

BRUSEL PRIZNAL, ŽE UHLÍKOVÁ STOPA PRI VÝROBE ELEKTROMOBILOV JE DVOJNÁSObNÁ v porovnaní s výrobou áut so spaľovacími motormi. Čiže opak toho, čo tvrdia podporovatelia zeleného šialenstva

- CZ24 News | 30. dubna 2022

EU: Bruselská organizácia Green NCAP predstavila novú metodiku merania emisnej stopy áut. Elektromobily z nej vychádzajú s odretými ušami. A to sú parametre nastavené v ich prospech.

Green NCAP poznáme ako organizáciu, ktorá už zopár rokov hodnotí ekologický dopad áut na životné prostredie. Doteraz však vychádzala len z produkcie emisií počas prevádzky. Z tohto pohľadu mali elektromobily v metodike obrovskú výhodu. Lenže bruselské laboratórium už dávnejšie avizovalo, že metodiku zmení. A to tak, že bude brať do úvahy celý životný cyklus áut. Od výroby, cez prevádzku až po recykláciu. A aj sa tak stalo. Po prvýkrát zverejnilo výsledky posudzovania emisnej stopy, ktorá má k realite pomerne blízko. Aj keď nie úplne. I tak musí byť štatistika pre zástancov elektromobilov poriadne studenou sprchou, pretože zázraky sa naozaj nekonajú.

Elektrický zázrak sa nekoná

Green NCAP vychádzalo z predpokladu, že vozidlá budú v prevádzke 16 rokov a za ten čas najazdia 240 000 km. Pravdepodobne to ladí s priemernými údajmi európskeho autoparku. Do vzorca pridalo emisie pri výrobe vozidla, emisie pri výrobe spotrebovaného paliva a energie aj s výhľadom do budúcnosti, emisie vznikajúce pri údržbe a emisie pri recyklácii. Nič podrobnejšie tu zatiaľ naozaj nebolo. Metodiku s názvom Life Cycle Assessment (LCA), teda hodnotenia životného cyklu od „kolísky až po hrob“, vyvinula spoločnosť Joanneum Research. Pod lupu Green NCAP sa dostalo celkom 61 aktuálne predávaných modelov áut.

Tieto reprezentovali všetky druhy pohonov – benzínové, naftové, hybridné, plug-in hybridné, plynové (LPG, CNG), vodíkové aj čisto elektrické. A tiež autá všetkých tried od malých mestských až po veľké SUV. Výsledky ukazujú, že elektrifikácia nie je z hľadiska ochrany životného prostredia až také veľké terno, respektíve, že elektromobily zásadne neznižujú emisie skleníkového CO₂. Elektrický VW ID.3 vyprodukuje v danom cykle 35 ton tohto plynu, kým hybridná Toyota Prius 40 ton a dieselová Škoda Octavia 42 ton. Najhoršie z toho vychádzajú benzínové autá, napríklad BMW 118i, ktoré má na svedomí 52 ton CO₂. A to patrí k veľmi úsporným autám so zážihovým motorom.

Náskok elektromobilu nie je teda zásadný. Má síce výhodu v celkovo nižšej produkcii CO₂ pri prevádzke, čo je dané vyššou účinnosťou, ale túto výhodu zmažáva obrovským batohom CO₂, ktorý vzniká pri jeho výrobe. Je to dvojnásobok CO₂ v porovnaní s výrobou áut so spaľovacími motormi, samozrejme kvôli batériám. Šťasti to elektrické autá sanujú vyššou mierou recyklácie, čo sa z ich emisnej stopy odpočítava. Ak by sme však parametre zmenili, mohli by sa elektromobily ľahko dostať do závesu. Metodika totiž neráta napríklad s novou súpravou batérií alebo aspoň recyklovaným akumulátorom, ktorý počas 16 rokov budú určite potrebovať. Veď sami výrobcovia na ne dávajú záruku maximálne osem rokov. Pritom len batéria predstavuje asi osem ton vypusteného CO₂.

Zatiaľ bez hviezdíček

Po výmene batérie by sa karta obrátila v prospech hybridov a naftových motorov, ktoré sú aj napriek jednoznačne nižšej spotrebe paliva zatracované a odsudzované ako ekologický mor. Podobná situácia by nastala, ak by životný cyklus predstavoval menší počet najazdených kilometrov. Napríklad nižší ako 200 000 kilometrov. Potom by elektromobily nedokázali dohnať svoj emisný „dlh“ z výroby, pretože len v tejto časti životného cyklu majú ekologický prínos. Metodika je k nim teda relatívne zhovievavá a tiež počíta s rastúcim podielom výroby čistej energie, teda so zlepšovaním európskeho energetického mixu v nasledujúcich rokoch.

