

## Air: Documento Informativo

26.09.17

### ¿Qué se presenta hoy?

- Hoy se presenta AIR (Allow Independent Road-testing). Es una nueva alianza global que fomenta la adopción voluntaria de un sistema independiente de pruebas y clasificación de emisiones de vehículos en carretera.
- AIR está abierta a las organizaciones y personas que quieren garantizar una actuación directa e inmediata para reducir los efectos nocivos de las emisiones de los vehículos en la calidad del aire y el cambio climático, de manera accesible, transparente y responsable.
- Asimismo, AIR es la única iniciativa global que aborda de forma inmediata y rentable la crisis actual de las emisiones de NOx de los vehículos diésel.

### ¿Por qué se ha creado AIR?

- El escándalo de los vehículos diésel tuvo un impacto muy negativo en los niveles de confianza de los ciudadanos y los políticos en las pruebas reguladas de los automóviles. La mayor parte de los procesos utilizados para medir las emisiones de los vehículos han quedado desacreditados, lo que ha dado lugar a un vacío de información.
- El bajo nivel de comprensión y la falta de información fiable y genuinamente independiente está generando un debate sobre políticas públicas, que muy raramente está basado en datos reales y creíbles.
- La respuesta política global ha sido dividida y desarticulada, y es muy poco probable que dé resultados inmediatos. Además, las medidas propuestas en la actualidad podrían incluso influir negativamente en la movilidad personal, la calidad del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero.
- A falta de un sistema de clasificación internacional, han surgido distintas políticas a nivel nacional, regional e incluso local basadas en datos incoherentes, que provocan confusión entre los consumidores e incertidumbre en la industria. Se necesita un sistema de clasificación armonizado y preciso.
- En algunos casos, las decisiones políticas podrían incluso agravar el problema. Dos ejemplos:
  - Los sistemas aplicados en algunas grandes ciudades, que utilizan el estándar europeo como base de las clasificaciones de vehículos, están penalizando a los vehículos más antiguos, aunque algunos generan menos emisiones de NOx que los modelos más recientes.

- Si se prohíbe que los vehículos diésel aborden las cuestiones relacionadas con el NOx, el impacto podría generar un aumento de los niveles de CO2, ya que los consumidores volverían a usar vehículos de gasolina – dada la falta de vehículos eléctricos o híbridos que satisfagan sus necesidades. Esto ya ha sucedido en Europa.

### ¿Cómo ayudará AIR a reducir las emisiones de los vehículos?

- En primer lugar, AIR permitirá a todas las personas acceder libremente a los resultados pasados y futuros de las pruebas independientes, para que puedan tomar decisiones fundamentadas. Unos resultados comparables y creíbles:
  - Permitirán a los consumidores tomar las decisiones adecuadas con respecto a los vehículos que adquieran, tanto nuevos como de segunda mano.
  - Darán capacidad a los responsables de políticas urbanas y a los reguladores para desarrollar políticas sólidas, justas y eficaces que ayuden a mejorar la calidad del aire a corto y largo plazo, en beneficio de la salud de sus comunidades.
  - Permitirán a los fabricantes de vehículos recuperar la confianza de los consumidores mediante una competencia eficaz en el suministro de vehículos más limpios, con una verificación independiente de sus logros.
- En segundo lugar, AIR permitirá también el acceso a la metodología de las pruebas, para que otros también puedan realizar pruebas similares en todo el mundo, de conformidad con los mismos estándares. En la actualidad, AIR aplica la certificación de normalización europea (CEN).



### ¿Cómo se diferenciará el sistema de clasificación de AIR?

- Los datos procedentes del sistema independiente de pruebas y clasificación de emisiones de vehículos en carretera de AIR se pueden usar para lograr una mejora inmediata y significativa en la calidad del aire urbano y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Es un sistema:
- A. **COMPARABLE:** Se basa en la evaluación más minuciosa de las condiciones de conducción en carretera, lo que permite una comparación genuina entre modelos y marcas de vehículos, tanto nuevos como antiguos.
- B. **ACCESIBLE:** Los datos están a disposición del público de forma transparente y gratuita.
- C. **NORMALIZADO:** Proporcionará una metodología normalizada y un conjunto de datos procedentes de todos los mercados y regiones para conseguir un sistema de clasificación global.
- D. **INDEPENDIENTE:** Se trata de los datos más exhaustivos, con respaldo independiente, disponibles en el mercado.
- E. **INMEDIATO:** Los datos ya están disponibles y listos para ser usados.

