

Greenpeace hield oliecarwash bij Europese autolobby (20.10.10)

Precies een half jaar na de olieramp in de Golf van Mexico stelde Greenpeace vandaag het rapport 'Steering Clear of Oil Disasters' voor. Dit rapport becijfert hoeveel de vraag naar olie in de EU zou kunnen dalen, mochten er strengere prestatienormen voor CO2-uitstoot worden ingevoerd voor nieuwe personenwagens en bestelwagens. Om het verband tussen de verantwoordelijkheid van de transportsector [1] en rampen zoals Deepwater Horizon in beeld te brengen, organiseerde Greenpeace een carwash met (nep)olie bij de kantoren van ACEA, de Europese federatie van autoconstructeurs.

Een twintigtal Greenpeacevrijwilligers parkeerden vanochtend drie voertuigen [2] voor de deur bij ACEA. Nadien gaven ze de wagens een wasbeurt met 'olie'. "Deze brandstofverslindende wagens liggen mee aan de oorzaak van de wedloop om de laatste druppels olie", zegt Joeri Thijs van de transportcampagne van Greenpeace België. "Om aan de stijgende vraag te voldoen, boort de olieindustrie steeds meer vervuilende en moeilijk bereikbare reserves aan in de diepzee, teerzanden en op de Noordpool. De autoconstructeurs talmen met de ontwikkeling van zuinigere modellen en dragen dus ook verantwoordelijkheid voor rampen zoals Deepwater Horizon. De enige manier om dergelijke catastrofes te voorkomen, is om risicovolle olieontginning simpelweg overbodig te maken."

8 procent minder olie tegen 2030

Het rapport van Greenpeace, 'Steering Clear from Oil Disasters' [3], bewijst dat de EU enkel via een ambitieuze uitstootnorm voor personen- en bestelwagens [4] tegen 2030 een besparing van 8 procent op de totale olieconsumptie in de EU of een 13% besparing op olie in de transportsector kan bereiken (vergeleken met het huidige scenario). Een ambitieuzere uitstootnorm maakt de nood aan risicovolle olieontginning volledig overbodig. Bovendien zou dit een jaarlijkse besparing van 42 miljard dollar op de import van ruwe olie betekenen.

De transportsector hinkt achterop in de wereldwijde inspanningen om klimaatverandering tegen te gaan [5]. "Volgens de autolobby vallen ambitieuzere CO2- normen niet te verwezenlijken. Maar recente technologische ontwikkelingen maken duidelijk dat het verbruik van bijvoorbeeld bestelwagens en lichte vrachtwagens wel degelijk sterk verminderd kan worden", zegt Joeri Thijs. Sinds 2007 hebben een aantal van de meest verkochte modellen reducties van meer dan 10 procent gehaald. Voorstellen van de Europese Commissie eisen van de autobouwers een vermindering van 14 procent tussen 2007 en 2016.

Greenpeace vraagt het Europees Parlement om het verband tussen de uitstootnormen van voertuigen en vervuiling en risico's door onconventionele olieontginning te erkennen en het voorstel voor een ambitieuzere CO2-reductienorm voor bestelwagens te versterken in de volgende plenaire zitting op 23 november. Vervolgens moet het Belgische EU-voorzitterschap het voortouw nemen door tijdens de discussies tussen de lidstaten voor ambitieuze normen te pleiten."

Rapport (in het Engels) en een Nederlandse samenvatting zijn weldra beschikbaar op <http://www.greenpeace.org/belgium/pers/>

Noten

[1] De transportsector is verantwoordelijk voor 60% van de olieconsumptie in de EU. Meer dan de helft daarvan wordt verbruikt door personen- en bestelwagens. (DG TREN 2008 European Trends in Energy and Transport: Trends to 2030 – Update 2007)

[2] Renault Laguna Grandtour (133-210g CO2/km), Mercedes GLK 300 (158-251g CO2/km) en een bestelwagen VW Transporter (199-322g CO2/km)

[3] De studie 'Steering Clear of Oil Disasters. How progressive CO2 emission standards can help

to reduce unconventional oil imports to the EU' werd uitgevoerd door Transport and Environmental Policy Research (TERP) met de steun van Steve Pye Associates. Het rapport (in het Engels) en een Nederlandse vertaling van de samenvatting zijn beschikbaar op <http://www.greenpeace.org/belgium/pers/>

[4] Voor personenwagens 2 liter per 100 kilometer (50g CO₂/km) tegen 2030 en voor bestelwagens 3,5 liter (88g CO₂/km). De Duitse milieuminister Nortbert Röttgen zei eerder dit jaar dat alle nieuwe wagens tegen 2040 aan de norm van 10-35g CO₂/km moeten beantwoorden.

[5] Uitstoot van broeikasgassen door de transportsector is met 29 procent gestegen tussen 1990 en 2007, dit ondermijnt reducties die door andere sectoren bereikt werden.



Foto Greenpeace