

Presse | News | Prensa | Tisk | Imprensa | Prasa | Stampa | Pers | 新闻 | Пресса

Samochody elektryczne najlepsze z punktu widzenia bilansu CO₂

- **niższa emisja CO₂ potwierdzona przez certyfikowany system oceny cyklu życia produktu (ang. Life Cycle Assessment, LCA)**
- **dzięki Life Cycle Engineering (LCE) planuje się dalsze ograniczenie emisji CO₂**
- **postęp w tej dziedzinie jest ujęty w indeksie dekarbonizacyjnym**

Poznań, 26 kwietnia 2019 r. – Porównanie tych samych modeli samochodów wyposażonych w różne układy napędowe pokazuje, że auta elektryczne napędzane energią z akumulatora już dzisiaj są bardziej przyjazne dla klimatu niż te same modele z silnikami spalinowymi. Ponadto, auta elektryczne mają większy potencjał do dalszego ograniczania emisji CO₂ we wszystkich fazach cyklu życia produktu. Decydujące znaczenie dla emisji dwutlenku węgla ma to, czy energia potrzebna do napędu auta jest pozyskiwana ze źródeł kopalnych czy odnawialnych. Taki wniosek wynika z certyfikowanej oceny cyklu życia (LCA) Volkswagena Golfa, w której porównano emisję CO₂ różnych wersji tego modelu – wyposażonych w silnik elektryczny i spalinowy.

Emisja CO₂ w wypadku samochodów elektrycznych jest mniejsza

Łączna emisja dwutlenku węgla w całym cyklu życia aktualnego Golfa TDI (silnik Diesla) wynosi średnio 140 g CO₂/km, w wypadku e-Golfa¹⁾ jest to 119 g CO₂/km.

Na przykładzie samochodu wyposażonego w silnik spalinowy wyraźnie widać, że najwięcej dwutlenku węgla powstaje podczas eksploatacji, to jest przy produkcji i podczas spalania paliwa kopalnego. Silnik Diesla osiąga tu wynik 111 g CO₂/km. Samochód elektryczny emituje w tej samej fazie tylko 62 g CO₂/km, które powstają wyłącznie w wyniku produkcji energii elektrycznej potrzebnej do zasilania auta. W fazie użytkowania samochodu wielkość emisji CO₂ zależy od źródła energii. Emisja zmniejsza się tym bardziej, im więcej energii pochodzi ze źródeł odnawialnych. W wypadku samochodów elektrycznych najwięcej CO₂ powstaje podczas produkcji. Jak wynika z LCA, w wypadku auta elektrycznego jest to 57 g CO₂/km, podczas gdy produkcja samochodu z silnikiem Diesla powoduje emisję na poziomie 29 g CO₂/km. Przyczyną jest proces produkcji akumulatorów do aut elektrycznych oraz skomplikowany proces pozyskiwania surowców. Na te dwa elementy przypada niemal połowa emisji CO₂ generowanej w całym cyklu życia auta elektrycznego.

„Life Cycle Assessment” jako instrument całościowej analizy

Ocena cyklu życia produktu („Life Cycle Assessment”) to złożona, żmudna, znormalizowana na poziomie międzynarodowym procedura służąca do sporządzania bilansu ekologicznego pojazdów. Przy jej pomocy bada się m.in. emisję dwutlenku węgla podczas wszystkich faz życia produktu:

- Do fazy produkcji wlicza się wielkość emisji podczas wydobycia surowców, produkcji komponentów oraz podczas montażu.
- W fazie użytkowania pod uwagę jest brana zarówno emisja powstająca podczas wydobycia ropy lub produkcji energii elektrycznej, jak i ta w czasie użytkowania auta na dystansie 200.000 km.
- W fazie recyklingu uwzględnia się demontaż i potencjalne oszczędności wynikające z ponownego wykorzystania surowców.

Dzięki danym z procedury „Life Cycle Assessment” Volkswagen może podjąć dodatkowe działania w ramach „Life Cycle Engineering” i w ten sposób świadomie wpływać na bilans CO₂.

