

WDROŻENIE NOWEGO MIĘDZYNARODOWEGO INDEKSU AIR INDEX

Twórcy polityki miejskiej, nabywcy samochodów i zarządcy flot mają teraz dostęp do niezależnego, standaryzowanego wskaźnika emisji spalin w warunkach drogowych

- Łatwe do zrozumienia i porównania wskaźniki emisji są czytelne dla nabywców samochodów.
- Twórcy polityki miejskiej dążący do polepszenia jakości powietrza miejskiego w sprawiedliwy sposób mają teraz do dyspozycji precyzyjne informacje.
- Niezależny indeks **AIR Index** przedstawia rzeczywiste emisje tlenków azotu (NO_x) dla każdego przetestowanego typu pojazdu.
- Oznaczone kolorami poziomy A–E uzyskały akceptację światowych ekspertów w zakresie jakości powietrza i emisji spalin.
- Konsumentom doradza się niekupowanie samochodu bez sprawdzenia jego indeksu **AIR Index**.
- Więcej informacji znajduje się w witrynie www.airindex.com

00:01 28 lutego 2019 r.: Od dzisiaj smog otaczający emisje spalin zaczyna się rozpraszać dzięki wprowadzeniu indeksu **AIR Index**: międzynarodowego, niezależnego i standaryzowanego systemu oceny emisji, który precyzyjnie ujawnia, ile zanieczyszczeń wytwarza pojazd podczas jazdy po mieście.

Spadek sprzedaży samochodów z silnikami wysokoprężnymi pokazuje, że po tzw. aferze Dieselgate nabywcy na całym świecie są zdezorientowani w kwestii emisji ze spalania benzyny i oleju napędowego, jednak do tej pory dysponowali oni jedynie informacjami z testów przeprowadzanych przez producentów samochodów, którym wyraźnie nie ufają.

AIR Index utworzono, aby udostępnić nabywcom pojazdów i twórcom polityki miejskiej prawdziwe dane o emisji spalin, przydatne podczas podejmowania decyzji dotyczących zakupu i użytkowania samochodów. Oznaczone kolorami poziomy A–E w prosty sposób pokazują różnicę między pojazdami ekologicznymi a nieekologicznymi.

Mieszkańcy wielu europejskich obszarów miejskich są narażeni na stężenie zanieczyszczeń powietrza przekraczające normy jakości powietrza określone w dyrektywie w sprawie jakości powietrza z roku 2016¹. Twórcy polityki miejskiej muszą działać szybko, a zarazem sprawiedliwie, żeby ograniczyć emisje NO_x i poprawić jakość powietrza, którym oddychamy i upewnić się, że na nasze ulice wyjadą wyłącznie pojazdy najczystsze pod względem rzeczywistych emisji.

Wdrożenie indeksu **AIR Index** umożliwia konsumentom i twórcom polityki podejmowanie efektywnych decyzji dotyczących wyboru samochodów poprzez dostęp do godnych zaufania, niezależnych danych. **AIR Index** pokazuje „na pierwszy rzut oka”, jak czyste są emisje z rury wydechowej samochodu, umożliwiając porównanie z innymi pojazdami w oparciu o zweryfikowane testy pojazdów w warunkach drogowych przeprowadzone według najnowszej metodologii CWA 17379.

Inspiracją indeksu **AIR Index** jest NCAP, niezależny system oceny bezpieczeństwa pojazdów opracowany w USA w latach 70. XX wieku, który stał się standardem branżowym w UE i na całym świecie. Program ten sprawił, że producenci samochodów musieli przyjąć na siebie odpowiedzialność za wyniki w zakresie bezpieczeństwa, co z kolei doprowadziło do dobrowolnego stosowania technologii wytwarzania bezpieczniejszych pojazdów.

