

Češi se podívali na zoubek elektroautům, která tlačí EU. Nedopadlo to hezky ... “PRASÁCKÝ” DIESEL JE MNOHEM ČISTŠÍ!

- CZ24 News | 22. června 2021



ČESKO: V poslední době se i přes odpor zákazníků musejí automobilky kvůli tlaku od institucí i aktivistů přeorientovávat na výrobu elektromobilů a z mnoha míst je slyšet, že jsou vozy na elektrický pohon „uhlíkově neutrální“. Že tomu tak ve skutečnosti není, se rozhodli ukázat v Centru vozidel udržitelné mobility na Fakultě strojní ČVUT v Praze, kde se podívali nejen na samotný provoz vozu, ale i na jeho výrobu. Výsledky studie ukazují, že velké množství elektromobilů je z pohledu tvorby emisí nejen srovnatelné s konvenčními vozy, nýbrž že dokonce mnohé elektromobily škodí životnímu prostředí a klimatu více nežli benzínová či naftová auta. Právě diesely jsou dle studie oproti elektromobilům ekologičtější i po najetí čtvrtmilionu kilometrů, a nemusí je ve své nízké náročnosti na životní prostředí elektromobil nikdy překonat.

Aktivisté a politici v posledních letech tlačí na automobilky stále více a kromě neblahého kšeftování s emisními povolenkami pomalu dochází i k úbytku dříve velmi populárních modelů, k jejichž škrtání automobiloví výrobci přecházejí ze strachu, že by je při jejich výrobě čekaly drastické pokuty za neplnění emisních norem.

Tlaky vůči výrobcům na Západě dosahují již takových rozměrů, že leckde již začínají přiznávat, že budou muset brzo skončit s výrobou klasických aut, a to i přesto, že je po nich stále velká poptávka. Mezi alternativními pohony dnes v hlavním proudu převládá zejména elektrický pohon; jimi se producenti v Evropě snaží, často i přes odpor zákazníků, jít na ruku přísným pravidlům, které zavedla Evropská unie s cílem snížit emise do roku 2050 v dopravě až o 90 procent, a to v dohodě nazývané Green Deal.

Plánu se nevyhne ani Česká republika, která již prostřednictvím našeho premiéra Andreje Babiše

(ANO) plán odsouhlasila v minulém roce a do roku 2050 by tak i Česko mělo dosáhnout uhlíkové neutrality.

Na plán navazuje Národní plán čisté mobility, který klade důraz právě na elektrický pohon vozidel. Podle tohoto plánu by mělo v roce 2030 jezdit na českých silnicích 220 800 až 500 000 elektromobilů, což je v porovnání s aktuálním stavem o statisíce více, aktuálně jich totiž nejezdí ani deset tisíc, většinu lidí tak neláká ani vidina stále dostupných výhod pro automobily s alternativním pohonem.

Aby jich bylo na silnicích vícero, bezesporu zajistí jednoduché řešení, tedy to, že zákazník nebude mít na výběr, jelikož lze v aktuálně nastaveném trendu předpokládat, že se z běžného auta na benzín či naftu stane brzy dosti nedostatkové zboží, povedou k tomu například normy, z nichž si výrobci budou brzy muset poradit i s nadcházející EURO 7 normou a měřením přímo v provozu. Aktuálně navíc platí i limity oxidu uhličitého v hodnotě 95 g CO₂/km.

Přestože se dosud elektromobily skloňovaly s obavami zejména v otázkách bezpečnosti v případech havárie či co se týče jejich dojezdu a stále ještě extrémně dlouhého dobíjení, nepřiliš často se uvádí i jejich zátěž na životní prostředí, mnozí aktivisté a politici totiž dost často přehlíží, že se vůz musí nejprve vyrobit, a berou v potaz pouze vliv automobilů po vyjetí z výrobních linek. To se však může ukázat jako drastická chyba – a to především pro životní prostředí.

