

## **CONSULTATION ON REDUCING CO2 EMISSIONS FROM ROAD TRANSPORT**

### **NON-REGISTERED ORGANISATIONS' COMMENTS IN RESPONSE TO QUESTIONS C.2, C.4, E.2, E.7, E.9 and F**

The tables below display the comments provided by non-registered organisations in response to the questions referred to above in the online questionnaire. As answering these questions was optional, not all respondents provided an answer or comments for each of the questions. The non-registered organisation response number can be used to cross reference these comments from the non-registered organisations with the response which they provided to the tick box questions in the questionnaire.

**COMMENTS FROM NON-REGISTERED ORGANISATIONS IN RESPONSE TO QUESTION C2**

Non-registered Organisation Response Number	C2 - Please specify why the current legislation is not working or delivering tangible benefits
2	Begründung: Frage lässt sich nicht grundsätzlich mit ja oder nein beantworten, da die für 2020 vorgegebenen Reduktionsziele bereits den Einsatz von 0-Emissionsfahrzeugen voraussetzen. Die Realisierung des Technologiewechsels zur Elektromobilität darf jedoch nicht als sicher unterstellt werden, d. h. alle Ziele ab 2020 dürfen nur als indikative Ziele benannt werden, die nur nach einer permanenten Evaluierung der Marktentwicklung verbindlich vorgegeben werden dürfen.
3	zu wenig Reduktion!!!
5	Der BGL fordert für die Minderung der CO2-Emissionen von Kraftfahrzeugen einen ganzheitlichen Ansatz, der den Anforderungen der Praxis standhält. Ganzheitliche Umweltpolitik, gerade im Hinblick auf Emissionszertifikate, beinhaltet auch, dass sich Maßnahmen zur Emissionsminderung selbst amortisieren müssen. Am Beispiel Nutzfahrzeug würde dies bedeuten, dass strengere Vorgaben für Emissionen, die komplexe Technologien erfordern, zwar höhere Investitionskosten verursachen können, dem muss aber eine Reduktion des Kraftstoffverbrauches gegenüberstehen, der eine kurze Amortisationszeit ermöglicht. Der BGL sieht die Notwendigkeit, die Zielvorgaben der VO 510/2011 (CO2-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen) nicht nur am zulässigen Gesamtgewicht auszurichten. Im Transportsektor stellen Nutzlast und Nutzvolumen zwei wesentliche Faktoren für die effiziente Nutzung der Fahrzeuge dar und müssen dementsprechend berücksichtigt werden.
9	For the non-existence of obligations of the member countries of the EU to implement measures to reduce emissions covered in the field of transport and delegate to technological measures of engines in the automotive sector. This is to enhance the displacement modes (Public Transport) and ecomobility (walking, cycling, car pooling and car sharing)
16	Apparently not yet in force
21	I think, it is a source of increased costs of operation of companies, there isn't others profits
22	What about old cars?

**COMMENTS FROM NON-REGISTERED ORGANISATIONS IN RESPONSE TO QUESTION C4**

<b>Non-registered Organisation Response Number</b>	<b>C4 - Please specify why the 2020 target of 147gCO<sub>2</sub>/km for light-commercial vehicles, if technically achievable, should not be confirmed.</b>
<b>2</b>	Begründung: Ein Flottenziel von 147 g/km für leichte Nutzfahrzeuge ab 2020 setzt den Einsatz von Elektromobilitätstechnologien voraus. Ein derartiges Flottenziel kann zur Verschiebung innerhalb der 3 Gewichtsklassen der leichten Nutzfahrzeuge führen, indem die Transportaufgaben zukünftig mit einer zunehmenden Zahl von Fahrzeugen in den unteren Gewichtsklassen erbracht werden. Diese Entwicklung ist kontraproduktiv.
<b>3</b>	noch zu hoch!!!
<b>4</b>	Das Ziel ist falsch. Kriterium sollte im Wesentlichen die Klimateffizienz sein, d.h. die Höhe der spezifischen CO <sub>2</sub> -Vermeidungskosten. Die einzelnen Maßnahmen sollten bewertet werden und diejenigen Maßnahmen zuerst umgesetzt werden, mit denen bei den begrenzten Ressourcen die größte Wirkung (Klimawirksamkeit) erzielt werden kann, z.B. Wärmedämmung etc..
<b>5</b>	Nein. Unter Verweis auf die vorangegangene Antwort sehen wir die zwingende Notwendigkeit bei einem Nutzfahrzeug auch den Nutzwert (Nutzlast und Nutzvolumen) bei den Grenzwerten zu berücksichtigen. Ein weiterer zu berücksichtigender Punkt ist die ganzheitliche Betrachtung von CO <sub>2</sub> -Emissionen und den Schadgasen in Kombination (siehe auch unsere Anmerkung zu Euro VI unter „zusätzliche Anmerkungen“).
<b>9</b>	The target should be reduced, tending to the decarbonisation of transport and encouraging hybrid or/and electrical vans
<b>24</b>	reducing CO <sub>2</sub> emissions from road vehicles is not the most important way to reduce CO <sub>2</sub> in the world

