

Ljubljana, 8. julij 2008

CO2 emisijski standardi za potniška vozila

Priporočila za glasovanje o amandmajih k predlaganim CO2 emisijskim standardom za potniška vozila na podlagi Langenovega mnenja

16. julija bo odbor Evropskega parlamenta za industrijo, raziskave in energijo razpravljal o amandmajih k predlaganim CO2 emisijskim standardom za potniška vozila. V tem dokumentu predstavljamo ključna priporočila za glasovanje, ki lahko izboljšajo predlagan zakonodajni predpis.

AMBICIOZNI KRATKO, SREDNJE IN DOLGOROČNI CILJI

Amandmaji številka 85 (Corbey), 86 (Guidoni), 87 (Thomsen) in 89 (Harms) določajo cilje 120 g/km v letu 2012 in 80 g/km v letu 2020.

S kombinacijo ciljev 120 g/km v letu 2012 in 80 g/km v letu 2020 bi bilo zmanjšanje emisij CO2 trikrat večje v primerjavi z zmanjšanjem, ki bi ga dosegli s sprejetjem predloga Evropske komisije. S sprejetjem tega cilja bi do leta 2020 prihranili 130 milijonov ton CO2 ekvivalenta, v primerjavi s 43 milijoni ton, ki bi ga prinesli cilji, ki jih predlaga Evropska komisija.¹

Amandma številka 90 (Hall) določa nadaljni cilj 80 g/km v letu 2020.

S ciljem 130 g/km v letu 2012 in 80 g/km v letu 2020 bi v letu 2020 prihranili 121 milijonov ton CO2 ekvivalenta, namesto 43 milijonov ton iz predloga Evropske komisije.

Amandmaja številka 88 (Pribetich) in 91 (Ticau) določata cilj 95 g/km v letu 2020.

Vključitev nadaljnega cilja 95 g/km do 2020 bi še vedno podvojila prihranek CO2 emisij v primerjavi s predlogom Evropske komisije, kar bi vodilo k zmanjšanju CO2 ekvivalenta za 93 milijonov ton v letu 2020.

Amandmaji številka 12 in 95 (Langen), kakor tudi 96 (Niebler/Weisgerber) prelagajo odločitev o cilju za leto 2020 na leto 2014.

Takšna odločitev v letu 2014 bi bila prepozna, saj se morajo proizvajalci vozil zgodaj začeti pripravljati na cilje. Številčni cilj mora biti postavljen zdaj.



Pozivamo vas, da podprete amandmaje številka 85, 86, 87 and 89, ki določajo najbolj ambiciozne cilje zmanjšanja emisij. V primeru, da ti amandmaji ne dobijo zadostne podpore, vas pozivamo, da podprete amandma številka 90, zatem amandmaja številka 88 in 91. Zavrnite amandmaja številka 95 in 96.

¹ Transport & Mobility Leuven (2008), CO2 targets, osnutek poročila pripravljen za Greenpeace

NIČ VEČ ODLAŠANJA

Amandmaja številka 121 in 141 (Lauk), kakor tudi amandmaji 11 (Langen), 83 (Groote), 84 (Lauk), 118 (Buzek), 119 (Vidal-Quadras/del Castillo) in 120 (Chatzimarkakis) odlagajo kratkoročni cilj za tri leta, na leto 2015.

Z ali brez zahtev za dele njihovih vozniških parkov, bodo proizvajalci primorani začeti uvajati spremembe vnaprej pred letom, ko mora biti cilj dosežen.

Če bi v letu 2012 tri četrtine evropskega voznega parka izpolnjevalo cilj 130 g/km iz predloga Evropske komisije, bi bilo potrebno le 9 % zmanjšanje za celoten vozni park, glede na ocene organizacije T&E na podlagi podatkov o modelih iz leta 2006. To predstavlja letno 1,5 % zmanjšanje, ki je zgolj nadaljevanje trenutnega trenda. S 75 % voznega parka, skladnega s ciljem, bi bilo evropsko povprečje v letu 2012 še vedno 146 g/km.



Pozivamo vas, da zavrnete amandmaje številka 121, 141, 11, 83, 84, 118, 119 in 120, ki predlagajo leto 2015 za uveljavitev kratkoročnega cilja.

ZMANJŠANJA, NATANČNO MERJENA NA OSNOVI POSAMEZNIH VOZIL

Amandmaji številka 169 (Hökmarm), 170 (Harms) in 172 (Thomsen) Evropsko komisijo pozivajo k sprejetju postopkov EU za merjenje CO₂ emisij.

Trenutni EU postopki testiranja podcenjujejo raven emisij CO₂. Za boljši odraz resnične ravni emisij vsakega vozila ter zmanjšanje emisij bi morali biti ti postopki testiranja sprejeti.

