

Trenutni sistem testiranja avtomobilov za merjenje učinkovitosti vozil in CO₂ izpustov ne ustreza svojemu namenu. Med rezultati na testih v laboratorijih in tistimi iz realnega se prepad veča. Odstopanja so iz 8 % leta 2001 narasla na 31 % leta 2013¹, brez usmerjenega ukrepanja pa bodo do leta 2020 narasla na več kot 50 %. V povprečju se le polovica izboljšav za zmanjšanje izpustov, ki so potrjena na testih, odraža tudi na cesti. Največja odstopanja so bila ugotovljena pri avtomobilih Mercedes, pri avtomobilih Opel/Vauxhall se na cesti odraža manj kot 20 % izboljšav izmerjenih na testih. Srž problema so proizvajalci, ne vozniki avtomobilov, saj so zastareli uradni podatki prirejani, nova tehnologija vgrajena v avtomobile pa občutno povečuje učinkovitost v laboratorijih, manj pa kot na cesti.

Izkrivljeni rezultati testov zavajajo voznike, saj v realnosti ne dosežejo takšne učinkovitosti porabe goriva, kot jo obljublja oglasi. To povprečnega voznika stane letno okoli 500 evrov² dodatnih stroškov za gorivo v primerjavi z oglaševano porabo. Več kot vozniki zapravijo za gorivo, manj imajo na voljo za nakup drugih dobrin in storitev, kar zmanjšuje gospodarsko rast in zaposlovanje. Vse večji razkorak bi do leta 2030 povzročil 1 bilijon evrov dodatnih stroškov za gorivo, ki jih bodo morali plačati vozniki. Za Evropsko Unijo bi to pomenilo uvoz dodatnih 6 milijard sodčkov nafte, grožnja energetske varnosti in plačilni bilanci EU. Popačeni testni rezultati zaobidejo zakonodajo EU, ki je namenjena zmanjševanju emisij CO₂, saj bo zaradi njih do leta 2030 v atmosfero izpuščenih dodatnih 1,5 milijard ton CO₂, kar bo povečalo tveganje nevarnih in nenadzorovanih podnebnih sprememb. Prirejani rezultati testov prav tako zmanjšujejo prihodke iz davkov na avtomobile, ter postavljajo v boljši položaj pri prodaji prodajalce, ki najbolje manipulirajo testne rezultate, namesto tistih, ki proizvajajo dejansko najbolj učinkovite avtomobile.

Državljeni in družba potrebujemo zanesljive rezultate testov za odgovorno izbiro in pripravo učinkovitih politik za zmanjšanje emisij CO₂

Del rešitve bi predstavljala uvedba novega svetovnega testa WLTP³ v letu 2017, kot sta predlagala Evropska komisija in Evropski parlament. Vendar pa države članice EU (pod pritiskom proizvajalcev avtomobilov, ki želijo še naprej uporabljati zastarel test, ki omogoča manipulacije) še vedno oklevajo glede časovnice za njegovo uvedbo. Prav tako želijo proizvajalci avtomobilov doseči, da se sedanje fleksibilnosti upoštevajo ob reviziji ciljev za emisije CO₂ z uvedbo novega testa.

Uporaba testa WLTP bi bil korak naprej, vendar problema še ne bi popolnoma odpravili. Nova Komisija mora zagotoviti, da bodo avtomobili, na cesti dosegali enake rezultate, kot njihovi prototipi, testirani v laboratorijih. Ravno tako mora zagotoviti, da bodo vozniki dobili točne informacije o porabi goriva, ter da se bodo zastareli predpisi o označevanju avtomobilov posodobili. Komisija mora zagotoviti predvsem, da bodo testi resnično neodvisni in narediti konec umetnemu trgu, kjer se

1 ICCT, 2014, študija "From Laboratory to Road"

2 1.35 €/l, 20k kmpa, vrzel 31g/km 2013

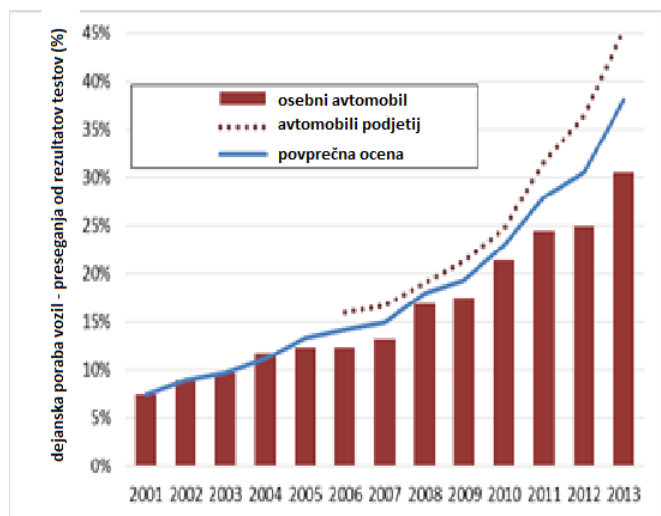
3 angl.: Worldwide Harmonised Light vehicles Test Procedure

izvajalci testiranj s ponudbami vse bolj optimiziranih testov, potegujejo za posle pri proizvajalcih avtomobilov.

