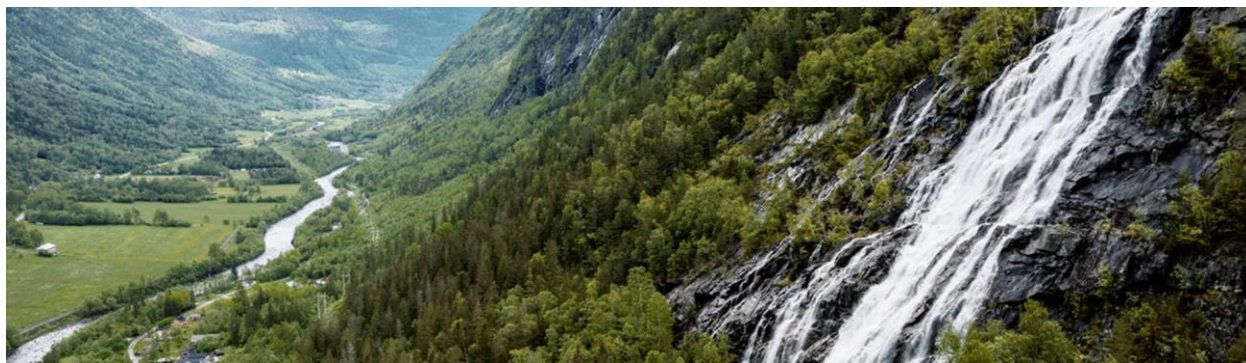

Informacja prasowa

NR. 12/2020

Motoryzacja przyjazna dla klimatu: co Volkswagen robi w tej dziedzinie

Wolfsburg/Poznań, 29. stycznia 2020 – Podczas tegorocznego światowego forum gospodarczego w Davos bardzo wiele mówiono o zmianach klimatu. Jeśli firmy nie zmienią swojego postępowania w tej dziedzinie wzrostu temperatury na Ziemi nie uda się zahamować. Volkswagen doskonale to rozumie – i już reaguje.

W tegorocznym Światowym Forum Gospodarczym (WEF) wzięło udział wiele ważnych postaci ze świata gospodarki, polityki i życia społecznego, m.in. amerykański prezydent Donald Trump, kanclerz Niemiec Angela Merkel czy aktywistka Greta Thunberg. Rozmawiano o sytuacji na świecie, a dominującym tematem okazały się zmiany klimatu. Nawiązując do coraz bardziej widocznych katastrof naturalnych prezes WEF (World Economic Forum), Borge Brende, powiedział: „Przywódcy z całego świata muszą ze sobą współpracować we wszystkich obszarach społecznych”, aby rozwiązać te problemy. Dotyczy to również wielkich przedsiębiorstw: „Presja ze strony inwestorów, ustawodawców, klientów i samych pracowników rośnie”. Wszyscy oni oczekują, że również uczestnicy życia gospodarczego zrozumieją swoją odpowiedzialność w tej dziedzinie.



Energię przepływu wody można wykorzystać: Volkswagen prowadzi neutralne dla klimatu centrum danych w Rjukan, w Norwegii