Prechod na výrobu energie z obnoviteľných zdrojov však nemusí mať také tempo, ako Európa plánuje. Vplyvom vojny na Ukrajine bude možno EÚ nútené svoje emisné ciele v energetike prehodnotiť. To je však veľmi dôležité, pretože z hľadiska celkovej spotrebovanej energie potrebnej pre životný cyklus auta, bez ohľadu na to, odkiaľ pochádza, sú už teraz elektromobily až za autami s naftovým motorom. Príkladom zo štúdie je Škoda Octavia 2,0 TDI ktorá si počas životného cyklu vyžaduje 164 MWh, kým VW ID3 183 MWh a také benzínové BMW 118i až 213 MWh. Green NCAP tvrdí, že vplyv na emisnú stopu má aj hmotnosť vozidla. A ako vieme, elektromobily sú kvôli batériám ťažšie. Celkový výsledok ovplyvňuje aj štýl jazdy. Preto Green NCAP uvádza v hodnotení nielen priemerné emisie CO₂ a priemernú potrebu primárnej energie, ale aj najnižšie a najvyššie hodnoty.

Napríklad aj vplyvom vonkajšej teploty, na ktorú sú elektromobily podstatne citlivejšie z hľadiska efektivity ako autá so spaľovacími motormi. A to nehovoríme o rozdieloch, ktoré vykazujú plug-in hybridy, keď jazdia s nabitými alebo vybitými batériami. Bruselská organizácia zatiaľ hovorí, že je ešte priskoro, aby tento typ hodnotenia označovala hviezdíčkami, no výsledky sú v podstate sklamaním. Prínos elektromobilov je sporný. Ak nechceme mať čistú planétu len na papieri, mal by Brusel prehodnotiť príliš striktný postoj k autám so spaľovacími motormi a najmä k dieselom, ktoré sú na energiu vo svojom životnom cykle najmenej náročné.

Spotreba energie v životnom cykle (MWh)

Model	Priemerná spotrebovaná energie	Minimálna	Maximálna
Škoda Octavia Combi 2.0 TDI	164 MWh	151 MWh	193 MWh
Toyota Prius 1,8 PHEV	167 MWh	123 MWh	232 MWh
Peugeot 208 1.5 Blue HDI 100	169 MWh	144 MWh	191 MWh
Fiat 500 87 kW EV	171 MWh	134 MWh	198 MWh
Toyota Yaris 1,5 hybrid	175 MWh	140 MWh	220 MWh
Mazda 2 Skyactiv-G 55kW	182 MWh	173 MWh	202 MWh
Honda Jazz 1,5 i-MMD hybrid	183 MWh	146 MWh	237 MWh
VW ID.3 PRO 150 kW EV 4×2 automat	185 MWh	168 MWh	286 MWh
Audi A3 Sportback 35 TDI	186 MWh	148 MWh	219 MWh
SEAT Leon ST 2.0 TDI	190 MWh	170 MWh	214 MWh
VW Golf 1,5 TSI	190 MWh	159 MWh	206 MWh
Mercedes-Benz triedy A A180d	192 MWh	167 MWh	220 MWh
Kia Niro 1.6 GDI PHEV	195 MWh	134 MWh	270 MWh
Škoda Fabia 1,0 TSI	195 MWh	162 MWh	223 MWh
DS 3 Crossback 1,5 BlueHDI	197 MWh	163 MWh	229 MWh

