel is de code alleen van toepassing op aandelen. Maar McCreery hoopt dat de werking geleidelijk wordt uitgebreid naar obligaties en afgeleide producten zoals opties.

De afspraken die de eurocommissaris met de drie ondertekenaars heeft gemaakt, voorzien in een proces in drie fasen. Voor het einde van dit jaar moeten ze zorgdragen voor transparantie van prijzen en diensten. Voor juni komend jaar moet er sprake zijn van toegang tot en interoperabiliteit tussen afwikkelers. Uiteindelijk 1 januari 2008 moet er sprake zijn van operationele scheiding tussen effectenmarkt en afwikkeling, en moet voor beide een afzonderlijke financiële verantwoordelijkheid worden opgesteld.

De Europese Commissie had ook wel gevraagd voor volledige scheiding tussen effectenmarkt en afwikkeling, maar daar is Duitse Borse fel tegen. Het wil geen afscheid nemen van Clearstream, zijn afwikkelingsdochter en een belangrijke inkomstenbron.

Carrière

Vanavond van 20.30-21.00 uur op BNR Nieuwsradio

Iedere week de carrière van een bekende of succesvolle Nederlander. Deze week de carrière van couturier Paul Schullen. De oud-leerling van Edgør Vos over zijn cv en zijn nieuwe modelijn voor de zakenvrouw.

Carrière wordt mede mogelijk gemaakt door **randstad**



100 FM Randstad - Midden Nederland. Overige frequenties op bnr.nl

versión para imprimir

 Imprimir

La mayoría de coches nuevos no reduce las emisiones de CO2 al ritmo prometido

M. C. B. - Madrid
EL PAÍS - Sociedad - 26-10-2006

Cuanta más gasolina utiliza un coche, más dióxido de carbono (CO2) libera a la atmósfera. Mejorar la eficiencia del consumo de combustible de los coches es, por esta razón, una de las piezas clave para combatir los efectos del cambio climático. La Asociación Europea de Fabricantes de Automóvil se comprometió con la Unión Europea en 1998 a reducir gradualmente las emisiones de CO2 en los vehículos de nueva fabricación, de forma que en 2008 no se superaran los 140 gramos por kilómetro y, a partir de 2012, los 120 gramos.

Pero la mayor parte de las empresas están lejos de alcanzarlo, según un informe hecho público ayer y elaborado por la Federación Europea para el Transporte y el Medio Ambiente (T&E, en sus siglas en inglés). Quince de las veinte mayores compañías que vendieron coches en Europa el año pasado no siguen el ritmo necesario para llegar a cumplir sus compromisos en 2008.

Suspenden, entre otras, Nissan, Suzuki, Mazda, Audi, Volvo, BMW y Volkswagen -la mayor empresa europea de coches atendiendo al nivel de ventas-, que han reducido sus emisiones en menos de la mitad de la tasa necesaria. Fiat, Citroën, Renault, Ford y Peugeot, sin embargo, van por buen camino, según el informe. Para cumplir con lo exigido, las empresas tendrán que mejorar el aprovechamiento del combustible a un ritmo tres o cuatro veces mayor del seguido hasta ahora.

La cuota de las emisiones totales de CO2 debidas al sector del transporte en la Unión Europea era del 21% en 1990 y del 28% en 2004. De la mitad, aproximadamente, son responsables los vehículos de pasajeros y las camionetas.

Carmakers behind on emissions targets

Figures show that emissions from European cars are still above industry's voluntary limits, writes **Emily Smith**

THE European Commission has pledged to introduce legislation, "if necessary", to bring new car CO₂ emissions down to 120 grams per kilometre (g/km) by 2012. Though the wording of the Commission's energy efficiency action plan, put forward last week (19 October), stops short of promising legislation, even admitting the possibility of binding CO₂ targets is a step forward from an environmental perspective.

Until now the Commission has relied on a voluntary agreement, under which the car industry will bring average emissions down to 140g/km by 2008 and 120g/km by 2012.

But the latest annual Commission figures show that, in 2004, emissions still hovered around 161g/km for European cars. Now, according to the action plan, "should it become clear that the voluntary commitments of the car industry to reach 140g CO₂/km by 2008/9 will not be honoured, the Commission will not hesitate to propose legislation".