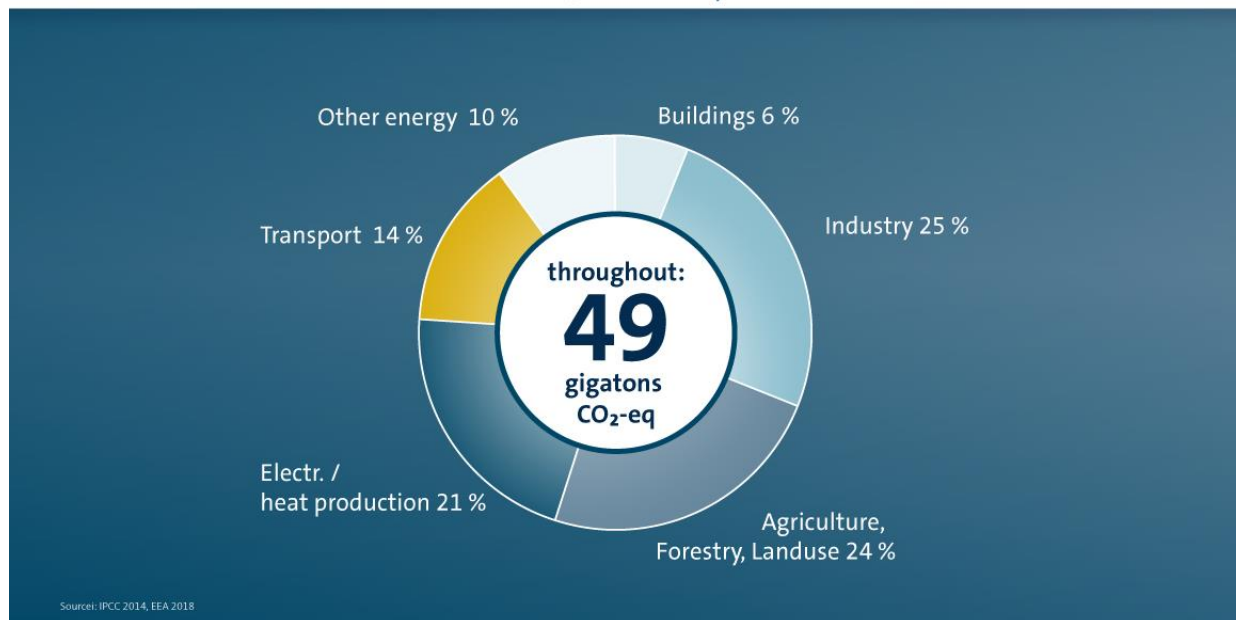
Volkswagen jest tego świadomy, poczuwa się do realizacji celów określonych w Porozumieniu Paryskim i dlatego z całą mocą pracuje nad rozwojem technologii układów napędowych oraz sposobów produkcji przyjaznych środowisku. Koncern Volkswagen postawił sobie jako wyzwanie i zobowiązał się do osiągnięcia w 2050 roku neutralności pod względem emisji CO₂. Celem Porozumienia Klimatycznego jest podjęcie wszelkich działań, które sprawią, że wzrost temperatury na Ziemi zostanie ograniczony do dwóch stopni Celsjusza. Jednym z ważniejszych elementów strategii Volkswagena w tej dziedzinie jest nowy ID.3, pierwsze neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla auto elektryczne na świecie.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

TRANSPORT ACCOUNTS FOR ABOUT ONE SEVENTH

Global CO₂ emissions by sector



Branża transportowa powoduje 14 procent emisji CO₂ na świecie

ID.3 stanowi początek nowej epoki, także w dziedzinie zrównoważonego rozwoju. To dlatego, że nowy model Volkswagena, w chwili, w której trafia do rąk klienta jest neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla. Jest to możliwe m.in. dlatego, że zarówno podczas produkcji akumulatorów, jak i samego pojazdu Volkswagen wykorzystuje wyłącznie prąd pochodzący ze źródeł odnawialnych. Emisję CO₂, której nie da się wyeliminować Volkswagen równoważy uczestnictwem w projektach służących ochronie klimatu. Z kolei od samego klienta zależy, czy eksploatując samochód również będzie korzystał z „zielonego prądu” do ładowania akumulatorów ID.3 – Volkswagen ma w tej dziedzinie odpowiednią ofertę, przygotowaną przez należącą do niego firmę Elli („Electric Life”).

