

Zdroj: Profit, 18.1.2016
Strana: 54
Autor: Martin Drahotský, advokát, Ambruz & Dark Deloitte Legal

Jak se obcházejí emise

Automobilky splňují emisní zkoušku, jež neodpovídá reálnému provozu. Využívají k tomu test, který má suplovat pro všechny stejné podmínky.

Od roku 2014 platí v EU emisní stupeň Euro 6 stanovený nařízením Evropského parlamentu a Rady ES 715/2007. Dosažení předepsaných hodnot emisí stanovených tímto nařízením bylo pro automobilky velkou výzvou. Úprava motorů zabrala výrobcům a jejich dodavatelům roky vývoje a investice v řádech desítek milionů eur. Jen pro představu, v porovnání s emisním stupněm Euro 1 z roku 1992 je emisní stupeň Euro 6 v některých aspektech až 36krát přísnější, což nejlépe vypovídá o nárocích kladených na nové motory.

Přestože Euro 6 platí teprve rok, už se na obzoru rýsuje emisní stupeň Euro 7, který je plánován na rok 2021. Přesné hodnoty emisí dosud sice nebyly stanoveny, ale je jisté, že zpřísnování emisních limitů bude pokračovat.

Dosažení každého nového emisního stupně vyžaduje nejen úpravu motorů a aplikaci účinnějších filtrů, ale každý další emisní limit znamená použití dalších a dalších technických novinek, které umožní přísné emisní limity splnit. Pro výrobce automobilů se tak roztáčí kolotoč vývoje, tedy výběr potenciálního dodavatele částí emisního systému, předávání dat, několikaletý vývoj, ve kterém několikrát dojdou do slepých uliček technických řešení, extrémní náklady a nakonec zdárné splnění emisních limitů. V případě úspěchu následuje registrace technického řešení u příslušného úřadu, aby nemohlo být použito jinými výrobci, respektive proces udělení licencí k jeho užití, aby se výrobcům vrátila alespoň část nákladů.

Měření jako zásadní problém

V rámci neustálého zpřísnování emisních limitů stojí za to zamyslet se nad způsobem, jakým se emise měří, zda poskytuje reálný obraz emisí vznikajících při reálném provozu vozidel.

Měření emisí probíhá celosvětově dle normovaných cyklů. V Evropské unii se v současnosti k měření emisí užívá takzvaný Nový evropský cyklus (NE DC), který ačkoli se nazývá „nový“, pochází již z roku 1997. NE DC probíhá na dynamometru, trvá pouhých 1180 sekund (necelých 20 minut) a auto při něm ujede vzdálenost celkem 11,06 kilometru, což odpovídá průměrné rychlosti pouhých 33,6 km/h. Průběh testu je přesně stanoven a nelze se od něj odchýlit.

Dnes je již obecně známý fakt, že NE DC neodpovídá skutečnému provozu, v němž se automobily užívají. Výrobci automobilů se v rámci NE DC naučili využívat praktiky, které vedou ke snížení spotřeby paliva a tím i produkovaných emisí a které jsou laboratořemi provádějícími měření tolerované. Jedná se například o využití speciálního oleje, který během testu sníží tření v motoru, ale v běžném provozu by motor poškodil, použití přehuštěných pneumatik se sníženým valivým odporem, úpravu náprav, odpojení alternátoru, použití aerodynamických disků a krytů na podvozku, utěsnění škvír mezi jednotlivými díly karoserie nebo instalaci menší nádrže během provádění testů.

Test pro celý svět

Právě z důvodů využívání uvedených tolerovaných praktik, přesně stanoveného postupu provádění NE DC a v praxi nedosažitelných hodnot spotřeby paliva a produkce emisí se připravuje takzvaný Světově harmonizovaný jízdní cyklus (označovaný jako WLTP nebo WLTC), který je souborem měřicích cyklů aplikovaných v E vropě, Americe, Koreji, Japonsku či Číně. Dle předběžných odhadů můžeme zavedení testu WLTP v E U očekávat nejdříve v roce 2017.

Stejně jako NE DC ani WLTP se nebude provádět na silnici, ale pouze v laboratoři. Důvod je jednoduchý, a to ten, že testování v reálném provozu by nebylo možné provádět opakovaně v identických podmínkách, což by vedlo ke zvýhodnění nebo naopak poškození jednotlivých výrobců automobilů. WLTP by měl trvat 1800 vteřin a auto by mělo ujet vzdálenost 23,27 kilometru, což odpovídá průměrné rychlosti 46,5 km/h.

Celkově je tedy test WLTP náročnější a měl by více odpovídat reálnému provozu automobilů. WLTP jde dále a upravuje i dosud tolerované praktiky výrobců při měření NE DC.

Je otázkou, jaké hodnoty emisí by vykazaly automobily, které dnes splňují i ty nejpřísnější emisní limity dle měření NE DC, kdyby byly podrobeny testu WLTP. Podle dosavadních vyjádření odborníků v oboru emisí jsou emisní limity nastaveny až na úrovni současných technických možností, a to i s využitím veškerých dosud povolených praktik při měření NE DC.

Čisté svědomí nemá nikdo

Právě měření emisí v reálném provozu automobilu odhalilo obrovské rozdíly mezi údaji z laboratorních měření a z reálného provozu. Jedním takovým měřením byla spuštěna celá aféra koncernu Volkswagen označovaná jako „dieselgate“. Podle dostupných údajů koncern Volkswagen do svých vozů nahrál systém rozpoznávající právě probíhající provádění cyklu NE DC či jiného měřicího cyklu. Software funguje tak, že v okamžiku, kdy systém pozná, že je prováděno měření, upraví řídicí jednotka palivovou mapu vozidla tak, aby vozidlo splnilo požadavky, které jsou na vozidlo kladeny legislativními požadavky, a pokud žádný test neprobíhá, auto produkuje několikanásobně vyšší množství emisí, než jsou zákonné limity.

Z měření dalších automobilů provedených autoklubem ADAC je však zřejmé, že ani ostatní výrobci vozidel nemají zcela čisté svědomí. Z pohledu porušení zákona je zásadní rozdíl v tom, že vozidla ostatních výrobců obsahují software, který pozná, kdy cyklus NE DC či jiný měřicí cyklus neprobíhá, na rozdíl od softwaru koncernu Volkswagen, který pozná, kdy cyklus probíhá. Ano, pouze tento malý rozdíl stačí k tomu, aby byl koncern Volkswagen pranýřován a sankcionován, zatímco ostatní výrobci mohou tvrdit, že jejich vozidla odpovídají legislativě bez ohledu na výsledek, který je stejný jako u vozidel koncernu Volkswagen, a to vysoké emise a vyšší spotřeba pohonných hmot.

Nabízí se tedy otázka, zda spíše než připravovat donekonečna další a další emisní limity, které budou automobily plnit pouze při laboratorních měřeních, by nebylo lepší upravit emisní limity a metodiku měření emisí vozidel tak, aby automobily produkovaly emise sice vyšší než v současnosti požadované, ale zato by je reálně splňovaly. Takové automobily by pak byly i cenově dostupnější a mnozí řidiči by si mohli dovolit pořízení aut nových a ekologicky přívětivějších.