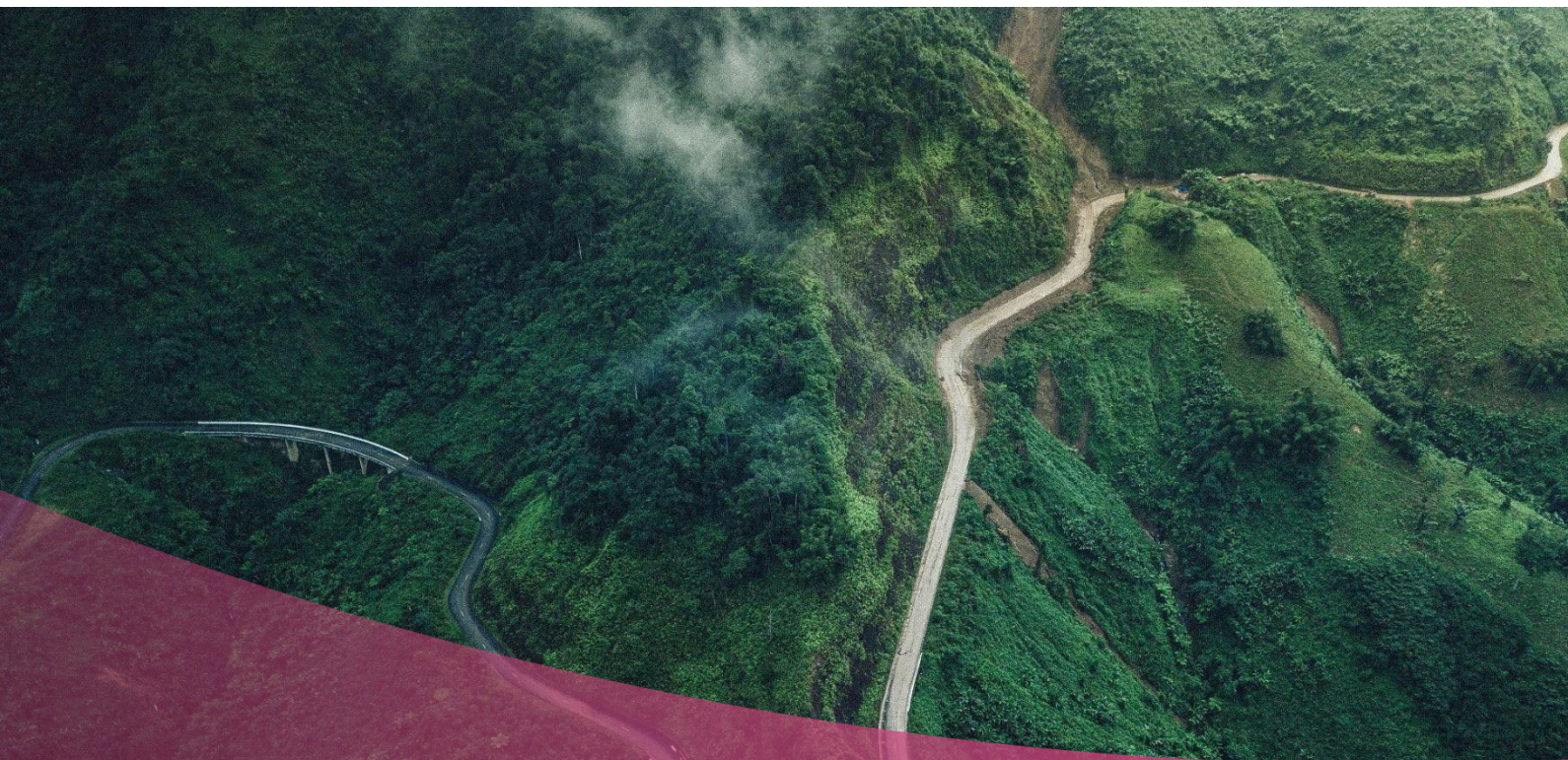




POROČILO - OKTOBER 2025

Dimna zavesa: vse več dvomov glede emisij priključnih hibridov

Priključni hibridi in električna vozila s podaljšanim dosegom so le slepa ulica na poti k ničelnim emisijam



T&E

Objavljeno: oktober 2025

Avtorja: Sofía Navas Gohlke, Yoann Gimbert

Strokovna skupina: Lucien Mathieu, Richard Riley

Odgovorni urednik: William Todts, izvršni direktor

© 2021 Transport and Environment - Evropska zveza za transport in okolje

Kako navajati poročilo

Transport & Environment (2025). *Smoke screen: the growing PHEV emissions scandal*.