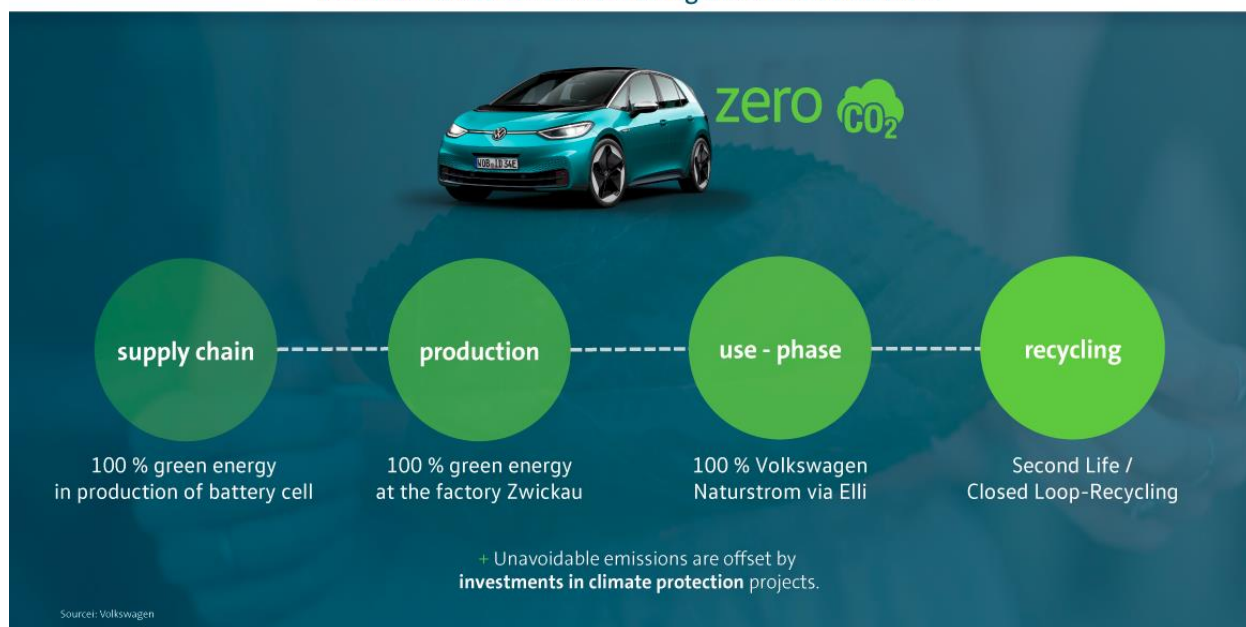
Korzystając z ładowarki ID. Charger użytkownicy samochodu elektrycznego będą mogli szybko i wygodnie zasilać go energią elektryczną w domu. „Dla marki Volkswagen ID.3 oznacza początek wielkiej ofensywy w dziedzinie elektrycznych aut” – podkreślił Prezes Zarządu Herbert Diess. Do 2029 roku koncern zamierza wprowadzić na rynek do 75 modeli z wyłącznie elektrycznym napędem oraz około 60 pojazdów hybrydowych. Produkcja planowanych do 2029 roku modeli elektrycznych ma wynieść 26 milionów egzemplarzy. Ponadto Volkswagen zamierza do 2029 roku sprzedawać prawie 6 milionów aut hybrydowych. Około 20 milionów spośród planowanych do 2029 roku pojazdów elektrycznych zostanie skonstruowanych w oparciu o platformę MEB, którą koncern Volkswagen stworzył specjalnie do produkcji aut elektrycznych. Ofensywa ta znacząco zmieni oblicze oferty koncernu. „W ciągu około 10 lat prawie co drugi samochód koncernu Volkswagen sprzedawany w Europie i w Chinach będzie autem elektrycznym. Żaden inny tradycyjny producent samochodów nie realizuje tego celu z taką konsekwencją, jak my” – powiedział CEO Herbert Diess.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

THE NEW ID.3: BALANCE SHEET CO₂-NEUTRAL

Emission values are reduced along the entire value chain



Tak zmniejszamy emisję CO₂ w całym procesie powstawania i życia produktu

Modele należące do rodziny ID. od początku stworzono z myślą o zastosowaniu w nich napędu elektrycznego.auta te wykorzystują wszystkie możliwości jakie daje tego rodzaju technologia – wyróżniają się dużym zasięgiem i przestronnym wnętrzem, mają dynamiczne właściwości jezdne i są wszechstronnie skomunikowane z otoczeniem. Pierwszym modelem z tej rodziny jest produkowany w Zwickau od listopada 2019 roku kompaktowy ID.3, który na rynku pojawi się w 2020 roku. Niewiele później zadebiutują SUV ID.CROZZ, van ID.BUZZ i limuzyna ID.VIZZION. Volkswagen będzie w przyszłości oferował atrakcyjne modele z napędem elektrycznym w każdym segmencie – od aut kompaktowych po lifestyleowego Bulli. Również inne marki koncernu Volkswagen wprowadzą na rynek samochody elektryczne, pierwsze z nich – już oferowane – to Audi e-tron i Porsche Taycan.