Problemi in rešitve so znane, videli pa bomo, ali imajo nova Komisija in države članice EU dovolj poguma in politične volje za odpravo trenutnih zlorab.

Naraščajoča vrzel med uradnimi podatki o izpustih CO₂ in porabi goriva na testih ter rezultati, doseženimi na cesti

Razkorak med uradnimi rezultati testov učinkovitosti porabe goriva in emisij CO₂ in tistimi doseženimi v realnih razmerah, hitro narašča.⁴ Mednarodni svet za okolju prijazen transport (ICCT) je z namenom primerjave realne porabe goriva v Evropi in uradnih rezultatov testiranj, analiziral 8 različnih zbirk podatkov. Za voznike osebnih vozil se je razkorak iz 8 % v letu 2001 povečal na 31 % v letu 2013. Za voznike službenih vozil je sedaj razlika še večja – 45 %! Trenutno znaša povprečna razlika 38 % in se je samo v zadnjem letu povečala za 7 odstotkov – doslej daleč največji porast v enem letu.



Graf 1: Vrzel med uradno porabo goriva in emisijami CO₂ ter realno vožnjo za 2013 (ICCT, 2014)

Vrzel je postala brezno: med uradnimi rezultati testov inrealnimi razmerami.

Naraščajoča vrzel je v veliki meri posledica manipulacije testov in vgradnje tehnologij za doseganje nižjih emisij v laboratorijih v vozila s strani proizvajalcev. Uradni rezultati na laboratorijskih testih so tako neizvedljivo nizki v praksi. Analiza podatkov Spritmonitor, ki jih je analiziral ICCT, je pokazala, da bi v letu 2001 uradne rezultate o porabi goriva doseglo zgolj 14 % voznikov. Do leta 2011 je ta delež padel na le 2 %, leta 2013 pa praktično noben voznik ni mogel voziti tako gospodarno, kot so oglaševali proizvajalci.

Sedem resnih pomanjkljivosti v načinu testiranja avtomobilov

Uradni izpusti CO₂ in poraba goriva se merita v laboratoriju kot del sistema za homologacijo - vrsta pregledov, ki se jih običajno izvede na prototipih kot dokaz, da avtomobil dosega varnostne in

⁴ <http://www.theicct.org/laboratory-road-2014-update>

okoljske predpise EU. Obstaja sedem resnih omejitev⁵ pri sedanjem sistema testiranja za merjenje emisij in porabe goriva:

1. Preskusni cikel, ki je bili zasnovan pred 30 leti, je popolnoma nereprezentativen za način vožnje novodobnih avtomobilov – za nežne pospeške in zmerne hitrosti;
2. Preskusni postopki so zastareli in ohlapni ter vsebujejo veliko vrzeli, ki jih proizvajalci avtomobilov na veliko izkoriščajo za izboljšanje svojih testnih rezultatov. Sodobni motorji lahko celo zaznajo, če se opravlja test in posledično proizvedejo manj emisij - tehnika, poznana kot 'cycle beating';
3. Prototipi avtomobilov niso reprezentativni vzorci proizvedenih vozil, saj so posebej prirejeni za prikaz nizkih testnih rezultatov;
4. Ni učinkovite kontrole, ki bi zagotavljala, da prodana vozila dosegajo podobne rezultate kot testna vozila;
5. Proizvajalci avtomobilov plačajo homologacijo in storitev testiranja za izvajanje nadzora, običajno kar v svojih laboratorijih. Ker so organizacije, ki nadzorujejo testiranje, konkurenca drugim organizacijam, niso dovolj neodvisne ali zahtevne pri samem nadzoru izvajanja testov;
6. Med testiranjem ostajajo energijsko potratni dodatki, kot so klimatske naprave, navigacije in medijski sistemi ter ogrevanje sedežev, izključeni, kar vodi do nižjih testnih rezultatov, kot v realnih razmerah;
7. Test napihne koristi novih tehnologij vgrajenih v vozila, kot je »stop-start« sistem, čeprav je avtomobil 20 % testnega časa v mirovanju.