**COMMENTS FROM NON-REGISTERED ORGANISATIONS IN RESPONSE TO QUESTION E2**

Non-registered Organisation Response Number	E2 - In your opinion, which are the policies in which changes might affect the setting of greenhouse gas targets for road vehicles?
2	Die europäische Klimapolitik ist global isoliert. Treiber der Verringerung des Kraftstoffverbrauches in anderen Regionen ist nicht der Klimaschutz, sondern die Verbesserung der Energieeffizienz und die Senkung des Energieverbrauches, insbesondere von Rohöl. Die europäische Klimapolitik muss zu einer ganzheitlichen Klimaschutz- und Energiepolitik transformiert werden, die Technologieentwicklungen zur nachhaltigen Ressourcennutzung und damit die Weltmarktfähigkeit der europäischen Produkte fördert. Die politisch motivierte unangemessene Entlastung der unteren PKW-Segmente führt zu geringeren Anstrengungen im Einsatz innovativer Technologien.
4	Einpreisung von CO2-Preisen beim Treibstoff
5	ø Spielraum bei Fahrzeugabmessungen von Nutzfahrzeugen für Aerodynamik ø Förderung der Forschung und Entwicklung innovativer Kraftstoffe / Antriebskonzepte (wie z.B. Wasserstofftechnologie)
6	- Fuel Taxation - Road usage taxes - Zoning regulations - Vehicle Sales tax
8	Fiscal policy (as Energy Taxation Directive), Transport policy (as Eurovignette Directive), energy policy (as Energy Efficiency Plans), environmental policy, supportive measures for research, innovation and development, social policy, trade policy, monetary policy, etc.
9	An European Directive on Sustainable and Safe Mobility to work To establish a financial framework associated with the carbon tax to achieve revenue for mobility policy in member States.
16	Tax fuel only. It's burning the fuel that gives off the carbon.
18	The aspects of making the engines of vehicles cleaner, on which Euro norms have been focusing over the past 20 years, have proven to reduce most of the harmful emissions per single truck. If technically feasible and at a reasonable cost the only step left is that of CO2 reduction measures. This might be achieved by pure engine technology improvement. Furthermore tyre producers could be called upon in order to further reduce rolling resistance and hence fuel consumption. For HDV's there will be a need for a reassessment of Regulations on dimensions (Reg. 96/53). In order to improve aerodynamics of these vehicles in a feasible way, the EU should not diminish the load length of a HDV, but foresee measures for somewhat longer vehicles whose consumption of fuel can be reduced by specific tools in order to reduce the CX value of these vehicles. Furthermore on a limited basis, member states who wish the implementation of so-called long and heavy vehicles of up to 25,25 metres, should be able.
28	Politique fiscale : incitations pour l'achat de véhicules faiblement émetteurs de GES.

