

24 Αυγούστου 2012

Να μειωθούν κατά 1/3 οι εκπομπές CO₂ από τα νέα αυτοκίνητα απαιτεί η Κομισιόν

[Επιστήμες / Περιβάλλον - Οικολογία](#)



Μέσα σε 8 χρόνια, τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά φορτηγά που παράγονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να εκπέμπουν κατά 1/3 λιγότερο CO₂, σύμφωνα με την προτεινόμενη νομοθεσία που

αποφασίστηκε τον περασμένο μήνα στις Βρυξέλλες.

Σε περίπτωση που οι νέες προδιαγραφές επικυρωθούν, ο μέσος όρος των εκπομπών από τα νέα αυτοκίνητα δε θα πρέπει να είναι πάνω από 95 g/km μέχρι το 2020, κάτι που αντιστοιχεί σε μείωση άνω των 40 g/km σε σχέση με τα σημερινά επίπεδα και 35 g/km συγκριτικά με τον στόχο του 2015. Οι εκπομπές των ελαφρών φορτηγών θα πρέπει να μειωθούν στα 147 g/km το 2020, συγκριτικά με τα 181,4 g/km του 2010, με ενδιάμεσο στόχο 175 γραμμάρια από το 2017.

Ιστορικό

Τα επιβατικά αυτοκίνητα είναι από μόνα τους υπεύθυνα για περίπου το 12% των συνολικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η ΕΕ πρότεινε νομοθεσία το 2007, θέτοντας πρότυπα αποδόσεων για τις εκπομπές ρύπων από τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα. Αυτήν η νομοθεσία, που υιοθετήθηκε το 2009 από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της στρατηγικής για την βελτίωση της οικονομίας των καυσίμων των αυτοκινήτων και για την βεβαίωση ότι εκπομπές CO₂ από τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα στην Ε.Ε δεν υπερβαίνουν τα 120 g/km.

Η πολυαναμενόμενη Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές, που παρουσιάστηκε από την Επιτροπή τον Φεβρουάριο το 2011, προαναγγέλλει μέτρα για αύξηση των 1,8 τρισεκατομμυρίων ευρώ που η ΕΕ λέει ότι είναι αναγκαία για επενδύσεις σε έργα υποδομής τα επόμενα 20 χρόνια, για να χτίσει ένα ανταγωνιστικό μεταφορικό σύστημα που θα αυξήσει την κινητικότητα, θα αφαιρέσει σημαντικά εμπόδια σε καίρια σημεία και θα αυξήσει την ανάπτυξη και την απασχόληση.

Παράλληλα, η Επιτροπή ανέφερε ότι οι προτάσεις της πρόκειται να μειώσουν δραματικά την εξάρτηση της Ευρώπης στο εισαγόμενο πετρέλαιο και θα μειώσουν τις εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα στην μεταφορά έως και 60% μέχρι το 2050.

Η επίτροπος για την κλιματική αλλαγή Connie Hedegaard, είπε ότι οι στόχοι είναι «φιλόδοξοι αλλά επιτεύξιμοι» και θα ωφελήσουν τους καταναλωτές, μέσω εξοικονόμησης του κόστους των καυσίμων, ενώ θα βοηθήσουν και την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία να ανταγωνιστεί τους κατασκευαστές αυτοκινήτων εκτός Ευρώπης.

«Αυτό που προτείνουμε είναι ένας δίκαιος και ισορροπημένος κανονισμός», τόνισε.

Οι προτάσεις θα πρέπει τώρα να γίνουν αποδεκτές από τα κράτη μέλη και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, προκειμένου να τεθούν σε ισχύ. Αυτή η διαδικασία θα είναι μεγάλο τεστ, αφού οι αυτοκινητοβιομηχανίες συνεχίζουν να πιέζουν πολιτικά για τους στόχους.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της ΕΕ, με τις προτεινόμενες μειώσεις ο μέσος οδηγός ενός νέου αυτοκινήτου το 2020 θα εξοικονομεί περίπου 340€ τον πρώτο χρόνο σε κόστη καυσίμων, και μεταξύ 2.900 € και 3.800€ στα 13 χρόνια ζωής του αυτοκινήτου, συγκριτικά με τον στόχο του 2015. Αυτό ισοδυναμεί με συνολική εξοικονόμηση περίπου 30 δις ευρώ και σχεδόν 160 εκ τόνων εισαγόμενου πετρελαίου ετησίως για ορυκτά καύσιμα. Θα μπορούσε επίσης να αυξήσει το ΑΕΠ της ΕΕ κατά 12 δις ευρώ το χρόνο και να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας, όπως επίσης και εξοικονόμηση.