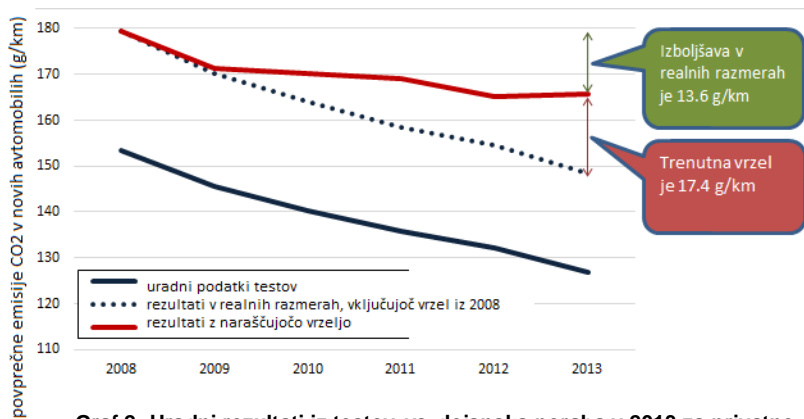
Evropska komisija sistematično pristopiti k reševanju vzrokov vse večjih razlik.

Zakaj je to pomembno?

Uradne številke o učinkovitosti porabe goriva in izpustih CO₂⁶ novih avtomobilov kažejo stalen napredek iz leta v leto od leta 2008 (ko so predpisi stopili v veljavo). To predstavlja neprekinjena modra črta na grafu št. 2. Če bi razlika med uradnimi številkami in cestnimi rezultati ostala na ravni iz leta 2008, bi prišlo do izboljšanja iz več kot 180 g/km na manj kot 150 g/km tudi pri realnih emisijah (črtkana modra črta na grafu 2).

⁵ <http://www.transportenvironment.org/publications/mind-gap-why-official-car-fuel-economy-figures-don%E2%80%99t-match-reality>

⁶ <http://www.transportenvironment.org/publications/how-clean-are-europe%E2%80%99s-cars-2014-%E2%80%93-part-1>



Graf 2: Uradni rezultati iz testov vs. dejanska poraba v 2013 za privatne voznike (ICCT, 2014)

Namesto tega je bil ta napredek na papirju pospremljen z izrazitim razkorakom med testnimi emisijami in tistimi, doseženimi v realnosti (glej graf 1). Združevanje teh dveh trendov z uporabo ICCT podatkov za voznike (bolj konservativna ocena odmika), kaže, da je dobri izboljšavi v letu 2009 sledila upočasnitev napredka. Končni rezultat je pokazal, da je več kot polovica navedenih izboljšav od leta 2008, zgolj teoretičnih. Tako je bil resnični napredek na cestah le 13,6 g/km, v primerjavi s 17,4 g/km "vročega zraka", ki je posledica manipulacij preskusnih postopkov. Pomanjkanje pravega napredka je pomembno iz najmanj štirih razlogov:

- Gorivo predstavlja največji strošek lastnikom avtomobila. Vozniki tako ne morejo uživati koristi obljubljenih ekonomičnih porab goriva. V projekciji do leta 2030 bi bila skupna dodatna poraba goriva, ki izhaja iz povečevanja vrzeli, skoraj 600 milijard litrov⁷ in bo voznike stala okoli 1 bilijon evrov⁸.
- V Evropo uvažamo vse več nafte – do leta 2030 bi morali zaradi povečevanja vrzeli uvoziti 6 milijard dodatnih sodčkov nafte, kar nas bi stalo dodatnih 540 milijard evrov glede na sedanje cene; velik delež bi šel Rusiji⁹;
- Emisije CO₂ so se znatno povečale. CO₂ uredba je bistveni del podnebne politike EU, ki pa je z manipuliranjem testnega postopka veliko manj učinkovita. Tako bi vse večji razkorak do leta 2030 povzročil 1,5 milijard ton dodatnih CO₂¹⁰ izpustov;
- Če kupci avtomobilov ne dobijo zanesljivih informacij o ekonomičnosti porabe goriva, ne morejo sprejemati informiranih odločitev o avtomobilih, ki jih kupujejo. Vozniki in mediji se vse bolj zavedajo naraščajočega nesorazmerja med označevano učinkovitostjo porabe goriva in realnostjo na cesti. To vodi do izgube verodostojnosti celotnega sistema za označevanja avtomobilov ter regulativnega sistema EU, kar pa ni v interesu potrošnikov, politike ali okolja - in ne nazadnje tudi avtomobilske industrije.

⁷ 13 tisoč km letno; 2.481 kgCO₂/l; predvideva, da vrzeli do 2030 zrastejo za 50 % in 225 tisoč km v življenjski dobi