Samochody elektryczne dostarczają kierowcom prawdziwej przyjemności z jazdy, charakteryzują się doskonałym przyspieszeniem oraz są niedrogie w serwisowaniu i użytkowaniu. „Samochód ma przed sobą wspaniałą przyszłość. Zapewni bezpieczeństwo i nie będzie wpływał negatywnie na środowisko. Będzie jednocześnie spełniał odwieczne pragnienie człowieka do samodzielnego decydowania o sobie, zaspokoi pragnienie wolności, rozwoju technicznego, postępu i dobrobytu” – powiedział Herbert Diess.

VOLKSWAGEN

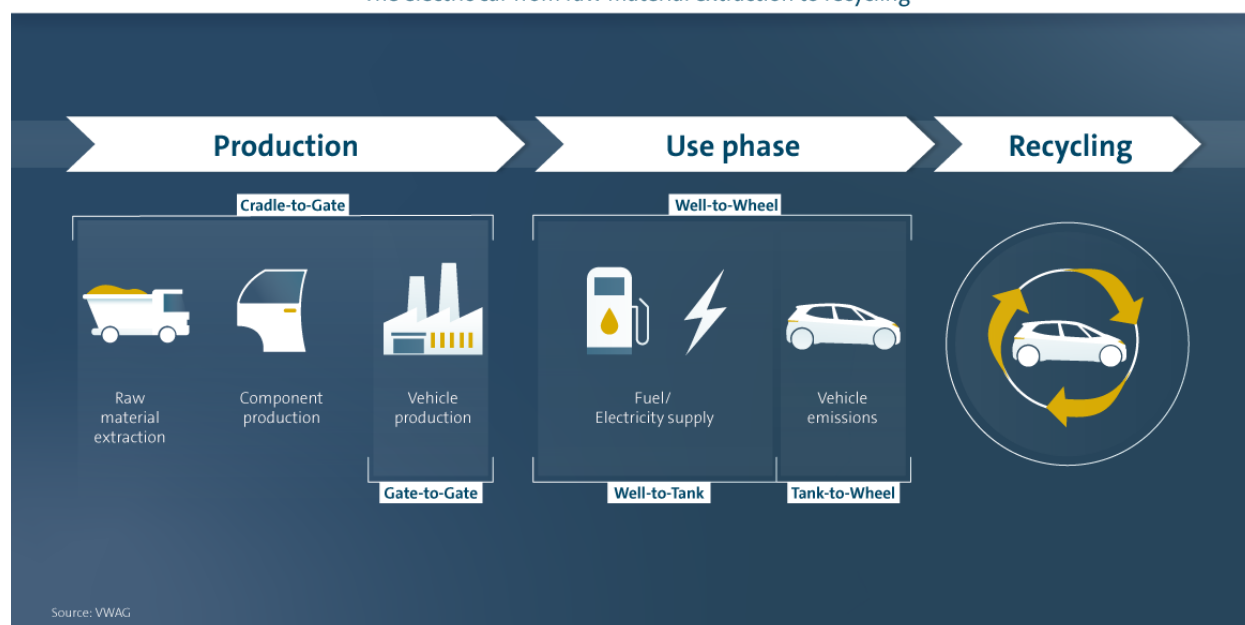
AKTIENGESELLSCHAFT

Bilans ekologiczny pokazuje na ile dany produkt jest rzeczywiście zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju

Volkswagen nie tylko produkuje samochody elektryczne, ale też dokonuje przeglądu całego procesu powstawania i życia produktu od pozyskiwania surowców po recykling – robi to w ramach tzw. analizy cyklu życia produktu, po angielsku Life Cycle Assessment (LCA). Szczególnie dużo energii wykorzystuje się dzisiaj podczas produkcji akumulatorów, ogólny bilans ekologiczny jest też mocno obciążany w przypadku, gdy korzysta się z energii elektrycznej produkowanej z węgla. Żeby samochód elektryczny rzeczywiście na dłuższą metę mógł być przyjazny dla klimatu, trzeba poświęcić szczególną uwagę tym dwóm zagadnieniom. I Volkswagen właśnie to robi: od fazy projektowania samochodu do surowców potrzebnych do jego produkcji, od logistyki po produkcję, od pierwszego do ostatniego kilometra na drodze, od wyrejestrowania auta do jego utylizacji. Na potrzeby wspomnianej wyżej analizy życie samochodu dzieli się na trzy fazy – produkcję, eksploatację i utylizację. Produkcja składa się z trzech podkategorii, w obrębie każdej z nich zbierane są odpowiednie informacje: o sposobie pozyskiwania surowców, o komponentach i o samej produkcji pojazdu. Faza eksploatacji dzieli się na kategorie pozyskiwania paliwa/energii elektrycznej i na zagadnienia związane z emisją szkodliwych substancji przez samochód. Oczywiście bardzo ważnym zagadnieniem dla Volkswagena jest również sprawa recyklingu, w tym np. ponownego wykorzystania zużytych akumulatorów czy odzyskiwania i ponownego wykorzystywania cennych materiałów.