Ωστόσο οι κατασκευαστές αυτοκινήτων κάνουν ισχυρό λόμπυ εναντίον των προτάσεων στους διαδρόμους των Βρυξελλών, ισχυριζόμενοι ότι οι αυστηροί στόχοι θα επιφέρουν υψηλότερα κόστη στην έρευνα και την ανάπτυξη καθώς και στην προσαρμογή των γραμμών παραγωγής.

Η Hedegaard απέρριψε αυτούς τους ισχυρισμούς, σημειώνοντας ότι οι εταιρείες αυτοκινήτων έκαναν τις ίδιες διαμαρτυρίες και για τους στόχους του 2015. Ακόμη, οι κατασκευαστές έχουν σχεδόν πετύχει τους στόχους του 2015, δηλαδή πολύ πριν την ώρα τους. «Κοιτάξτε πίσω σε αυτά τα τρομακτικά πράγματα που είπαν ότι θα συμβούν, και μετά να δείτε τι κάνουν οι κατασκευαστές- η καμπύλη της καινοτομίας έχει απογειωθεί», είπε.

Οι στόχοι είναι μια σπίθα ανάπτυξης, είπε η Hedegaard. «Όποιος αγοράζει ένα αυτοκίνητο βλέπει ότι είναι πιο αποδοτικό σε σχέση με κάποια χρόνια πριν- αυτό δε συνέβη αυτόματα, αλλά είναι αποτέλεσμα των στόχων», υπογράμμισε.

Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη ζήτηση για μοντέλο που καταναλώνουν λιγότερα καύσιμα: «Αρέσουν στους ευρωπαίους πολίτες τα φθηνότερα αυτοκίνητα».

Από την άλλη μεριά τη δική της αντίθεση στις προτάσεις εξέφρασε η Greenpeace, χαρακτηρίζοντάς τις πολύ αδύναμες: «Οι προτεινόμενες προδιαγραφές φέρουν τα δακτυλικά αποτυπώματα του λόμπυ της αυτοκινητοβιομηχανίας. Είναι μια δειλή κίνηση από την κομισιόν ενόψει των σκληρών διαπραγματεύσεων με το Κοινοβούλιο και τις κυβερνήσεις της ΕΕ. Υπάρχουν πολλά που μπορούν να κερδηθούν από υψηλούς στόχους απόδοσης, τόσο για τους οδηγούς όσο και για το

κλίμα» δήλωσε η Franziska Achterberg εκ μέρους της οργάνωσης.

Η Greenpeace θεωρεί απαράδεκτο να επιτρέπεται στις αυτοκινητοβιομηχανίες να παράγουν ενεργοβόρα αυτοκίνητα, τα οποία εκπέμπουν μεγάλες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα και να καλύπτονται μέσω των μικρότερων μοντέλων τους (υπολογίζοντας το μέσο όρο εκπομπών του συνόλου των μοντέλων τους).

Επίσης ο Greg Archer, εκπρόσωπος της οικολογικής οργάνωσης «Transport and Environment», με έδρα τις Βρυξέλλες, δήλωσε ότι: «Οι προδιαγραφές κατανάλωσης κάνουν καλό στις δουλειές, στην ευρωπαϊκή οικονομία, ωφελούν τους οδηγούς και τον πλανήτη. Πρόκειται για μια εντυπωσιακή πρόταση, αλλά τα οφέλη θα μπορούσε να είναι πολύ μεγαλύτερα, αν η επιτροπή έβλεπε το πράγμα πιο φιλόδοξα.»

Η οργάνωση θεωρεί ότι ο στόχος 80 g/km για το 2020 θα ήταν εφικτός και θα απέφερε στους οδηγούς 650 ευρώ ετησίως, ενώ για το 2025 θα έπρεπε να τεθούν ως στόχος τα 60 g/km.

Πηγή: euractiv.gr

<http://bit.ly/11PuSSC>