Zatímco totiž při jízdě valná většina elektromobilů neprodukuje žádné emise, je potřeba, aby disponovaly akumulátorovou lithium-iontovou baterií, nejčastěji s kovovou katodou, jelikož jiné alternativy s dostatečnou životností zatím nejsou pro potřeby dopravy produkovány a čeká je ještě dlouhý vývoj. Náročná výroba baterie a dalších částí elektromobilu ovšem regulační orgány Evropské unie a podstatnou část dalších organizací razících elektromobilitu nezajímá. Výroba vozu, baterie či i samotný zdroj elektřiny aktuálně v evropské legislativě ve výpočtu celkové uhlíkové stopy chybějí.

Na elektromobily je tak sice nahlíženo coby na bezemisní, to ovšem platí jen do chvíle, než se vezme v úvahu jejich výroba či než bude třeba nabít baterie.

Právě na tuto problematiku se nyní [rozhodli zaměřit v Centru vozidel udržitelné mobility na Fakultě strojní ČVUT v Praze, kde akademici Josef Morkus a Jan Macek zahrnuli celkovou uhlíkovou stopu elektromobilů, načež je porovnali s aktuálně dostupnými vozy.](#)

Ve své studii tak spočetli náročnost elektromobilů na životní prostředí, včetně jejich výroby i spotřebované energie. Emisí oxidu uhličitého při výrobě vozu vzniká pět až deset tun, 20 % pak připadá na spalovací motory. U elektromobilů jsou to čtyři tony až osm tun bez baterie, ta se na životním prostředí podílí negativně už jen tím, že bývá vyráběna v Asii za přísunu elektřiny z uhelných elektráren (ty mají být například v Číně zastoupeny až ze tří čtvrtin). „Argument, že se baterie nevyrábějí v Evropě, a tudíž se nás emise z výroby baterií netýkají, je pokrytecký,“ píší na to autoři studie.

U malého vozu Škoda Citigo iV poháněného elektřinou je jen při výrobě vyprodukováno 8,35 tuny oxidu uhličitého, aby následně na sto tisíc kilometrů spotřebovaná elektřina stála za 9,67 tuny CO₂. Oproti tomu benzínová verze stejného automobilu je na výrobu mnohem šetrnější a způsobí jen pět tun emisí při výrobě. Přestože vlivem uhlíkové stopy výroby benzínu a samotného spalovacího procesu je jeho provoz méně šetrný, aby bylo možné hovořit o alespoň vyrovnání se negativních dopadů výroby elektromobilu, je potřeba, aby najel minimálně 130 tisíc kilometrů, což u tohoto drobného vozu, určeného především do města, zabere mnoho let, a je tedy otázkou, zdali nedojde k jeho likvidaci dříve, nežli se navrátí výhoda jeho provozování oproti benzínové verzi.