CRADLE-TO-GRAVE – “LIFE CYCLE ASSESSMENT”

The electric car from raw material extraction to recycling



Podczas całego życia pojazdu bardzo istotne są zagadnienia emisji CO₂

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Łańcuch dostaw dlatego ma wielkie znaczenie dla „ekologiczności” samochodu, że produkcja wydajnych akumulatorów pochłania bardzo dużo energii. To z tego powodu podczas produkcji elektrycznych pojazdów powstaje znacznie więcej dwutlenku węgla niż w czasie produkcji aut z klasycznymi silnikami benzynowymi lub Diesla – średnio o 1,5 razy więcej. Dlatego samochody elektryczne w porównaniu ze spalinowymi już na starcie są obciążone większą emisją dwutlenku węgla. Jeśli więc mimo to mają być neutralne dla klimatu, już na bardzo wczesnym etapie trzeba podjąć odpowiednie działania. W wypadku akumulatorów rozwiązanie jest proste – jeśli do ich wytwarzania będzie się wykorzystywać energię elektryczną pochodzącą ze źródeł odnawialnych ich niekorzystne oddziaływanie na środowisko od razu ogromnie się zmniejszy. Akumulatory do Volkswagena ID.3 dostarcza koreańska firma LG Chem, która produkuje je w Europie inwestując w fabrykę w Polsce. Volkswagen już dawno zawarł z LG Chem porozumienie, że firma ta będzie wykorzystywać do produkcji akumulatorów wyłącznie „zielony prąd”. Dlatego emisja CO₂ z tego obszaru produkcji spadła niemal do zera. Inny dział mający znaczenie dla emisji dwutlenku węgla to produkcja stali oraz silników elektrycznych. W wypadku stali w wyniku złożonych procesów jakie wprowadzono w ostatnich latach emisję CO₂ zmniejszono nawet o 70 procent. W wypadku silników elektrycznych Volkswagen stosuje do obudowy specjalnie przygotowane aluminium. Tu możliwość oszczędności wynosi jeszcze około 50 procent.