### ¿Existen otros sistemas de clasificación similares que actualmente estén disponibles?

- No, este sistema de clasificación es una novedad global. Es el único sistema cuyo objetivo es proporcionar datos normalizados de manera sistemática en todo el mundo.
- El sistema de clasificación de AIR ayudará a reducir las emisiones con mayor eficacia y, al mismo tiempo, minimizará el impacto en la movilidad individual mediante el uso de los datos más exhaustivos y comparables que se pueden obtener en la actualidad. Otras alternativas resultan lentas y complejas, y tardarán varios años en generar algún tipo de efecto significativo.

### ¿La UE no ha introducido recientemente las pruebas RDE, que ya aportan una solución para el problema de las emisiones?

- La normativa RDE constituye un logro muy importante, pero no es suficiente. Es el primer paso para abordar la crisis de NOx de Europa y los problemas de las emisiones a largo plazo, pero no aportará una solución inmediata.
- Aunque la normativa RDE es más rigurosa que las pruebas de laboratorio actuales:
  - No es una normativa independiente, ya que los fabricantes seguirán realizando las pruebas, directa o indirectamente.
  - No estará plenamente normalizada ya que cada fabricante puede realizar pruebas en distintos ciclos.
  - No es inmediata ya que solamente se aplicará a los modelos nuevos cuando se introduzcan en el mercado a partir de septiembre de 2017. Las pruebas para todos los vehículos nuevos no se introducirán hasta 2019.
  - Además, en la actualidad se aplica un factor de conformidad (un múltiplo del límite normativo), que permite que los vehículos superen los límites de emisiones y, al mismo tiempo, respeten las normas.
- La Comisión Europea está trabajando para reforzar la normativa RDE mediante la creación de un marco para el control independiente de las pruebas realizadas por terceros.



### ¿Qué desea AIR que ocurra?

- AIR hace un llamamiento:
  - A los gobiernos, ciudades, investigadores, ONG y otras organizaciones comprometidas con la mejora de la calidad del aire y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, para que se unan a la alianza y ayuden a impulsar la adopción voluntaria y mundial de un sistema independiente de pruebas y clasificación.
  - A los fabricantes de vehículos, para que adopten voluntariamente el mismo sistema para analizar las emisiones de vehículos al uso para medir su nivel de seguridad.
  - A los responsables de políticas urbanas, para que adopten la realización voluntaria de pruebas y clasificación independientes como base de una política fundamentada.
  - A obtener financiación que ayude a garantizar la independencia a largo plazo de los resultados de las pruebas, su metodología y su aplicación mundial.





### ¿Cómo funciona el sistema de pruebas y clasificación de AIR?

- El sistema de clasificación está basado en pruebas y datos de Emissions Analytics (EA), un líder independiente en la medición de emisiones de vehículos en carretera, que cuenta con instalaciones de pruebas en el Reino Unido, Alemania y los Estados Unidos.
- EA ha permitido el acceso libre a los resultados de sus pruebas de 2011 y va a poner su metodología de prueba a disposición de terceros, a través de un proceso de normalización europeo que permita a otras organizaciones llevar a cabo pruebas y aportar datos.
- Hasta la fecha, se han realizado pruebas con más de 1500 vehículos distintos (más de 1000 en Europa), que aportan datos correctos que permiten hacer comparaciones en igualdad de condiciones entre distintos modelos y marcas, tanto de vehículos nuevos como antiguos.
- El sistema de clasificación utiliza los datos de las emisiones de una prueba de cuatro horas en carretera, realizada con un equipo portátil de medición de emisiones (PEMS).
- El sistema de clasificación distribuye los modelos de vehículo en ocho categorías, de acuerdo con una prueba coherente: A es la categoría más limpia y H corresponde al vehículo que más emisiones produce.
- Los resultados de las pruebas y el sistema de clasificación demostrarán la rapidez con la que los fabricantes de vehículos pueden reducir las emisiones de los vehículos nuevos. Además, esto también demostrará la eficacia de cualquier medida de reconversión, para animar a los fabricantes de vehículos a invertir en la mejora de la flota existente.

### ¿Quiénes son los miembros de AIR?

- AIR ha sido creada por el fundador de Emissions Analytics, Nick Molden, y por Massimo Fedeli, de Fair Play Consulting, que cuenta con una gran experiencia en la industria automovilística.
- AIR ampliará su solicitud de miembros después de la presentación pública de hoy.

### ¿Cómo se protege la independencia de los datos?

- La función de AIR será garantizar que los datos y las pruebas sigan siendo completamente independientes de los fabricantes de vehículos y los reguladores, para asegurar la divulgación fiable y el pleno escrutinio público.
- AIR seguirá unas normas de gobernanza empresarial rigurosas, tal y como se indica en nuestra declaración de objetivos.
- Después de la presentación pública de hoy, AIR ampliará su petición de fondos para garantizar una aplicación eficaz, mantener la independencia de las pruebas y los datos con respecto a los fabricantes de vehículos y los reguladores, y garantizar la visión y la claridad de los objetivos de AIR.