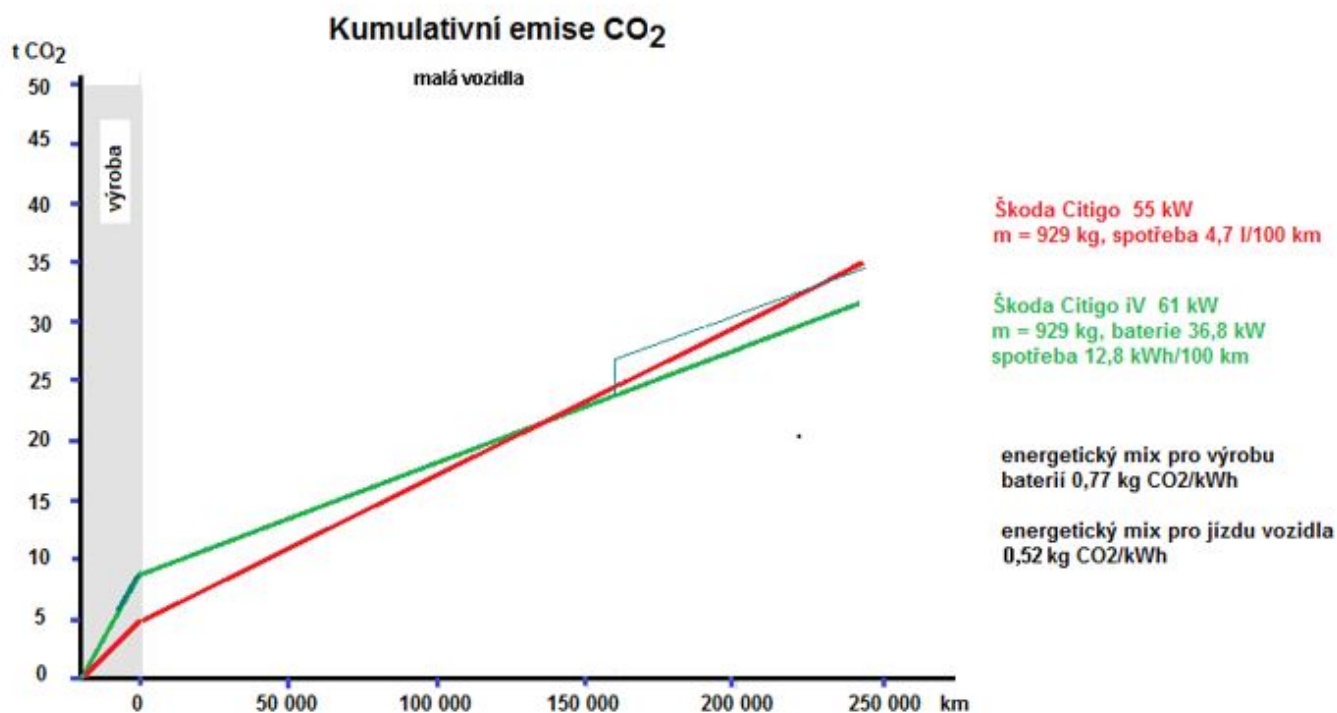


FOTO: Vypočtené hodnoty vozu Škoda Citigo. Tenká zelená čára naznačuje, kam až by emise elektromobilů poskočily, pokud jim po uplynutí záruky přestane fungovat baterie. [Zdroj ZDE.](#)

Ještě hroživější výsledky pak ukazuje celková uhlíková stopa velkého vozu Audi e-tron 55 quattro oproti neelektrické verzi Audi Q8 55 TFSI quattro. U tohoto vozu příliš často sice zřejmě nehrozí, že nedosáhl nájezdu přes 130 tisíc kilometrů, a elektrická verze je tedy po překročení takového nájezdu ekologičtější nežli benzínová varianta, rána ovšem přichází z pohledu dieselové verze – ta totiž má menší dopady na životní prostředí přibližně do 250 000 km, což je při průměrném nájezdu 17 až 25 let. Je tedy otázkou, zdali tolik let vydrží vůbec elektromobilu funkční baterie.