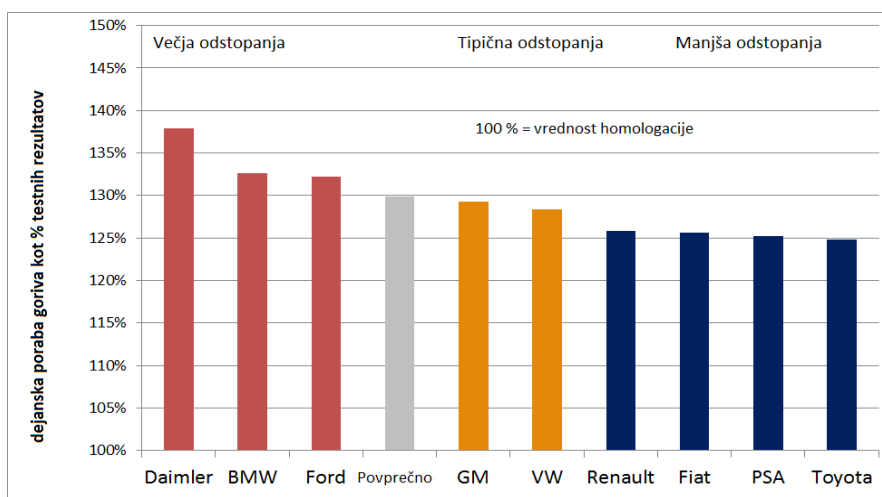
⁸ 1.6 €/l

⁹ 90 \$ na sodček; 55 % goriva za cestni promet na sodček

¹⁰ 225 tisoč km v življenjskem ciklu vozila; 2.481 kgCO₂/l

Kateri proizvajalci avtomobilov so najboljši v manipuliranju testov?

Strokovna študija za Evropsko komisijo¹¹ in poročilo T&E¹² prikazujeta številne načine, s katerimi so proizvajalci avtomobilov sposobni manipulirati rezultate testiranja (graf 5). S testiranjem »izvrstnega vozila« in kreativno interpretacijo testnih postopkov so proizvajalci avtomobilov sposobni doseči več manjših izboljšav, ki znižajo testne rezultate. Avtomobili testirani po uradnem postopku brez izkoriščanja fleksibilnosti ali posebne priprave avtomobila dajejo rezultate, ki so 19-28 % višji od homologacijskih vrednosti¹³.



Graf 3: Razlika med tovarniškimi rezultati testov in povprečnimi realnimi razmerami v 2013 (ICCT, 2014)

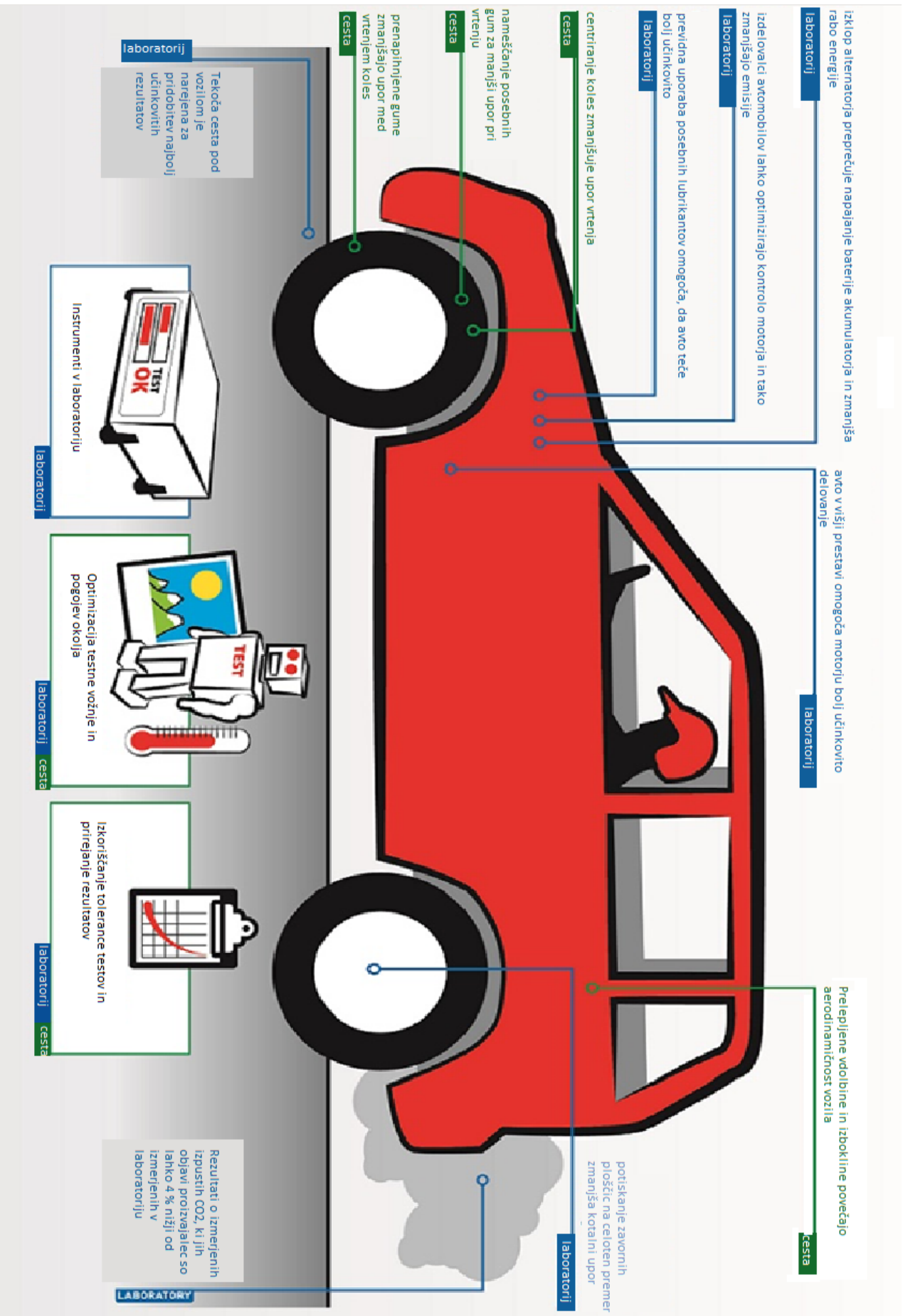
Vsi proizvajalci avtomobilov so v letu 2013 v okviru uradnega testiranja izkoriščali različne možnosti prirejanja