Centrum kompetencyjne w dziedzinie akumulatorów w Salzgitter

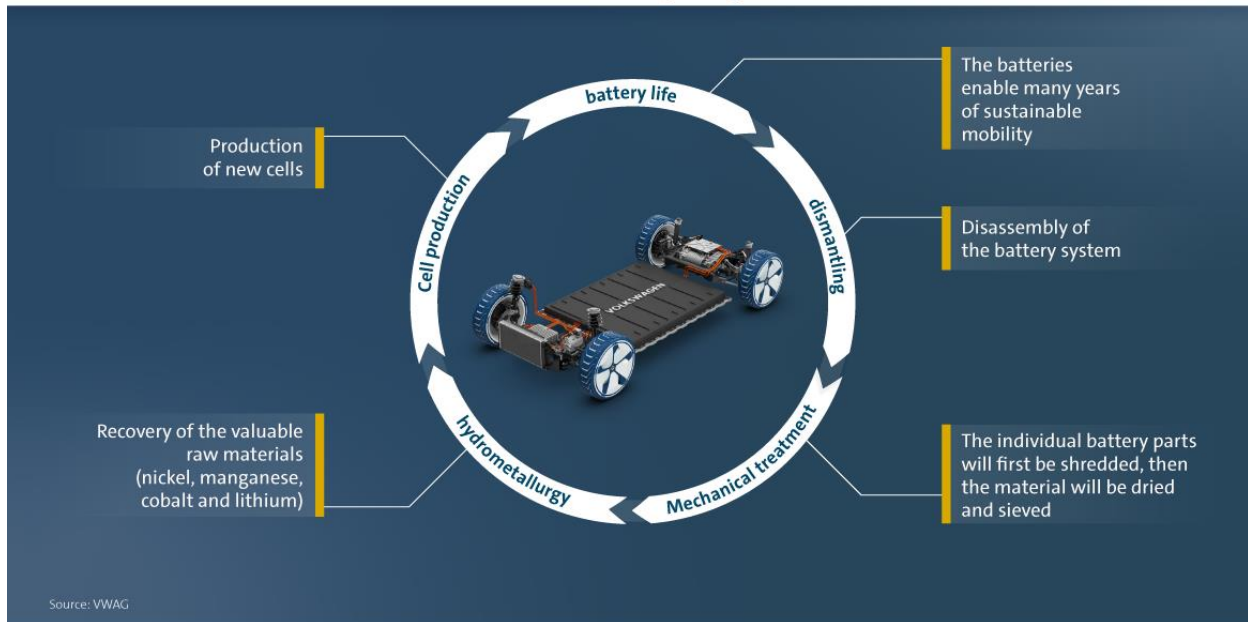
Ponieważ akumulator jest najważniejszym komponentem samochodu elektrycznego, Volkswagen – na potrzeby całego koncernu – stworzył w zeszłym roku w Salzgitter specjalne Center of Excellence zajmujące się rozwojem, zakupem, planowaniem i zapewnieniem odpowiedniej jakości samochodowych „baterii”. Zatrudnia ono 300 ekspertów pracujących w działach elektrochemicznym, technologii cel akumulatorowych oraz w klasycznych działach, jak zapewnienie jakości, konstrukcja i dostawy. Koncern zainwestował niemal miliard euro w budowę, wspólnie z firmą Northvolt, fabryki akumulatorów zdolnej wyprodukować rocznie „baterie” o łącznej wydajności 16 gigawatogodzin. Temu, by komponenty powstawały zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju służą także inne działania: „Od wszystkich dostawców wymagamy, by przy wydobywaniu surowców zapewniali godne warunki pracy. Chcemy wykorzystywać w naszych akumulatorach kobalt pozyskiwany wyłącznie w warunkach przemysłowych. Firmy, które pozyskują go od drobnych właścicieli nielegalnych kopalń, nie mogą być naszymi dostawcami” – powiedział Frank Blome, dyrektor Center of Excellence w Salzgitter. Poza tym udział kobaltu w akumulatorach kolejnej generacji zostanie zmniejszony. „Możliwe jest również, że kobalt w ogóle nie będzie w nich stosowany” – dodał Blome.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