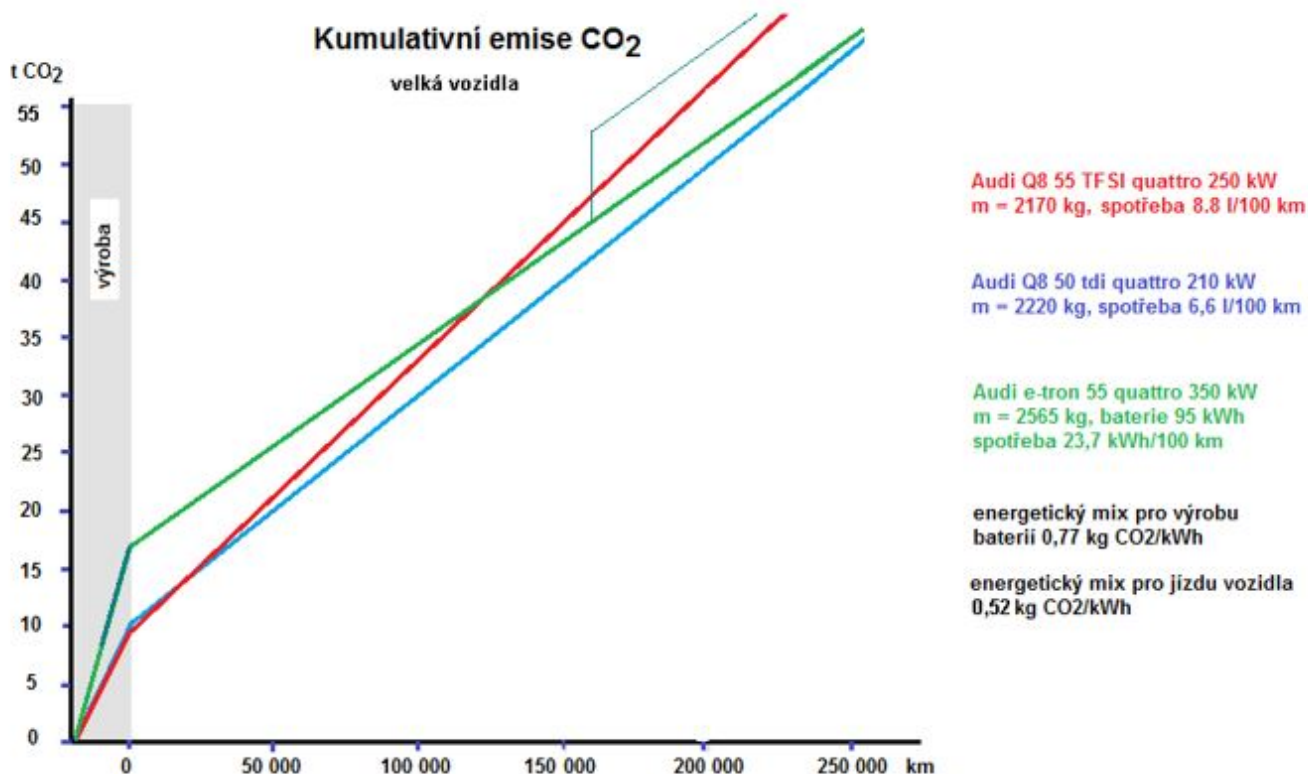


FOTO: Vypočtené hodnoty vozu Audi e-tron/A8. Tenká zelená čára naznačuje, kam až by emise elektromobilů poskočily, pokud jim po uplynutí záruky přestane fungovat baterie. [Zdroj ZDE](#).

Z výsledků studie, porovnávající vozidla na elektrický a konvenční pohon, tak Morkus s Mackem usuzují, že v našich podmínkách do přibližně 130 tisíc najetých kilometrů má elektromobil vyšší emise CO₂ než automobil s benzínovým motorem, a přibližně do 250 000 km má vyšší emise CO₂ než automobil s dieselovým motorem.

A o slovo se hlásí i životnost baterie „Za předpokladu, že po ukončení záruky na baterii, tj. obvykle po 160 000 km, dojde k výměně baterie, bude elektromobil téměř vždy emisně horší do přibližně 250 000 km než automobil s benzínovým motorem, a automobil s dieselovým motorem nebude elektromobilem překonán z hlediska emisí CO₂ prakticky nikdy. Ještě výhodnější je klasický automobil na palivo s vysokým obsahem biosložky s recyklovaným uhlíkem, např. na bioplyn,“ uvádějí akademici.

Elektromobily se dle nich hodí do města, jelikož v něm neznečišťují napřímo ovzduší a mají tím menší dopady i na zdraví obyvatel, co se týče ekologie. Avšak mají pro elektromobily tvrdý ortel: „Tím, že se podle platné legislativy započítávají jen emise z provozu vozidel (emise, jízda), a vše ostatní se opomíná, lze dosáhnout uhlíkové neutrality, ale jen na papíře, nikoliv ve skutečnosti,“ uzavírají.

Zdroj: <https://www.parlamentnilisty.cz/>