Vsi proizvajalci avtomobilov izboljšujejo rezultate testiranja. Vendar podatki Spritmonitorja (graf 3) kažejo, da imajo avtomobili proizvajalcev Daimler, BMW in Ford največje razlike v primerjavi z realnim svetom - več kot 30 %. V zadnjih 12 mesecih je pri vseh proizvajalcih opazen porast spretnosti pri manipulaciji testov, tako da imajo zdaj vsi povprečno razliko 25 % ali več. Drugi nabori podatkov, ki jih je ICCT pregledal, kažejo povprečno razliko 38 %, kar je več kot pri Spritmonitorju. Glede na to, da zbrani podatki vključujejo več službenih avtomobilov, so številke bolj konzervativne.

¹¹ TNO 2012, *Supporting Analysis regarding Test Procedure Flexibilities and Technology Deployment for Review of the Light Duty Vehicle CO₂ Regulations: Note on options for reducing test cycle flexibilities*, Framework Contract No ENV.C.3./FRA/2009/0043, European Commission DG Clima, Brussels

¹² T&E poročilo iz 2013, *Mind the Gap*

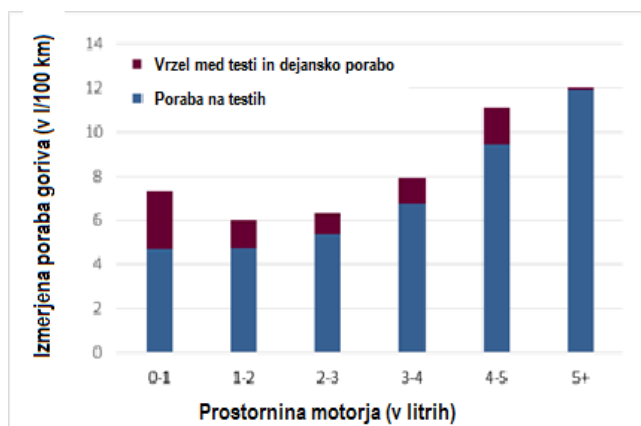
¹³ TNO 2012a, *Road load determination of passenger cars*, Poročilo TNO 2012 R10237, Delft



Vrzel pri posameznih modelih avtomobilov

ICCT je analiziral vrzel med testno in dejansko porabo goriva za 8 različnih modelov avtomobilov. Analiza je pokazala, da proizvajalci prirejajo rezultate testov, z namenom uvrščanja avtomobilov v čim nižji davčni razred. Tako na primer Renault na Nizozemskem oglašuje različico modela Megane z izpusti 88 g/km, medtem ko ga v preostalih Evropskih državah oglašuje z 90 g/km. S tem pritegnejo kupce na Nizozemskem, ki bi sicer morali plačati dodatnih 600 € davka. Razkorak med testno in dejansko porabo goriva za ta model znaša kar 60 %! Nedavne nadgradnje modelov so prav tako pripeljale do porasta vrzeli med testno in dejansko porabo goriva. Povprečna razlika za VW Golf se je povečala iz 20 % na 30 % v letu 2013 in za Ford Fiesta iz 22 % na 38 %.¹⁴

Organizacija, ki se ukvarja z analizo emisij vozil v cestnem prometu (Emission Analytics)¹⁵ je podala še en dokaz, da prihaja pri modelih, ki na testih izkazujejo nižjo porabo goriva, do večjih manipulacij. Preizkusili so več kot 500 modelov na cesti in testiranje večkrat ponovili, da so dobili čim boljše rezultate v realnih voznih razmerah. Podatki jasno kažejo, da imajo modeli s prostornino motorja pod 1 litrom v povprečju nekoliko višje emisije od tistih z velikostjo motorja 1-2 litra. Imajo tudi veliko večjo razliko med testno in dejansko porabo kot modeli s katerimi koli drugimi vrstami motorja. To je zato, ker:



Graf 5

• se manipulira z rezultati testov manjših, varčnih modelov z namenom izpolnjevanja pogojev za nižje davčne stopnje. Na ta način so privlačnejši za kupce,

• tehnologija za izboljšanje ekonomičnosti porabe goriva in emisij CO₂ v teh vozilih se na testih izkaže veliko bolje kot na cesti. Na primer, stop-start sistemi in direktno vbrizgavanje goriva s turbopolnilnikom (npr. Fordov EcoBoost motor) so pogosti pri manjših, bolj varčnih avtomobilih.