CLOSED LOOP BATTERIE-RECYCLING

Circular economy as a goal



W ten sposób Volkswagen ponownie wykorzystuje elementy akumulatorów

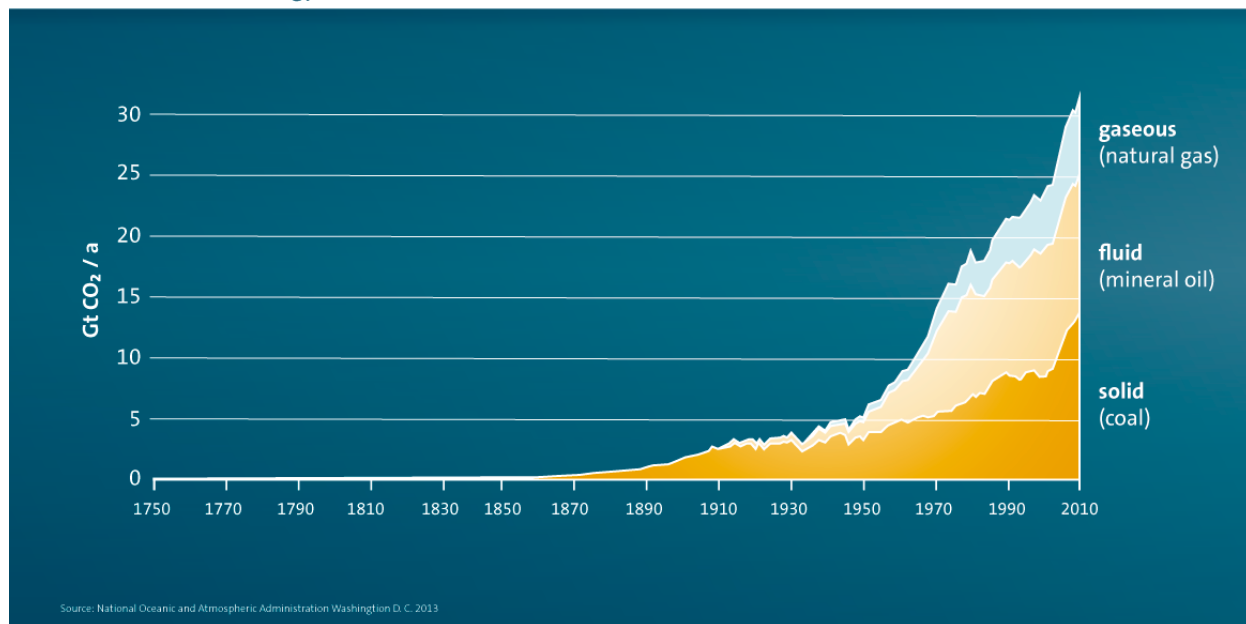
Kluczowym zagadnieniem dla ograniczenia zmian klimatu jest dekarbonizacja, czyli zmniejszenie emisji dwutlenku węgla (carbon oznacza węgiel). Skuteczność wszelkich środków potrzebnych do zmniejszenia emisji CO₂ zawarto w „Decarbonisation Index” (DKI). Ma on ogromne znaczenie jako Key Performance Indicator w strategii Volkswagena „Together 2025” i dla sformułowanego w niej celu, jakim ma być przekształcenie koncernu w wiodącego dostawcę środków transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

DECARBONIZATION = PHASING OUT FOSSIL ENERGY

Energy-related CO₂ emissions worldwide, 1750 und 2010 in Gt CO₂ / a



Emisja dwutlenku węgla w minionych dziesięcioleciach zwiększyła się wielokrotnie

Przestawienie gospodarki na taki sposób funkcjonowania, który będzie neutralny z punktu widzenia emisji dwutlenku węgla daje jednocześnie ogromną szansę ekonomiczną. „W wypadku strategicznego celu, jakim jest to, by Volkswagen stał się wiodącym dostawcą środków transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, skoncentrowanie się na dekarbonizacji może dać wielką przewagę konkurencyjną” – powiedział Georg Kell, rzecznik niezależnej Rady ds. Zrównoważonego Rozwoju w koncernie Volkswagen. „Na pewno wyznacza ona wspólną drogę ku bezpiecznej i pewnej pod względem ekonomicznym przyszłości na naszej planecie”. CEO Volkswagena – Herbert Diess – także podkreślił strategiczne znaczenie tego tematu dla przedsiębiorstwa: „Ochrona klimatu to nie jest przeszkoda, lecz nowa szansa dla Niemiec i Europy. To tu może powstać ojczyzna i wiodący rynek dla środków transportu niepowodujących emisji dwutlenku węgla. Ochrona klimatu jest motorem innowacyjności i daje coraz większą przewagę konkurencyjną. Możemy tak kształtować te zmiany, żeby każdego było stać na chronienie klimatu”.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



Volkswagen Group Polska

Dyrektor PR i Corporate Affairs Grupy

Tomasz Tonder

Telefon +48 690 406 401

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 Dostawcze, 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 664.496 pracowników na całym świecie produkuje średnio 44.567 samochodów, zajmuje się usługami związanymi z pojazdami lub pracuje w innych obszarach działalności. Grupa Volkswagen sprzedaje swoje samochody w 153 krajach.

W 2019 r. liczba samochodów dostarczonych klientom przez Grupę na całym świecie wyniosła 10,8 miliona egzemplarzy (w 2018 r.: 10,8 miliona sztuk). Udział w rynku samochodów osobowych wyniósł 12,3 procenta. W Europie Zachodniej 22,0 procent wszystkich nowych samochodów osobowych pochodzi z Grupy Volkswagen. Przychody ze sprzedaży w 2018 r. wyniosły 235,8 mld euro (w 2017 r.: 231 miliardów euro). Zysk po opodatkowaniu w 2018 roku wyniósł 17,1 miliarda euro (w 2017 r.: 11,6 miliarda euro).