**COMMENTS FROM NON-REGISTERED ORGANISATIONS IN RESPONSE TO QUESTION E7**

Non-registered Organisation Response Number	E7 - Please specify why long term indicative targets for after 2020 should not be set
2	Begründung: Es sollten nur indikative, konditionierte Flottenziele festgelegt werden, die erst nach einer Evaluierung der Marktgegebenheiten und des technologischen Standes verbindlich sein dürfen. Vorausgehen muss eine wissenschaftlich ermittelte, nachhaltige jährliche Reduktionsrate von 2,5 %, die zur Grundlage indikativer Ziele gemacht wird und somit den Herstellern Planungssicherheit gewährt : (optional)
4	Abwarten technischer Fortschritt und Forschung, wenn Ergebnisse vorliegen ggf. Zielanpassung

**COMMENTS FROM NON-REGISTERED ORGANISATIONS IN RESPONSE TO QUESTION E9**

Non-registered Organisation Response Number	E9 - Please specify which alternatives should be considered (to vehicle-based greenhouse gas regulation)
6	GHG emissions from Transport is a function of many parameters, of which emission standards is only one element. CLEPA recommends technology neutrality in emission regulations.
7	l'énergie grise nécessaire au cycle total de vie du véhicule
9	The occupation of urban space by the presence of parked vehicles and outstanding and the occupation of territory by the oversupply of road infrastructure for private vehicles

## ADDITIONAL COMMENTS

Non-registered Organisation Response Number	Additional Comments (Section F)
5	Siehe Anlage als pdf-Datei
8	It is very important to quantify and publish local emissions of each type of vehicle
9	<p>In the package of White Paper Transport already indicates some substantial initiatives, but under no circumstances reveal any obligation for member States. There arises a carbon tax on fuel, no concrete measures are provided to the parking environmental taxes do not raise capital gains taxes on new housing developments. The absence of a Framework Directive on Sustainable and Safe Mobility in UE, policy instrument to regulate the mobility in the territories of the European Union; a Directive whose main objective should be legislate on urban planning and mobility, establishing obligations to evaluate the mobility generated by the urban planning and to internalize the costs of public transportation on duty. This Directive should not trim the mobility rights of people, but if that displaceable by private car to run on fossil energy, internalize all costs of such travel. In the absence of the Directive, member states make it difficult to meet the required reduction in carbon dioxide emissions produced by the transport sector, which operates outside of Europe and the environmental commitments that grows rampant, by failing to price on their emissions covered. The Sustainable Mobility Framework Directive should be the opportunity, to make way for the management of mobility (Mobility Management) and put aside the culture of infraestructuras transport, ie learn to manage with efficiency criteria for more sustainable and efficient modes, ie Public Transport (Metro, Tram, Rail, Trolley, etc.). and strengthen the mobility without consumption of fossil fuels (oil and gas) This sector does not internalize the involved costs (externalities) and that if you apply the polluter pays principle, additional resources would be achieved in the EU for specific actions to improve urban, metropolitan and regional Public transport, that are the priority because they are the modes that are used in home-work trips for most of the population (commuters).</p>
14	Decisions should be such that the EU targets set a real challenge for the rest of the world to follow
15	<p>Der Punkt "Ihr Beitrag kann unter Angabe Ihrer Identität auf den Webseiten der Kommission veröffentlicht werden und ist dort öffentlich zugänglich. Wenn Sie eine anonyme Veröffentlichung wünschen, teilen Sie uns dies bitte mit. Wie soll Ihr Beitrag ggf. veröffentlicht werden?" sollte am Ende des Dokuments stehen, wenn man weiss was für Fragen man beantworten und welche Kommentare man abgeben soll.</p>
18	<p>Setting targets for reduction of CO2 Emissions by HDV's is important for our organization as it aims to reduce oil-dependency which might make the sector even more vulnerable to fluctuations of oil price increases in the future. However a fully investigated cost-benefit analysis is necessary in order to prevent any future EU-legislation from having more costs than benefits overall. These analyses need to include the overall influence on transportation costs on both the micro scale (transport entrepreneurs) and macro-economic consequences. CO2 emissions in the case of HDV are synonyms for diesel engines. No economically viable alternative on a EU-wide scale to the HDVdiesel engine has been found yet, hence the diesel engine is bound to be predominant for the next 10 to 15 years with regards to this segment. Reduction of CO2 will hence have to be realistically sought for within these limits. Should the legislator intervene in a financial of fiscal way and thus make diesel powered HDV more expensive to run, then the consequence would be a mere cost increase without real improvement of CO2 emissions. Therefore more is to be expected from measures that enhance technical innovation and measures that work on reductions of CO2 emissions by changing other legislation like Reg. 96/53 with regards to vehicle dimensions. The Road Haulage sector is characterized by a large number of micro-enterprises or small enterprises. Very often their only investment possibilities regard the acquisition of vehicles. The introduction of new standards at the same time all over the EU for new vehicles is the best way to achieve the desired results. Furthermore haulage companies should be supported in order to be able to make the investments in these new vehicles. Various member states have supported their companies with subsidies for the greenest HDV's in the past, this is the best guarantee possible for a quick implementation of vehicles that will meet higher CO2 emissions standards. When one compares the Road haulage sector with other transport modes, one can see that the fleet renewal is already the fastest. The success story of the implementation of the EURO Norms proves this. However the crisis of 2008/2010 hit hard in the Road Haulage sector, with ever tougher access to credit for entrepreneurs, and even by end 2011 a pressure for many to just survive. Investments are being postponed because there's no alternative. Aiming at the already weakened sector by harsh fiscal measures regarding the existing fleet will worsen the situation at least for half a decade from now, both in terms of the survival chances of these companies and as to the desire decrease in CO2 emissions.</p>