Dodatne informacije

Yoann Gimbert

analitik za področje e-mobilnosti

T&E

yoann.gimbert@transportenvironment.org

www.transportenvironment.org | [BlueSky](#) | [LinkedIn](#)

Zahvale

Za ugotovitve in mnenja, predstavljena v tej publikaciji, sta odgovorna izključno zgoraj navedena avtorja. Avtorja se zahvaljujeta Janu Dornoffu iz Mednarodnega sveta za čisti transport (ICCT) za eksterno strokovno recenzijo.

Povzetek

Leta 2026 bo Evropska komisija (EK) bo izvedla revizijo standardov CO₂ za osebna vozila in lahka gospodarska vozila, ki predstavljajo vodilno podnebno in industrijsko politiko EU na področju avtomobilske industrije. V času, ko potekajo priprave na revizijo, pa avtomobilska industrija poziva k zmanjšanju ambicioznosti ciljev uredbe, zlasti k podaljšanju prodaje priključnih hibridnih električnih vozil (PHEV) tudi po letu 2035 ter k odpravi načrtovanih popravkov uradnih vrednosti emisij na podlagi faktorjev uporabe. Tema razprave je postala tudi nova kategorija vozil, t.i. električna vozila s podaljšanim dosegom (EREV), ki so vse bolj priljubljena na Kitajskem.

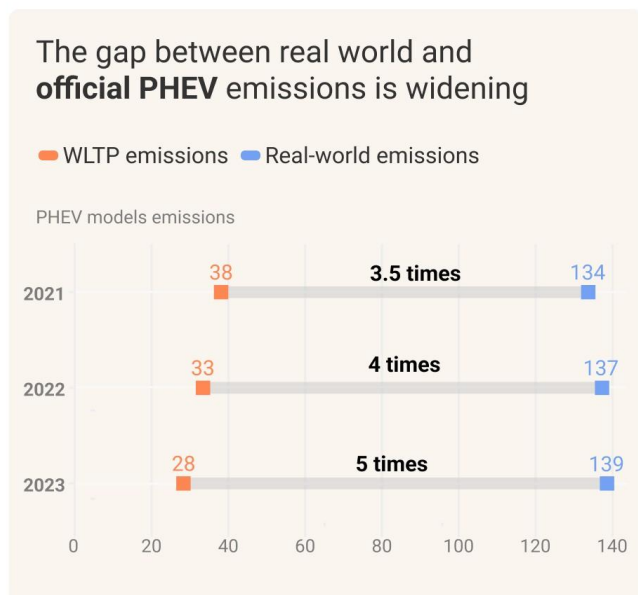
V tem poročilu so opisana tveganja, ki jih predstavljajo priključni hibridi, pri čemer je izpostavljen ključni pomen ohranitve načrtovanih korekcij na podlagi faktorjev uporabe. Izsledki poročila kažejo tudi, da priključna hibridna električna vozila niso dolgoročna rešitev za evropske voznike in evropsko avtomobilsko industrijo.

- **Dejanske emisije CO₂ modelov priključnih hibridov, registriranih v letu 2023, so skoraj petkrat višje od uradnih emisij. Ta razkorak med navedenimi in dejanskimi emisijami se je po uradnih podatkih, posredovanih iz vgrajenih merilnikov porabe goriva (naprav OBFCEM), v zadnjih letih stalno povečeval, in sicer s faktorja 3,5 v letu 2021 na faktor 4,9 v letu 2023.**
- **Glavni razlog za ta razkorak so napačne predpostavke glede deleža načina vožnje na električni pogon (t.i. faktor uporabe), posledica česar so znatno podcenjene emisije tovrstnih vozil. Faktor uporabe je precenjeval delež vožnje v električnem načinu, in sicer je bil za obdobje 2021-2023 ta delež ocenjen na 84 odstotkov, medtem ko je bil po dejanskih podatkih zgolj 27-odstoten.**
- **Priključna hibridna vozila tudi pri vožnji v električnem načinu povzročajo 68 gramov emisij CO₂ na prevožen kilometer, saj pogosto vključijo tudi motor z notranjim zgorevanjem, saj električni pogon sam ne zadošča za zagotavljanje potrebne moči. Ta motor v električnem načinu zagotavlja moč za skoraj tretjino prevožene razdalje. To pomeni dodatnih 250 evrov stroškov za gorivo na leto, saj vozniki ne pričakujejo, da bodo med vožnjo v električnem načinu plačevali za gorivo.**
- **Posledično so priključni hibridi v praksi povzročili približno enako količino emisij kot konvencionalna hibridna vozila in vozila z motorji z notranjim zgorevanjem, kljub temu, da so bile uradne vrednosti njihovih emisij za 75 % nižje.**
- **Korekcija vrednosti faktorjev uporabe je dobrodošla sprememba, vendar pa bi bile realne emisije priključnih hibridnih vozil tudi v primeru sprejetja načrtovane**

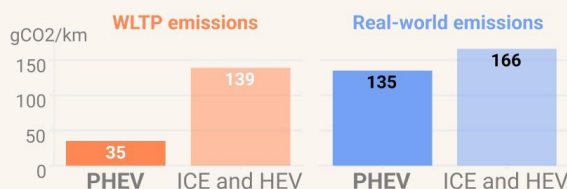
korekcije v obdobju 2027/28 za 18 odstotkov višje od uradnih vrednosti.