A long-term strategy on meeting the 2012 target is expected before the end of the year. The Commission also

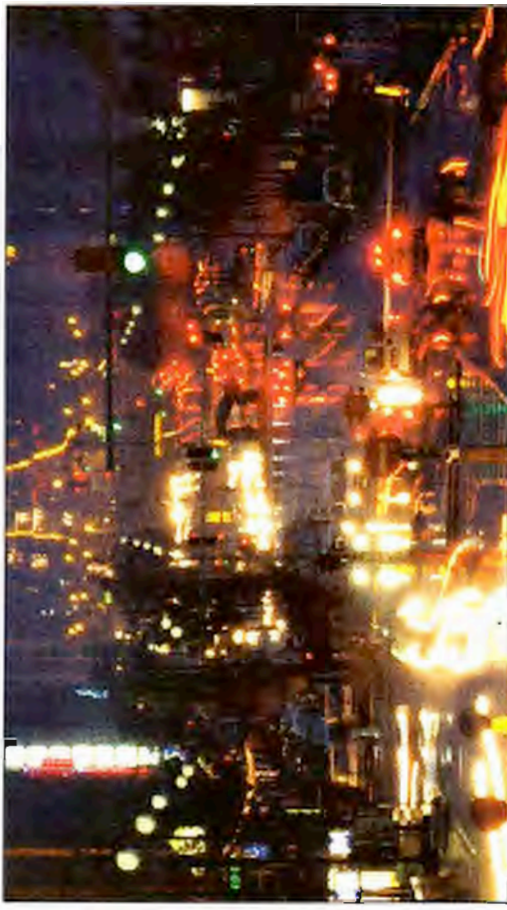
Nissan is the worst performer in Europe followed by Suzuki, Mazda, Audi, Volvo, BMW and Volkswagen. These seven brands all cut emissions at less than half the rate needed to meet their commitment

time look at average emissions from new cars made by all 20 major car brands sold in Europe (see box). The green lobbyists conclude that three quarters of these manufacturers are not reducing emissions fast enough to hit the 2008 target.

T&E compares emissions today with levels from each manufacturer in 1997 – the year the 140g/km target was agreed. Based on this comparison, the environmental group judges that only Fiat, Citroën, Renault, Ford and Peugeot are progressing at an annual rate fast enough to hit the target.

Companies including Seat and Skoda look closer to the target than some of their competitors but, thanks to their low average annual emissions reduction rate, T&E says these brands have run out of time.

According to T&E: "Nissan is the worst performer in Europe followed by Suzuki, Mazda, Audi, Volvo, BMW and Volkswagen. These seven brands all cut emissions at less than half the rate needed to meet their commitment."



Manufacturers' emissions

Brand	Sales 2005	Emissions 1997 (g/km)	Emissions 2005
Fiat	681,613	169	139
Citroën	875,389	172	144
Renault	1,361,607	173	149
Seat	344,693	158	150
Ford	1,167,602	180	151
Peugeot	1,049,819	177	151
Skoda	265,486	165	152
Opel/Vauxhall	1,262,798	180	156
Volkswagen	1,387,628	170	159
Toyota	704,723	189	163
Suzuki	172,941	169	165
Honda	224,258	184	166
Kia	231,434	202	170
Hyundai	294,468	189	170
Audi	582,220	190	177
Mazda	214,105	186	177
Nissan	332,742	177	172
Mercedes-Benz	626,824	223	185
BMW	575,087	216	192
Volvo	224,415	219	195



[Transport](#) Thursday 26 October 2006

Published: Wednesday 25 October 2006 | Updated: 09:31 | [Print this article](#)
Languages: [[FR](#)]

Survey shows Japanese and German carmakers worst at cutting CO2

In Short:

75% of carmakers are failing to meet voluntary CO2 reduction commitments that would also help cut fuel consumption, according to T&E, an environmental pressure group.

RELATED

- [Green cars](#)

Background:

Under the terms of a voluntary agreement made with the EU in 1998-9, carmakers committed to reduce CO2 emissions of new cars to 140 grams per kilometre by 2008-9.