Amandmaji 11, 15, 27, 43, 45, 92 in 194 (Langen), kakor tudi 94 (Niebler/ Weisgerber), 118, 140 in 175 (Buzek), 119, 139 in 178 (Vidal-Quadras/del Castillo Vera), 105 in 179 (Vlasto/Fontaine/Hudacký), 106, 167 in 180 (Ticau) se nanašajo na ukrepe z nezanesljivimi prispevki k zmanjšanju emisij in katerih učinke ni mogoče kvantificirati v okviru evropskega sistema testiranja.

Langen in drugi predlagajo 'dodatne postopke', vzporedne z vzpostavljenim EU testiranjem, da bi s tem zagotovili upoštevanje ukrepov, katerih učinki so v trenutnem EU testiranju neupoštevani, pri doseganju ciljev proizvajalcev. V okviru teh postopkov bi proizvajalci vozil lahko pri doseganju ciljev uveljavljali rabo določenih tehnologij, pa tudi vzpostavitev 'postopkov vzdrževanja', 'treninga voznikov' ali 'navigacijske infrastrukture' (glede na razlago Langenovega mnenja). Cilji proizvajalcev bi bili primerno 'popravljeni'.

Obstajati ne sme nobena možnost 'popravljanja' rezultatov EU testiranja, razen če je vsak model testiran na primerljiv način. EU standard se lahko nanaša le na znižanje emisij CO₂, ki so merjena na osnovi 'model za modelom'.



Pozivamo vas, da podprete amandmaje 169, 170 in 172 o sprejetju EU postopkov testiranja, ki bodo bolj točno odražali emisije CO₂. Zavrnite amandmaje 11, 15, 27, 43, 45, 92, 194, 94, 118, 140, 175, 119, 139, 178, 105, 179, 106, 167 in 180 o t.i. 'eko-inovacijah', ki spodkopavajo EU postopke testiranja s 'popravljanjem' uradno izmerjenih ravni emisij.

KAZNI, KI BODO ZAGOTOVILE DOSLEDNO IZVAJANJE

Amandmaja številka 147 (Harms) in 148 (Guidoni) določata kazni v višini 150 EUR.

Kazen v višini 150 EUR na vozilo za prekoračen gram nad ciljem je potrebna, da se zagotovi, da bodo proizvajalci dosegli kratkoročen cilj. Ocena učinkov, ki jo je pripravila Evropska komisija

ugotavlja: „ ... za dosego učinka, bi bilo potrebno višino kazni določiti v višini zgornjega dela razpona mejnih stroškov uvajanja ukrepov (150 evrov/gram) za določene proizvajalce.“²

Amandma 149 (Groote) določa kazen v višini 95 EUR od leta 2012.

Evropska komisija ocenjuje, da so maksimalni stroški doseganja skladnosti z zakonodajo za 'mainstream proizvajalce' 95 evrov. Kazen v višini 95 evrov na vozilo za presežen gram bi bila zadosti visoka, da bi večina proizvajalcev poskrbela za skladnost z njihovimi kratkoročnimi cilji.

Amandmaji številka 142 (Albertini et al), 143 in 144 (Vlasto/Fontaine/Hudacký), 145 (Ticau), 146 (Vidal-Quadrás/del Castillo Vera), 150 (Albertini et al), 151 (Langen), 152 in 156 (Lauk) ter 153 (Chmielewski) zmanjšujejo kazni.

Če bi bile kazni nižje od 95 EUR, bi bilo za nekatere proizvajalce gotovo ceneje plačati kazen, kot pa doseči predpisan cilj. Zakonodaja bo neuspešna, če bodo proizvajalci kazni videli kot del stroškov poslovanja.

Izkušnje iz ZDA kažejo, da so proizvajalci vozil pripravljeni plačati kazni namesto izpolnjevanja standardov. BMW, Daimler in Porsche so v zadnjih 22. letih redno kršili predpise. Za leto 2006 je moral BMW plačati 5,1 milijon dolarjev, Porsche 4,6 in Volkswagen 1 milijon dolarjev.³



Pozivamo vas, da podprete amandmaja 147 in 148, ki določata kazni na učinkoviti ravni. V kolikor amandmaja ne dobita zadostne podpore, podprite amandma številka **150. Zavrnite amandmaje 142, 143, 144, 145, 146, 150, 151, 152, 156 in 153,** ki predlagajo znižanje predlaganih kazni.

Več informacij:

Barbara Kvac, vodja projektov pri Focus društvu za sonaraven razvoj, tel: 01 515 40 80 ali 040 722 149, Barbara@focus.si

² Impact Assessment SEC(2007) 1723 - Accompanying document to the Commission proposal for a regulation to reduce CO2 emissions from passenger cars

³ Just Auto: US: CAFE fines hit European manufacturers, 4. januar 2008