• tehnologija za izboljšanje ekonomičnosti porabe goriva in emisij CO₂ v teh vozilih se na testih izkaže veliko bolje kot na cesti. Na primer, stop-start sistemi in direktno vbrizgavanje goriva s turbopolnilnikom (npr. Fordov EcoBoost motor) so pogosti pri manjših, bolj varčnih avtomobilih.

Največja vrzel pri najmanjših: vozila z najmanjšimi motorji na cesti niso učinkovitejša od tistih z velikostjo motorja 1-2 litra

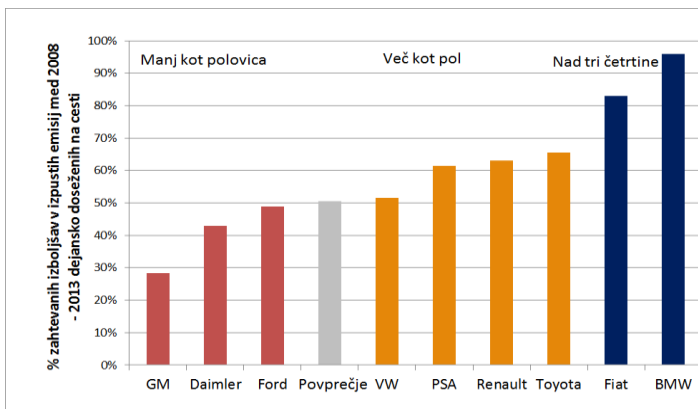
Rezultati agencije Analytic Emissions še dodatno pozivajo k nujnosti zagotavljanja zanesljivih in točnih informacij o dejanski porabi goriva za potrošnike. Rezultati uradnih testov so sedaj tako nereprezentativni, da se vozniki ne morejo več zanašati na večjo učinkovitost vozil z manjšim motorjem. To bi lahko še povečalo zmedo na trgu in oslabilo prehod na bolj učinkovite modele vozil.

Koliko obljubljenih izboljšav je dejansko doseženih na cesti?

Organizacija T&E je ponovno analizirala podatke Spritmonitorja za 2014, da bi primerjala, kako so se izboljšave emisij med 2008 in 2013, ki so jih navajali proizvajalci, dejansko odražale na cesti (graf 6).

¹⁴ podatki Spritmonitorja

¹⁵ <http://emissionsanalytics.com/beware-the-danger-of-downsizing/>



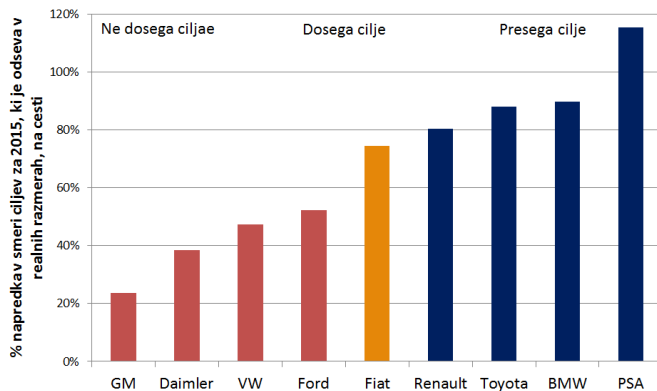
Graf 6: Delež dejanskih izboljšanj emisij med leti 2008 in 2013, ugotovljenih na cesti

PSA so dosegli več kot 60 % navedenih izboljšav učinkovitosti in ekonomičnosti porabe goriva na cesti.

V povprečju je približno polovico izboljšanj emisij na laboratorijskih testih rezultiralo v zmanjšanje porabe goriva na cesti. Obstajajo velike razlike med proizvajalci avtomobilov - General Motors (GM) so dosegli manj kot 30 %, Daimler komaj 40 % napredka, izmerjenega na cesti. Fiat in BMW sta izboljšala svoje delovanje na cesti v zadnjih letih, in oba prinašata več kot 80 % prihrank na cesti glede na izhodišče iz 2008. Toyota, Renault in

Kolikšen napredek bo dosežen pri ciljih za leto 2015 brez prožnosti na testih?