But the commitment has come under fire from NGOs. In its latest report published in August, the Commission said that it would not hesitate to legislate if it becomes clear that the commitment is not met. The situation is "by no means satisfactory", said Enterprise and Industry Commissioner Günter Verheugen's spokesperson. (EurActiv [29/08/06](#)).

Issues:

Nissan, Suzuki, Mazda, Audi, Volvo, BMW and Volkswagen are the worst performers among a group of 20 manufacturers surveyed by the Institute for European Environmental Policy (IEEP) for T&E, the European Federation for Transport and the Environment.

According to T&E who published the figures on 25 October, "75% of carmakers are failing to cut emissions fast enough". Only Fiat, Citroen and Renault have already met their individual target fully, followed by Ford and Peugeot who are close to 100%.

The survey - "How clean is your car brand?" - is based on analysis of sales data for the period 1997-2005. It is the first to track progress of individual car brands in reducing carbon dioxide (CO2) emissions.

Positions:

Aat Peterse of T&E said: "Renault is on track while Volkswagen is way off even though Renault started with higher emissions in 1997."

"Europe must kiss its voluntary targets goodbye and waste no more time in coming up with legally binding measures to double fuel-efficiency in the next decade. Individual carmakers must be held responsible and punished if they fail."

Sigrid De Vries, the spokesperson for ACEA, the European Automobile Manufacturers Association, said that the issue is not about naming and shaming individual brands. She pointed out that the voluntary agreement to reduce CO2 is an industry-wide one that involves all makers. The commitment, she told EurActiv, "is a safeguard for the diversity of the industry," which produces vehicles ranging from heavy-polluting off-roads to small urban cars.

She said "customer demand for heavier cars" has added to the pressure on CO2 emissions along with "regulations on air pollution".

De Vries added that policies should focus on creating demand for more fuel-efficient cars. "ACEA supports CO2-based taxation of cars and alternative fuels in the EU as this will create the necessary demand for CO2 efficient solutions," said Ivan Hodac, secretary-general of ACEA in a statement last month.

Hiroki Ota, European director-general at JAMA, the Japanese automaker association, said that he preferred waiting for official Commission data before making a comment. "The target is ambitious and challenging," he said, adding that

Japanese manufacturers were making efforts to meet them.

Latest & next steps:

- 5 Sept. 2006: European Parliament backs CO2-based taxation for cars. The proposal is now before the Council of Ministers but it is expected to be vetoed (EurActiv [6/09/06](#)).
- End 2006: Commission to adopt a revised long-term strategy to reduce CO2 from cars beyond the current voluntary commitments.

Links

EU official documents

- Commission (DG Environment): [Reducing CO2 emissions from light-duty vehicles](#)
- Commission (DG Enterprise): [Pollutant emissions and climate change](#)

EU Actors positions

- European Federation for Transport and Environment (T&E): [Volkswagen failing on climate; Renault on track to meet EU target \[FR\] \[DE\]](#) (25 Oct. 2006)
- European Federation for Transport and Environment (T&E): [Report - How clean is your car brand?](#) 25 (Oct. 2006)
- European Automobile Manufacturers Association (ACEA): [European Automobile Industry Supports CO2-based Car and Alternative Fuels Taxation](#) (5 Sept. 2006)

[✉ Feed-back to section coordinator](#)

© EurActiv 2000-2005 / [✉ E-mail to an editor](#) [We are seeking](#)

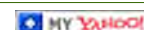
Green Car Congress

Energy, Technologies, Issues and Policies for Sustainable Mobility

30 October 2006

[About GCC](#)

[Contact](#)



[Home](#)

[Topics](#)

[Monthly Archives](#)

[Resources](#)

Google

Search

GCC Web

GCC Sponsors



[« GCEP Awards \\$1.15 Million for Biofuels and Carbon Sequestration Research | Main | Startup Working to Commercialize Direct Injection Ethanol Boosting + Turbocharging »](#)

75% of Major European Car Brands Not Tracking to Meet Voluntary CO2 Reduction Commitments

25 OCTOBER 2006

Three-quarters of the 20 major car brands sold in Europe last year have failed to improve fuel efficiency at the rate needed to meet a key EU greenhouse gas emissions target, [according](#) to a new study commissioned by the organization Transport & Environment (T&E).