- Razkorak med uradnimi in dejanskimi emisijami pomeni tudi višje stroške za lastnike električnih hibridov, saj morajo ti plačevati več kot 500 evrov na leto več od tega, kar kažejo uradne vrednosti.
- Odprava korekcije faktorja uporabe bi upočasnila prehod na brezemisijsko mobilnost, saj bi morali proizvajalci prodati samo 45 % električnih baterijskih vozil namesto 58 %, kot to velja v skladu s trenutnimi predpisi. Proizvajalci avtomobilov, ki se osredotočajo na priključna hibridna vozila, bi lahko prodajo električnih baterijskih vozil omejili na samo 32 %.

Polluting and costly: growing gap between PHEV claims and reality



In the real world, **PHEVs have similar emissions** than conventional hybrids and combustion vehicles




+500€

PHEVs operating cost are 500€ larger than what carmakers data suggest

Source: T&E analysis of 2021-22-23 OBFCM data collected by the European Environment Agency, EEA car registrations 2021-23, EAFO, Weekly Oil Bulletin



Pomanjkljivosti priključnih hibridov veljajo tudi za električna vozila s podaljšanim dosegom (EREV), ki imajo za Evropo omejene potenciale:

- podobno kot priključni hibridi tudi električna vozila s podaljšanim dosegom za večji doseg uporabljajo svoje motorje z notranjim zgorevanjem. Kitajska električna vozila s podaljšanim dosegom lahko v načinu notranjega zgorevanja prevozijo 900 kilometrov ob povprečni porabi 6,7 l/100 km - podobno kot nekatera bencinska športna terenska vozila (SUV-ji) v Evropi.
- Električna vozila s podaljšanim dosegom imajo kljub svojim omejitvam močnejše elektromotorje kot priključni hibridi in imajo možnost hitrega polnjenja. Vendar pa so dejanske prednosti njihove uporabe v Evropi vprašljive.
- Električna vozila s podaljšanim dosegom ne predstavljajo velikih strateških ali industrijskih prednosti za Evropo, saj evropska avtomobilska industrija kaže le malo interesa zadnje, dobavne verige pa obvladuje Kitajska.

Z oslabitvijo predpisov glede emisij CO₂ iz avtomobilov bi se te emisije znatno povečale, kar bi ogrozilo doseganje podnebne nevtralnosti EU. V primeru upoštevanja predloga nemškega lobija avtomobilske industrije (VDA) za razveljavitev cilja za leto 2025 in korekcij faktorja uporabe bi se lahko emisije do leta 2050 povečale za dodatnih 2,8 GtCO₂e, kar bi pomenilo 64-odstotno povečanje v primerjavi z avtomobilskimi emisijami v skladu s trenutnimi predpisi EU.

Spodbujanje zastarelih prehodnih tehnologij priključnih hibridnih vozil je distrakcija, ki lahko z zaviranjem naložb ogrozi razvijajočo se vrednostno verigo električnih vozil v Evropi. Z oslabitvijo zakonodajnega okvira bi se še povečala konkurenčna prednost Kitajske, ki je pri inovacijah na področju električnih vozil daleč pred Evropo. Podaljševanje uporabe tehnologije motorjev z notranjim zgorevanjem bi industrijo potisnilo v slepo ulico. Za prihodnost evropske avtomobilske industrije mora EU ostati na začrtani poti razvoja, ohraniti cilje glede avtomobilskih emisij CO₂ ter samozavestno vstopiti v dobo električnih vozil.

Priporočila

- 1** Ohranitev ciljev glede emisij CO₂ iz avtomobilov za obdobje 2030-2035 v načrtovani reviziji zakonodaje, brez odstopanj za hibridna vozila po letu 2035.
- 2** Ohranitev korekcij krivulje za faktor uporabe tako za obdobje 2025/26 kot za obdobje 2027/28 z namenom odprave vrzeli pri priključnih hibridnih vozilih.
- 3** Okrepitev krivulje za faktor uporabe s polletnimi korekcijami na podlagi dejanskih podatkov od leta 2030 naprej ter s korekcijskimi faktorji, prilagojenimi posameznim proizvajalcem originalne opreme.
- 4** Oblikovanje politik za pospešitev prehoda na električna baterijska vozila ter hkratno preprečevanje nadaljnega povečevanja prodaje hibridnih vozil s slabimi zmogljivostmi in spodbujanje trga vozil z motorji z notranjim zgorevanjem in priključnih hibridov k prehodu na najboljše modele priključnih hibridov v svojih razredih.