- 28** Malgré les incertitudes concernant les technologies disponibles au-delà de 2020 et leur coût, il serait envisageable et souhaitable de fixer des objectifs au-delà de 2020 (idéalement à 10 ans, sinon à 5 ans), même s'ils sont moins précis que ceux définis pour 2020. Les objectifs pour 2025 ou 2030 viseraient à donner des orientations plus précises que les objectifs à 2050, ce qui pourrait être utile à la fois pour les constructeurs et pour tous les citoyens et entreprises, dans un objectif de sensibilisation et prise de conscience. Les émissions de CO2 doivent rester un élément central. Mais il est important également de prendre en compte les autres émissions ayant un impact sur la santé publique et la "respirabilité" de l'air de nos villes européennes (NOx notamment), ainsi que le bruit, surtout en zone urbaine. Une politique fiscale visant à favoriser l'achat de véhicules moins polluants (ou en faveur des carburants moins polluants) est tout à fait essentielle pour faire prendre conscience aux acheteurs (particuliers et entreprises) de leur rôle décisif dans les changements à venir. Le système ne doit pas reposer exclusivement sur des obligations réglementaires pesant sur les constructeurs, même si celles-ci sont cruciales. Une approche prenant en compte les émissions provenant du cycle de vie énergétique dans son ensemble est très intéressante. Elle ne devrait toutefois pas se substituer à l'approche du cycle de vie énergétique "du réservoir à la roue", qui doit elle aussi rester importante (car impactant le lieu d'utilisation du véhicule). La prise en compte des deux approches en parallèle induit une complexité. Il faut rester attentif à cet aspect et veiller à mettre en place des mesures et incitations claires, facilement compréhensibles pour les citoyens. Nous restons à votre disposition pour d'éventuelles questions complémentaires et/ou pour des consultations à venir.
- 35** Die Automobilindustrie hat immer wieder betont, dass CO2-Begrenzungen Zeit brauchen und teuer sind. Unmittelbar nach der Festsetzung der Grenzwerte für PKW sind die durchschnittlichen CO2-Emissionen der Flotten jedoch bereits drastisch reduziert worden und dies ohne erhebliche Mehrkosten. Der Durchschnittspreis eines Neuwagens hat sich in den letzten fünf Jahren kaum verändert oder ist im Gegenteil noch reduziert worden. Weniger CO2-Emissionen gehen einher mit weniger Kraftstoffverbrauch. Dies bedeutet weniger Devisenausgaben für Erdölimporte. Unter dem Strich wird die europäische Wirtschaft und werden die Kunden finanziell durch ambitionierte CO2-Grenzwerte finanziell entlastet.