Plany dotyczące dalszego zmniejszenia emisji CO₂ w całym cyklu życia produktu

Dzięki rozwojowi technologii produkcji akumulatorów litowo-jonowych oraz optymalizacji łańcucha dostaw ilość dwutlenku węgla powstającego w wyniku produkcji akumulatora do pierwszego modelu z rodziny ID. w porównaniu z produkcją akumulatora do e-Golfa zmniejszono o 25 procent na każdą kilowatogodzinę (kWh) pojemności „baterii”. Przy zastosowaniu energii ze źródeł odnawialnych potencjał oszczędności wynosi prawie 50 procent.

Największe możliwości zmniejszenia emisji CO₂ kryją się w źródłach pozyskiwania energii wykorzystywanej w fazie użytkowania samochodu. Jeśli energia elektryczna potrzebna do jazdy pochodzi wyłącznie ze źródeł odnawialnych, emisja CO₂ podczas fazy użytkowania zmniejsza się z 62 g CO₂/km do zaledwie 2 g CO₂/km.

Z tego powodu należąca do koncernu Volkswagen firma Elli (Electric Life) od początku bieżącego roku oferuje klientom oraz podmiotom trzecim „Volkswagen Naturstrom”, czyli prąd pochodzący wyłącznie ze źródeł odnawialnych.

Podczas recyklingu powstają kolejne możliwości zmniejszenia emisji dwutlenku węgla. W fabryce Volkswagena w Salzgitter powstaje właśnie pilotażowa linia recyklingowa. Tam ze zużytych akumulatorów – a więc takich, które z powodu swojego wieku nie są już w stanie zmagazynować wystarczającej ilości energii – powstaje nowy surowiec (Black Powder) wykorzystywany do produkcji katod w nowych akumulatorach. To pozwala zaoszczędzić do 25 procent CO₂. Volkswagen spodziewa się jednak, że odpowiednia liczba zużytych baterii do recyklingu w skali przemysłowej pojawi się dopiero pod koniec lat 2020.

Monitorowanie procesu ograniczania emisji CO₂ o 30 procent do 2025 roku możliwe dzięki indeksowi dekarbonizacyjnemu

Wskaźnik dekarbonizacji (DKI) mierzy emisję CO₂ średniego pojazdu grupy Volkswagen w całym jego cyklu życia. DKI mierzy się w tonach przypadających na jeden pojazd. W 2015 roku wartość ta wynosiła 43,6 i według założeń przyjętych przez koncern Volkswagen do 2025 roku ma się zmniejszyć o 30 procent.

¹⁾ – e-Golf: zużycie energii, kWh/100 km: w cyklu mieszanym 14,1 (koła 17-calowe) - 13,2 (koła 16-calowe); emisja CO₂ w cyklu mieszanym, g/km: 0; klasa efektywności: A+

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Strona 3

Volkswagen Group Polska

Dyrektor PR i Corporate Affairs Grupy

Tomasz Tonder

Telefon: +48 690 406 401

e-Mail: tomasz.tonder@vw-group.pl

www.vw-press.pl

O Grupie Volkswagen:

Grupa Volkswagen z siedzibą w Wolfsburgu jest jednym z wiodących na świecie producentów aut i największym producentem samochodów w Europie. W skład Grupy wchodzi dwanaście marek z siedmiu europejskich krajów: Volkswagen Samochody Osobowe, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Samochody Użytkowe, Scania i MAN. Oferta samochodów osobowych obejmuje zarówno auta małe, jak i luksusowe. Ducati oferuje motocykle. W sektorze lekkich i ciężkich samochodów użytkowych szeroka oferta aut obejmuje m.in. pick-upy, autobusy i ciężarówki. Każdego dnia 642.292 pracowników na całym świecie produkuje średnio 44.170 samochodów, zajmuje się usługami związanymi z pojazdami lub pracuje w innych obszarach działalności. Grupa Volkswagen sprzedaje swoje samochody w 153 krajach.

W 2018 r. liczba samochodów dostarczonych klientom przez Grupę na całym świecie wyniosła 10.834 milionów (w 2017 r.: 10.741 milionów). Udział w rynku samochodów osobowych wyniósł 12,1 procenta. W Europie Zachodniej 22,0 procent wszystkich nowych samochodów osobowych pochodzi z Grupy Volkswagen. Przychody ze sprzedaży w 2017 r. wyniosły 231 mld euro (w 2016 r.: 217 mld euro). Zysk po opodatkowaniu w 2017 roku wyniósł 11,6 miliarda euro (w 2016 r.: 5,4 miliarda euro).