Massimo Fedeli, współzałożyciel i dyrektor operacyjny AIR, mówi: – **AIR Index** oznacza przełom. Przedstawia on łatwe do zrozumienia na pierwszy rzut oka informacje o rzeczywistych emisjach spalin podczas jazdy w mieście. Gromadzi wyniki najbardziej niezależnych, konsekwentnych i dokładnych testów, jakie kiedykolwiek przeprowadzono. Daje nabywcom samochodów odpowiedzi niezbędne do podejmowania dobrych decyzji, nakłada na branżę motoryzacyjną odpowiedzialność za produkcję bardziej ekologicznych samochodów, i zapewnia twórcom polityki miejskiej dokładne informacje, umożliwiające opracowywanie sprawiedliwych strategii postępowania.

Na przestrzeni ubiegłego roku wspólnie z grupą naszych naukowców i specjalistów branżowych ciężko pracowaliśmy nad zapewnieniem europejskiej standaryzacji indeksu **AIR Index** poprzez umowę roboczą CEN. Po raz pierwszy możliwe jest porównywanie pojazdów dzięki ustaleniu rygorystycznych, a zarazem sprawiedliwych kryteriów testów przeprowadzanych na drodze, w rzeczywistych warunkach jazdy. Ten sam standaryzowany test stosowany jest dla każdego typu pojazdu.

Po raz pierwszy twórcy polityki są w stanie polepszyć jakość powietrza w miastach, wykorzystując **AIR Index** do kontrolowania dostępu pojazdów, nie obciążając niesprawiedliwie konsumentów, kiedy kupiony przez nich w dobrej wierze pojazd okazuje się wytwarzać więcej zanieczyszczeń na drodze, niż oczekiwali.

Nick Molden, współzałożyciel AIR, mówi: – Przejrzyste publikowanie niezależnych wyników testów emisji w warunkach drogowych to najskuteczniejszy sposób polepszania jakości powietrza. **AIR Index** rozwiewa wątpliwości nabywców samochodów i twórców polityki dotyczące emisji ze spalania benzyny i oleju napędowego oraz procedur testowych. Nasze testy wykraczają poza obecne testy homologacji samochodów WLTP (światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich) i RDE (emisje w rzeczywistych warunkach drogowych). WLTP to krok we właściwym kierunku, ale nadal opiera się on na testach prowadzonych w laboratoriach i nie w pełni niezależnych. Pakiet RDE wprowadzony został za późno, by rozwiązać problem bardzo wysokich emisji NO_x z poruszających się po miastach pojazdów z silnikami wysokoprężnymi.

Nasze testy wykazały, że wiele najnowszych samochodów Euro 6 nadal wytwarza dużo więcej NO_x na drodze niż podczas testów laboratoryjnych prowadzonych na cele homologacji. Nasze testy wykazały również, że niektóre samochody z silnikami wysokoprężnymi są bardziej ekologiczne od benzynowych, zaś niektóre starsze samochody bardziej ekologiczne od nowych. Nowe samochody z silnikami wysokoprężnymi już ulegają zmianom; wierzymy, że **AIR Index** może przyspieszyć te zmiany, zmuszając producentów samochodów i twórców polityki do wspólnej pracy nad polepszeniem jakości powietrza w naszych miastach.

Dan Carder, dyrektor Centrum Alternatywnych Paliw, Silników i Emisji na Uniwersytecie West Virginia*, mówi:– *Gdyby AIR Index wprowadzono 15 lat temu, prawdopodobnie nie doszłoby do afery Dieseldgate. Do momentu niedawnego wprowadzenia indeksu AIR Index debata o jakości powietrza pozbawiona była obiektywnych, niezależnych i publicznie dostępnych danych dotyczących rzeczywistych emisji NO_x z pojazdów w rzeczywistych warunkach jazdy w otoczeniu miejskim.*

*Dan kierował na Uniwersytecie West Virginia zespołem, który opublikował pierwsze dowody, że firma Volkswagen oszukiwała podczas amerykańskich testów emisji, ujawniając skandal, któremu nadano później nazwę Dieseldgate. Dan jest członkiem Naukowego Komitetu Doradczego AIR.

