

Een groen autosalon? Laat ons niet lachen!

De hoogmis van de autoverkoop zal in januari volgend jaar groen kleuren. Althans, dat wil de auto-industrie ons doen geloven. Maar ook al promoten sommige constructeurs een zuinig model met het milieu als verkoopargument, bij de rest van het gamma blijft het huilen met de pet op. Ook al wordt milieu het centrale thema van het Autosalon in januari, het merendeel van de auto's die in de Heizelpaleizen gepromoot wordt, zit v er boven de EU-doelstellingen wat CO₂-uitstoot betreft. Greenpeace stelt vast dat het vooral om een groen likje verf gaat dat niets aan de milieuvervuilende business-as-usual verandert. Hieronder vindt u een beknopt overzicht van een paar vaststellingen waaruit telkens een paar **ongemakkelijke vragen** volgen. Wij hebben op die vragen nog geen afdoend antwoord gekregen van de auto-industrie. Misschien lukt het u als journalist wel?

Vaststelling 1

Autoconstructeurs blijven volop auto's op de markt brengen die de EU-doelstellingen voor CO₂-uitstoot voor nieuwe auto's ruimschoots overschrijden. Europa stelde al in 1995 een gemiddelde CO₂-uitstoot bij nieuwe wagens voorop van 120gr CO₂/km. Vandaag is de gemiddelde uitstoot nog steeds 160gr CO₂/km en worden er nog volop auto's op de markt gebracht met een uitstoot van meer dan 180, 240 en zelfs 360gr CO₂/km⁽¹⁾.

Vaststelling 2

In een Britse studie ⁽²⁾ toont dat als we vandaag in elke klasse (mini, sportwagen, terreinwagen, ...) de meest zuinige auto als norm zouden gebruiken, we dan de Europese CO₂-doelstellingen voor 2008 zouden halen. Dit betekent dat autobouwers vandaag al zouden kunnen kiezen om de specificaties en technologie van die zuinigste auto's per klasse standaard voor elke auto te gebruiken. Dat betekent dat ook de gemiddelde gezinswagen nog zuiniger kan, alleen al door het veralgemenen van de huidige 'state of the art'. Maar autoconstructeurs blijven lobbyen tegen ambitieuze EU-doelstellingen inzake CO₂-reductie voor nieuwe auto's. Ze gebruiken hierbij het argument van de nood aan langere aanlooptijden.

Vaststelling 3

Naast de bestaande technologie is ook de vermindering van het gewicht bij auto's een belangrijk middel om de CO₂-uitstoot naar beneden te halen. Wagens zijn de laatste 10 jaar echter alleen maar zwaarder geworden. Veiligheidsregulering wordt hiervoor vaak als reden aangehaald. Maar dat werd door experts weerlegd. Het gerenommeerde Euro NCAP zei hierover: "*Blaming safety is unfair, incorrect and just hides the fact that there are other issues responsible for industry's failure to meet its contract with society. The performance of smaller and lighter cars at Euro NCAP clearly shows that improved safety does not need additional weight*", aldus Prof. Claes Tingvall, voorzitter van de European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) ⁽³⁾. "*It is not safety that makes the weight - it's size, comfort and, most importantly, the top speed capabilities of today's cars*", luidt de veelzeggende conclusie.

Vraag 1

Hoe strookt de verkoop en promotie van energieverblindende auto's met de klimaatbeloftes die de autoconstructeurs 10 jaar geleden aan Europa deden?

Vraag 2 en 2 bis

Is het, de huidige energieprijzen indachtig, een goede zaak voor de consument dat bestaande zuinige specificaties en technologieën maar mondjesmaat worden geïmplementeerd en nog steeds geen standaard zijn?

Waarom volstaan 12 jaar (of 2 productiecyclussen) sinds 1995 niet om de nodige aanpassingen te doen? Waarom blijft de auto-industrie met het argument van de lange aanlooptijden zwaaien alsof de EU-doelstellingen pas begin dit jaar werden aangekondigd?

Vraag 3 en 3 bis

Hoe rijmt de auto-industrie haar klimaatbeloftes aan de EU met de stijgende trend naar zwaardere en krachtigere auto's?

Waarom hebben auto's vandaag vaak maximumsnelheden van meer dan 200, 250 km/u terwijl dit nefast is voor het milieu en voor verkeersveiligheid? Waarom moeten wagens in 5 seconden van 0 naar 100 km/u kunnen optrekken? Hoe valt dit te rijmen met het 'Ik rijd e-positief'-project van FEBIAC, waarmee men ecologisch rijden wil promoten?

Een groen autosalon? Laat ons niet lachen!

Vaststelling 4

Recente rapporten liegen er niet om: grootschalige productie van biobrandstoffen, wat nodig zou zijn om een aanzienlijk deel van onze auto's op biobrandstoffen te laten rijden, zou meer milieuschade aanrichten dan dat het milieuwinst zou opleveren. Massale ontbossing, intensieve industriële landbouw en ook nefaste sociale gevolgen zijn maar een paar voorbeelden van de keerzijde van de medaille. Toch zet het Autosalon biobrandstoffen opnieuw in de kijker.

Vraag 4

Spiegelen de autoconstructeurs de consument geen pseudo-oplossing voor, die hem doet geloven dat hij met biobrandstoffen in de tank evenveel kilometers kan blijven rijden als nu zonder schade aan het milieu te berokkenen?

Vaststelling 5

In een brochure over CO₂, uitgegeven door de organisatoren van het Salon eerder dit jaar, wordt de impact van de mens (en zeker van de auto) op de klimaatverandering geminimaliseerd (4). Nochtans is er een wereldwijde consensus dat de mens de belangrijkste oorzaak is van de klimaatverandering.

Vraag 5

Waarom legt de auto-industrie de conclusies van wetenschappers wereldwijd naast zich neer? Zal het minimaliseren van de impact van de auto op de klimaatverandering ook de teneur zijn in de milieu-informatie op het Salon?

Laat u niet misleiden door de groene verpakking van het autosalon!

Voor meer info

www.greenpeace.org/klimaat/transport

joeri.thijs@be.greenpeace.org

0496/26.31.92

Nota:

- 1) Bron: CO₂-gids van de auto, FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu
- 2) CO₂ targets - is the car industry crying wolf? Jay Nagley voor Clean Green Cars www.cleangreencars.co.uk
- 2) Persbericht European Transport Safety Council "Better car safety does not jeopardise emission reduction" 13 nov. 2006 www.etsc.be/documents/CO2_emissions_speed.pdf
- 4) "De uitdaging CO₂", brochure uitgegeven door FEBIAC, 2007.