Organizacija T&E je prav tako preučila, ali bi bili proizvajalci avtomobilov še vedno na dobri poti za doseg ciljev za leto 2015, če ne bi izkoriščali fleksibilnosti na testih. Analiza vključuje tudi izračune, kakšen bi bil njihov napredek v smeri doseganja ciljev, če bi vrzeli med laboratorijskimi testi in cesto ostale enake kot v letu 2008.



Graf 7: Napredek (v 2013) proti doseganju regulatornih ciljev 2015 na cesti (pridobljeno iz ICCT 2014)

Kot je prikazano na grafu št. 7, obstaja jasna delitev med proizvajalci, ki vpeljujejo dejanske izboljšave, ki na cesti ne dosegajo zadovoljivega napredka. Primer Toyote in PSA kaže, da je povsem mogoče doseči regulativne cilje na cesti brez prevelikega manipuliranja testnih rezultatov. Vendar se zdi da so se nekatera podjetja, na primer GM in Daimler, odločila, da bodo dosegala cilje samo v laboratoriju.

Stroški naraščajoče vrzeli

ICCT ocenjuje, da so se razlike med laboratorijskimi testi in dejanskim stanjem na cesti več kot podvojile od uvedbe predpisov za izboljšanje ekonomičnosti porabe goriva in znižanje emisij CO₂ iz avtomobilov, iz 15 % na 31. Če bomo dovolili, da zrastejo razlike do 50 % do leta 2021, se zdi povsem verjetno, da bo cilj 95 g ekv CO₂/km leta 2021 dejansko pomenil 142 g, le malo boljše kot sedaj. Finalizacija cilja 95 g/km do 2021 za nova vozila je bila pred kratkim predmet intenzivnih pogajanj in oblikovalci politik gotovo niso imeli v mislih goljufanje in prirejanje skladnosti s predpisi na testih.

Pri Volkswagnu so pred kratkim trdili¹⁶, da jih zmanjšanje emisij za vsak gram izpustov CO₂ stane 100 milijonov evrov¹⁷. Na podlagi teh izjav je VW z manipulacijo na testih privarčeval 1,7 milijard evrov, celotna avtomobilska industrija pa vsaj 7 milijard evrov. Po drugi strani pa vozniki avtomobilov plačajo v življenjski dobi avtomobila povprečno 2.800 evrov¹⁸ več za dodatno gorivo. V enem letu kumulativni stroški dodatnega goriva za novo izdelane avtomobile znašajo približno 35 milijard evrov¹⁹ - petkrat več kot so (po besedah VW) prihranili proizvajalci avtomobilov. Proizvajalci avtomobilov tako škodujejo svojim kupcem.

Po podatkih Volkswagna so stroški proizvodnje bolj učinkovitih vozil petkrat nižji kot stroški dodatnega goriva

Ob predpostavki, da se do leta 2021 razlika poveča na 50 %, bodo v letu 2030 skupni dodatni stroški goriva zaradi manipulacije na testih znašali skoraj bilijon evrov. Ta strošek bo na ramenih voznikov. EU bo morala uvažati več nafte, zaradi izdatkov za gorivo pa se bo znižala rast na drugih področjih, kar je zopet slab znak za gospodarstvo EU.

Ceno posledic manipulacij v laboratorijih bo plačala celotna družba. Kumulativne emisije CO₂, ki izhajajo iz manipulacij na testih, so ocenjene na približno 1,5 milijarde ton do leta 2030, kar povečuje tveganje nevarnih podnebnih sprememb.

Rešitve

Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) že več let razvija nov globalni sistem za testiranje vozil (WLTC/P – angl.: World Light Duty Test Cycle and Procedures), ki naj bi bil dokončan spomladi 2015. Ta test bo bolj reprezentativen, odseval bo dejansko porabo in bo zanesljivejši od evropskega testa NEDC²⁰. Evropski parlament²¹ in Evropska komisija sta predlagala uvedbo novega testa v 2017. Proizvajalci avtomobilov uvedbi novega testa nasprotujejo in zahtevajo preložitve, saj bo nov način testiranja zmanjšal možnosti manipulacije rezultatov v prihodnosti.²²

Države članice EU morajo podpreti implementacijo testa WLTP do 2017. Če ne, bodo cilji za 2021 doseženi le v laboratorijih in ne na cesti.

Uvedba WLTP bo zahtevala spremembo cilja 95 g CO₂/km za nove avtomobile do leta 2021, saj ta cilj temelji na NEDC testu. Evropska komisija se je lotila poskusa kombinacije testiranja NEDC in WLTP ter

¹⁶ <http://www.reuters.com/article/2014/10/02/autoshow-paris-carbon-idUSL6N0RX5520141002>

¹⁷ VAG sells about 3 million vehicles in Europe each year. A cost of €100 million is therefore equivalent to an average of €30 per gram per vehicle. Reducing emissions by 35g/km to meet 95g/km will therefore cost about €1050 — very similar to the estimate of the European Commission.