Wyniki dla sześciu pojazdów przetestowanych przez AIR, przedstawione podczas imprezy inauguracyjnej i uwzględnione w indeksie **AIR Index**:

Marka	Model	Rok	AIR Index	Rodzaj paliwa	Oficjalny limit NO _x	Norma Euro
Land Rover	Discovery 3.0 TD6	2018	A	Olej napędowy	80 mg/km	Euro 6
Nissan	Qashqai 1.2 DiG-T	2017	B	Benzyna	60 mg/km	Euro 6
MINI	Cooper S 3dr 2.0 d	2015	C	Olej napędowy	80 mg/km	Euro 6
Dacia	Duster 1.5 DCI	2018	D	Olej napędowy	80 mg/km	Euro 6
Ford	Focus 1.5 TDCI	2017	D	Olej napędowy	80 mg/km	Euro 6
Renault	Clio 1.5 DCI	2017	E	Olej napędowy	80 mg/km	Euro 6

Sojusz AIR zamówił program testowania pojazdów i będzie okresowo dodawać kolejne wyniki do indeksu **AIR Index**.

KONIEC

Kontakt z mediami

E-mail PressOfficer@allowAIR.org

Telefon +44 (0) 7815 863 968

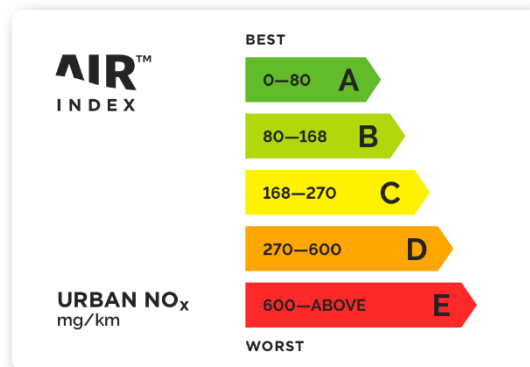
Informacje o indeksie AIR Index

Pojazdy oceniane na potrzeby indeksu **AIR Index** są testowane zgodnie ze standaryzowaną metodologią CWA 17379, dzięki czemu wyniki są niezależne, porównywalne i mogą stanowić podstawę regulacji prawnych i polityki dotyczącej pojazdów.

Testy prowadzone są na co najmniej dwóch samochodach, uzyskanych w niezależny sposób od producentów pojazdów, z wykorzystaniem mobilnych urządzeń do pomiaru emisji (PEMS), zapisujących wartości w rzeczywistych warunkach jazdy po drogach miejskich. Wynik może być uwzględniony w indeksie **AIR Index**, jeżeli odbyto co najmniej pięć osobnych 10-kilometrowych podróży w co najmniej dwóch pojazdach podobnego typu, zgodnie z normą CEN.

Wyniki testów stanowią podstawę do oceny pojazdu w kodowanej kolorystycznie skali od A do E.

Witryna **AIR Index** zawiera ponad 200 wyników pierwszych przeprowadzonych testów i ocen w skali A–E, a także możliwość sprawdzenia wyników innych pojazdów na drodze w celu przekonania się, czy uzyskałyby dostęp do 14 niemieckich miast, które wyznaczyły limit NO_x wynoszący 270 mg/km na podstawie federalnego rozporządzenia o ochronie przed emisjami.



Inne miasta europejskie rozważają wprowadzenie podobnego progu kontroli dostępu i wpuszczanie jedynie najczystszych samochodów. Nabywcy samochodów powinni rozważyć kwestię wartości odsprzedaży pojazdu oraz ewentualne konsekwencje niemożności wjechania do miasta o kontrolowanym poziomie emisji spalin.