### El sistema de clasificación, ¿ha sido avalado o se ha verificado independientemente?

- AIR ha formado un Comité Consultivo Científico (CCC), compuesto por ocho importantes investigadores académicos europeos en materia de emisiones y calidad del aire. Esos investigadores han confirmado que el sistema de pruebas y clasificación de EA es un sistema lo suficientemente sólido como para que los fabricantes de automóviles y los responsables de políticas urbanas actúen de inmediato para resolver la crisis de NOx.

- Asimismo, el CCC de AIR ha establecido que la prueba de EA es adecuada para el análisis de las emisiones, ya que todos los vehículos se someten a la misma prueba y los datos quedan disponibles de inmediato para los vehículos nuevos y los que ya circulan por las carreteras.

### ¿Se ha utilizado anteriormente este tipo de modelo?

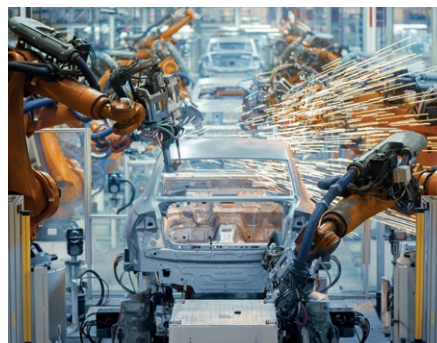
- AIR se ha inspirado en NCAP (programa de evaluación de automóviles nuevos), un sistema independiente de clasificación de seguridad de los vehículos creado en EE. UU. en la década de los 70 y que se convirtió en el estándar de la industria en materia de seguridad de vehículos en la UE y en todo el mundo.
- El programa hacía responsables a los fabricantes de vehículos obligándolos a publicar su rendimiento en seguridad, lo que condujo a la adopción voluntaria de tecnologías que dieron lugar a vehículos más seguros como medio para diferenciar sus modelos en el mercado y conseguir una ventaja competitiva.
- Con el tiempo, este proceso empujó a los fabricantes de vehículos a desarrollar soluciones cada vez más innovadoras para ampliar las normas de seguridad.

### ¿Es el planteamiento voluntario el más adecuado?

- El éxito del planteamiento independiente y voluntario del programa NCAP constituye un modelo de eficacia probada para abordar las emisiones de los vehículos.
- Con la adopción del planteamiento de AIR, los fabricantes de vehículos pueden diferenciarse y demostrar su deseo de recuperar la confianza de los consumidores y los responsables de políticas urbanas.
- Estos últimos pueden utilizar los datos para realizar cambios inmediatos en las políticas vigentes y, a medida que los datos vayan aumentando a raíz de las pruebas realizadas, podrán mejorar esas políticas.
- Un planteamiento voluntario elimina la cuestión política y, en su lugar, se centra en impulsar una solución para un problema global.

### ¿Cuál es el incentivo para los fabricantes de vehículos?

- De forma parecida a lo que sucedió con el programa NCAP, el sistema de clasificación de AIR proporcionará un marco que los fabricantes de vehículos pueden aprovechar comercialmente.
- Se darán incentivos a la innovación y los fabricantes de vehículos competirán por los clientes y la cuota de mercado mediante la creación de modelos todavía más limpios, demostrando cómo pueden seguir mejorando la flota existente. Los resultados, tal y como se vio anteriormente con la seguridad, probablemente superarán las expectativas actuales, ya que se lograrán en el menor tiempo posible.
- AIR ofrece el planteamiento más exhaustivo para recuperar la confianza de los consumidores mediante su independencia y su rigor científico.
- Si las políticas locales en materia de emisiones no se ven impulsadas por información realista sobre las emisiones, es posible que el valor residual de los vehículos diésel a corto plazo —y de los vehículos de gasolina a largo plazo— se vea sometido a una mayor presión, lo que tendrá un impacto económico negativo para los fabricantes de vehículos, las empresas de coches de alquiler, así como para los propietarios privados.
- Entender las emisiones de CO<sub>2</sub>, así como de NO<sub>x</sub>, podría ayudar a evitar que el mercado pase a utilizar vehículos que emiten más CO<sub>2</sub>, lo cual dificultaría la consecución de los objetivos de CO<sub>2</sub> de las flotas de los fabricantes.



### AIR

A public private Alliance tackling the reduction of vehicle emissions

**T.** +44(0)203 633 5047

**E.** [info@allowAIR.org](mailto:info@allowAIR.org)

**W.** [allowAIR.org](http://allowAIR.org)

Registered Address:  
Suite 1, 3rd floor,  
11-12 St James's  
Square, London,  
SW1Y 4LB,  
Incorporated in England  
Registration Number  
10852307