¹⁸ Assumes the gap remains at current levels; fuels costs €1.6/l; 250,000km vehicle lifetime.

¹⁹ Assumes 13 million sales per year

²⁰ New European Drive Cycle – the current obsolete test

²¹ [http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2012/0190\(COD\)&l=en](http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2012/0190(COD)&l=en)

²² ACEA 2013, ACEA views on COM paper “Options for Correlating CO₂ Emission Targets”; WLTP TWG Correlation, 18 December 2013

računalniškega modeliranja. Pomembno je, da ta analiza ne bo upoštevala fleksibilnosti, ki se izkoriščajo v postopku NEDC kar bo proizvajalcem otežilo zavajanje. Samo tako lahko ohranimo stroge in prepotrebne cilje.

Uvedba testa WLTP bo pomemben mejnik. Obenem pa mora Evropska Komisija pripraviti predloge za zagotavljanje bolj zanesljivih informacij za potrošnike. Rezultati testov WLTP za porabo goriva bodo verjetno še naprej približno 15 % nižji, kot bi bili v realnih razmerah. To pomeni računanje emisij z vključitvijo rabe pomožnih virov energije na vozilu, kot so luči, klimatska naprava in ogrevanje, ter zagotoviti dejansko WLTP testno vrednost, ki bo potrošnika obveščala s pomočjo označevanja, in bo lahko podlaga za nacionalne obdavčitve vozil. Prav tako je potrebna posodobitev zastarele Uredbe o označevanju avtomobilov (Car Labelling Regulation)²³ tako, da se zagotovi spletno preverjanje informacij in da so le-te razumljive za potrošnike.

Točne informacije za potrošnika so predpogoj za prehod trga na nizkoogljična in energetska učinkovita vozila.

V ZDA je Agencija za zaščito okolja (EPA) pred kratkim zasačila proizvajalce Hyundai-Kia, Ford, Mercedes in BMW-Mini, pri podajanju napačnih informacij o ekonomičnosti porabe goriva. Nekateri so morali celo izplačati nadomestila kupcem. V ZDA imajo ustrezen sistem preverjanja rezultatov laboratorijskih testov in točnosti informacij o ekonomičnosti porabe goriva. EPA je objavila tudi smernice za testiranje avtomobilov s strani proizvajalcev in postrila nadzor nad lastnimi testi proizvajalcev vozil. Od proizvajalcev lahko zahteva tudi, da preverijo lastne rezultate testiranja pred začetkom proizvodnje z uporabo proizvodnih modelov²⁴. Odgovor EPA na manipulacije je proaktiven in celovit, v nasprotju s počasnimi postopki v EU. Poleg boljšega informiranja potrošnikov in izvajanja WLTP od leta 2017 mora Evropska komisija:

- Ustanoviti Evropski organ, ki bo zagotavljal dosledno in neodvisno izvajanje testov ter ukiniti trg, kjer ponudniki testiranja obljublajo proizvajalcem najboljše rezultate testiranja;
- Okrepiti sistem nadzora skladnosti proizvodnje, da bi zagotovili ujemanje emisij proizvedenih avtomobilov z emisijami, izmerjenimi med homologacijo. To bi moralo vključevati preizkuse, opravljene na cesti z uporabo prenosnih sistemov za spremljanje emisij (angl.: Portable Emissions Monitoring Systems - PEMS) kot razširitev testov merjenja onesnaževanja zraka;
- Zahtevati povečan nadzor nad skladnostjo rezultatov na cesti in pri homologaciji.

EU naj se pri krepitvi sistemov za testiranje vozil uči od ZDA

Sedanji sistemi za merjenje porabe goriva, emisij CO₂ in drugih emisij, ki onesnažujejo zrak, so popolnoma diskreditirani. Ukrepe za reševanje problema so večkrat prelagali in oslabili zaradi lobiranja avtomobilske industrije. Posledice neučinkovitega naslavljanja problema se kažejo v višjem uvozu nafte v EU, višjih računih za gorivo za potrošnike, nižji gospodarski rasti, zmanjšanju delovnih

²³ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/labelling/docs/directive_en.pdf

²⁴ <http://www.autonews.com/article/20141018/OEM11/310209867/epa-plans-more-scrutiny-of-mpg-tests>

mest ter višjih emisijah CO₂.

Rešitve so znane. Nova Komisija prihaja z obljubo, da bo storila vse za povečanje zaupanja ljudi v EU in spodbujanje rasti. Urediti kaos v sistemu testiranja avtomobilov je konkreten način, kako obljube spremeniti v dejanja.

Dodatne informacije

Marjeta Benčina, Vodja programa Mobilnost v društvu Focus, marjeta@focus.si, 059 071 327,

Greg Archer, Clean Vehicles Programme Manager; Transport & Environment,
greg@transportenvironment.org, Office +32 2 893 0849, M (BE) +32 490 400447