DS 3 Crossback 1,5 BlueHdi	197 MWh	163 MWh	229 MWh
Ford Puma Titanium	198 MWh	178 MWh	232 MWh
Nissan LEAF e+ A03 EV	200 MWh	176 MWh	251 MWh
Dacia Sandero 1,0 Sce 75	203 MWh	155 MWh	229 MWh
Opel Corsa 1,2 DI turbo	204 MWh	176 MWh	237 MWh
Fiat Panda 1,2 8V	205 MWh	163 MWh	228 MWh
Lexus UX 300e EV	207 MWh	154 MWh	273 MWh
Ford Kuga 2.0 EcoBlue	208 MWh	187 MWh	241 MWh
Renault Captur E-TECH 160 PHEV Intens	211 MWh	158 MWh	280 MWh
BMW radu 1 118i	213 MWh	191 MWh	235 MWh
Citroën C3 1.2 PureTech	213 MWh	169 MWh	247 MWh
Audi A3 Sportback 1,5 TSI	218 MWh	209 MWh	244 MWh
VW Golf GTE 180 kW PHEV	220 MWh	123 MWh	305 MWh
Honda Civic 1.0 Turbo	223 MWh	204 MWh	249 MWh
BMW X1 xDrive 18d	224 MWh	198 MWh	265 MWh
Mini Cooper Steptronic	226 MWh	170 MWh	252 MWh
Mazda CX-30 Skyactiv-X 180	240 MWh	190 MWh	276 MWh
Ford Mustang Mach-E EV	246 MWh	223 MWh	311 MWh
Hyundai NEXO vodík	268 MWh	176 MWh	320 MWh
Volvo XC60 B4	270 MWh	233 MWh	316 MWh
Hyundai Tucson 1.6 GDI	271 MWh	251 MWh	303 MWh
Land Rover Discovery Sport D180 2.0	281 MWh	239 MWh	301 MWh
Mitsubishi Outlander 2,4 PHEV	295 MWh	203 MWh	373 MWh

Množstvo CO2 vyprodukované v životnom cykle

Model	Priemerný objem CO2	Minimálny	Maximálny
Fiat 500 87 kW EV	31 ton	26 ton	35 ton
VW ID.3 PRO 150 kW EV 4×2 automat	35 ton	33 ton	49 ton
Nissan LEAF e+ A03 EV	38 ton	34 ton	45 ton
Lexus UX 300e EV	38 ton	31 ton	48 ton
Toyota Prius 1,8 PHEV	40 ton	30 ton	54 ton
Škoda Octavia Combi 2.0 TDI	42 ton	38 ton	49 ton
Peugeot 208 1.5 Blue HDI 100	43 ton	37 ton	48 ton
Toyota Yaris 1,5 hybrid	44 ton	35 ton	55 ton
Mazda 2 Skyactiv-G 55kW	45 ton	43 ton	50 ton
Honda Jazz 1,5 i-MMD hybrid	46 ton	37 ton	59 ton
Ford Mustang Mach-E EV	46 ton	43 ton	55 ton
Audi A3 Sportback 35 TDI	47 ton	38 ton	55 ton
Kia Niro 1.6 GDI PHEV	47 ton	33 ton	64 ton
SEAT Leon ST 2.0 TDI	48 ton	43 ton	54 ton
VW Golf 1,5 TSI	48 ton	40 ton	52 ton

Mercedes-Benz triedy A A180d	49 ton	43 ton	56 ton
Škoda Fabia 1,0 TSI	49 ton	41 ton	56 ton
Ford Puma Titanium	49 ton	45 ton	58 ton
DS 3 Crossback 1,5 BlueHDi	50 ton	41 ton	58 ton
Renault Captur E-TECH 160 PHEV Intens	50 ton	38 ton	65 ton
Dacia Sandero 1,0 Sce 75	51 ton	39 ton	57 ton
Opel Corsa 1,2 DI turbo	51 ton	44 ton	59 ton
Fiat Panda 1,2 8V	51 ton	41 ton	57 ton
VW Golf GTE 180 kW PHEV	52 ton	30 ton	72 ton
Ford Kuga 2.0 EcoBlue	53 ton	48 ton	61 ton
BMW radu 1 118i	53 ton	48 ton	59 ton
Citroën C3 1.2 PureTech	53 ton	42 ton	61 ton
Audi A3 Sportback 1,5 TSI	55 ton	52 ton	61 ton
Honda Civic 1.0 Turbo	56 ton	51 ton	62 ton
Mini Cooper Steptronic	56 ton	43 ton	63 ton
BMW X1 xDrive 18d	57 ton	51 ton	68 ton
Hyundai NEXO vodík	58 ton	39 ton	68 ton
Mazda CX-30 Skyactiv-X 180	60 ton	48 ton	69 ton
Hyundai Tucson 1.6 GDI	68 ton	63 ton	76 ton
Volvo XC60 B4	69 ton	60 ton	81 ton
Mitsubishi Outlander 2,4 PHEV	70 ton	49 ton	88 ton
Land Rover Discovery Sport D180 2.0	71 ton	61 ton	76 ton

vyhra-co-teraz-s-tym/