Informacje o AIR

AIR (Allow Independent Road-testing) to niezależny sojusz organizacji publicznych i prywatnych, promujący dobrowolne wprowadzenie niezależnych testów emisji spalin w warunkach drogowych.

Kluczowym celem sojuszu jest przyczynienie się do opłacalnego i szybkiego ograniczenia szkodliwych spalin na obszarach miejskich oraz zapewnienia najniższych możliwych emisji CO₂ globalnej floty pojazdów.

AIR chce umożliwić obywatelom, przemysłowi i organom publicznym podejmowanie świadomych decyzji dotyczących procedur i strategii związanych z podróżowaniem poprzez promowanie całkowitej przejrzystości w zakresie poziomu emisji spalin.

Naukowy Komitet Doradczy

Opracowaniem indeksu AIR Index kierowali czołowi światowi badacze emisji i jakości powietrza, wchodzący w skład Naukowego Komitetu Doradczego (SAC) AIR.

- Profesor Helen ApSimon, profesor badań nad zanieczyszczeniem powietrza, Imperial College London.
- Dr Adam Boies, docent w Dziale Energii, Wydział Inżynierii, University of Cambridge.
- Dan Carder, dyrektor ds. alternatywnych paliw, silników i emisji, West Virginia University.
- Dr Claire Holman, przewodnicząca Instytutu Zarządzania Jakością Powietrza.
- Dr Guido Lanzani, dyrektor Zakładu Jakości Powietrza, Regionalna Agencja Środowiskowa Lombardii.

- Dr Norbert Ligterink, starszy badacz, TNO.
- Martin Lutz, dyrektor sektora zarządzania jakością powietrza, Wydział Środowiska, Transportu i Ochrony Klimatu Senatu Berlińskiego.
- Dr Xavier Querol, Instytut Ocen Środowiskowych i Badań Wody, Hiszpańska Rada Badań Naukowych.
- Dr Marc Stettler, wykładowca transportu i środowiska, Centrum Badań nad Transportem, Imperial College London.
- Dr Martin Williams, profesor badań nad jakością powietrza, Kings College London.

Pełne oświadczenie dotyczące misji **AIR** można znaleźć [tutaj](#).

Uwagi dotyczące jakości powietrza w Europie

Europejska Agencja Środowiska zapewnia niezależne informacje o środowisku osobom zaangażowanym w opracowywanie, przyjmowanie, wdrażanie i ocenianie strategii środowiskowych, a także ogółowi społeczeństwa. W najnowszym raporcie, opublikowanym w kwietniu 2018 r. i zaktualizowanym w listopadzie 2018 r., Europejska Agencja Środowiska stwierdza, że ze względu na powszechne przekraczanie poziomu cząsteczek zanieczyszczeń i dwutlenku azotu na obszarach miejskich, jest mało prawdopodobne, by normy jakości powietrza w tym zakresie zostały spełnione na całym terenie UE do roku 2020.

¹ Zob. <https://www.eea.europa.eu/airs/2018/environment-and-health/outdoor-air-quality-urban-areas>

Historia procedur testowych AIR Index

Firma Emissions Analytics (EA), założona przez Nicka Molden (współzałożyciela AIR), była pionierem metodologii testowania emisji w warunkach drogowych przy pomocy mobilnych urządzeń do pomiaru emisji (PEMS). Doświadczenie i wiedza z ponad 2000 testów przeprowadzonych przez EA pomogły w opracowaniu protokołu CWA 17379, stanowiącego podstawę **AIR Index**.

Firma Emissions Analytics udzieliła licencji na wykorzystanie swoich danych, w tym indeksu EQUA, w bazie indeksu **AIR Index**, umożliwiając nabywcom samochodów i twórcom polityki określenie, czy pojazdom wolno wjeżdżać do miast z limitem NO_x wynoszącym 270 mg/km.

Więcej informacji o sojuszu Allow Independent Road-testing (AIR) można znaleźć pod adresem www.allowair.org