The study is the first to track brand-level progress in reducing carbon dioxide (CO₂) emissions under the terms of a commitment made by the car industry to the EU to reduce the average CO₂ emissions from their new car sales in the EU. The EU's objective is to reduce the average CO₂ emissions of newly sold passenger cars in the EU to 120 g/km by 2010. The 120 g/km target represents a 35% reduction over 1995 levels.

Improving fuel efficiency is a basic approach to reducing the emissions of greenhouse gases resulting from transportation. The 120 g/km target corresponds to an average fuel consumption of 5 l/100km (47 mpg US) for gasoline cars and 4.5 l/100 km (52.3 mpg US), to be measured on the official European driving cycle.

The European Automobile Manufacturers Association (ACEA) committed on behalf of its members in 1998 to reduce average CO₂ emissions from their new car sales in the EU to 140 g/km by 2008—a 25% reduction over 1995 levels. The EU informally postponed its deadline for 120 g/km to 2012.

In 1999, the Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA) and the Korean Automobile Manufacturers Association (KAMA) made similar 140 g/km commitments for their EU sales, with a one year offset to 2009. All manufacturers, in other words, had a decade to meet their voluntary target.

The 140 g/km commitment corresponds to an average fuel consumption of 6 l/100km (39.2 mpg US) for gasoline cars, and 5.3 l/100km (44.4 mpg US) for diesels.

In April 2006, T&E published an analysis that showed that the European car industry as a whole was not tracking to meet its greenhouse gas improvements. ([Earlier post.](#)) (See chart at right.)

For this new study, T&E commissioned the Institute for European Environmental Policy (IEEP), UK to analyze sales data at the brand level from the period 1997-2005 supplied by R.L. Polk Marketing Systems GmbH.

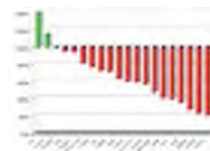
The study includes the 20 car brands that sold more than 150,000 cars in the EU15 in 2005, representing more than 90% of car sales in the EU.

To determine whether or not the automakers are tracking to meet their commitment, IEEP calculated the rate of progress that each of the brands should have achieved by 2005 in order to achieve the 140g/km objective in 2008 or 2009, under a reduction pathway with a constant percentage of improvement per year.

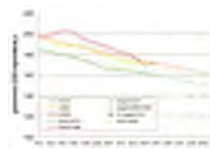
According to the study, 75% of carmakers are failing to cut emissions fast enough to meet those targets. The study found that Nissan is the worst performer in Europe followed by Suzuki, Mazda, Audi, Volvo, BMW and Volkswagen. These seven all cut emissions at less than half the rate needed to meet their commitment.

Fiat is the best performer in Europe, followed by Citroën, Renault, Ford and Peugeot. All five are on track to meet or exceed the target by 2008.

Toyota, maker of the low-emission Prius hybrid, came in seventh (behind Ford and GM's Opel/Vauxhall) and is failing to improve efficiency across its



Performance of top 20 brands relative to projected 2005 reduction target (100% line) required to meet 140g/km commitment. Click to enlarge.

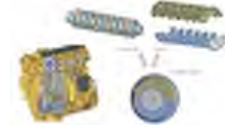


Progress over time in the CO₂ commitment of the three car manufacturing associations, and distance to target if historic rate of improvement is not changed. Click to enlarge.

From the Dashboard
[Mitsubishi Accelerates Electric Vehicle Work](#)



[Caterpillar's Variable Compression Ratio Engine for HCCI](#)



[Azure Dynamics to Build Hybrid Powertrain for Ford E-Series](#)



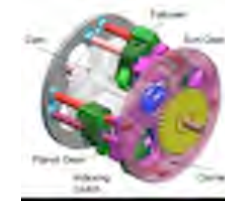
[Ford Introduces 2008 Mariner Hybrid](#)



[Nissan Altima Hybrid Debuts at Orange County Auto Show](#)



[Cam-Based Infinitely Variable Transmission](#)



[CLEANOVA Plus E100 Series Hybrid](#)



[More Details on the Lexus LS 600h Powertrain](#)



[Arguments for Hydrogen Combustion Engines](#)

