

Diesle ślepą uliczką motoryzacji w Europie?

data aktualizacji: 2017.09.21



Samochody z silnikami wysokoprężnymi nie są sposobem na skuteczną redukcję emisji spalin i gazów cieplarnianych. Z nowego raportu konsultingowej organizacji non-profit Transport & Environment (T&E) z siedzibą w Brukseli wynika, że diesle produkują więcej CO₂ niż benzynowe odpowiedniki, jeśli wziąć pod uwagę cały cykl życia samochodu.

Kiedy porównywany jest wpływ na środowisko samochodów, najczęściej bierze się pod uwagę emisję CO₂ podczas jazdy. Na tej podstawie zostało skonstruowane prawo w krajach Europy, które zaowocowało nieznaną w innych częściach świata popularnością diesli na kontynencie. Jak wynika z raportu organizacji Transport & Environment, gdyby regulacje Unii Europejskiej brały pod uwagę cały cykl życia samochodu, od produkcji przez użytkowanie po utylizację, a nie tylko emisję w czasie jazdy, producenci nie inwestowaliby tak intensywnie w rozwój tej technologii, która według autorów raportu w ogólnym rozrachunku jest mniej ekologiczna od samochodów benzynowych.

Większy wpływ na środowisko diesli wynika w pierwszej kolejności z tego, że produkcja oleju napędowego pochłania więcej energii niż benzyny. Biodiesel mieszany z olejem napędowym pochodzącym z ropy powoduje znacznie większą emisję niż bioestry dodawane do benzyny. Po drugie, samochód z silnikiem Diesla jest bardziej skomplikowany i wymaga użycia większej ilości surowców. Nie bez znaczenia jest także to, że niższy koszt paliwa zachęca do częstszego korzystania z pojazdu. Autorzy podkreślają przy tym, że alternatywne rozwiązania, takie jak hybrydy, powodują około 20-25 procent mniejszą emisję CO₂, a ich ceny są porównywalne z cenami diesli.

Według wyliczeń T&E samochody z silnikiem Diesla wyemitują w ciągu całego cyklu życia średnio 34,8 ton CO₂, zaś benzynowy 33,2 ton.

Regulacje prawne i podatkowe, sztucznie preferujące diesle, skutkują tendencją do zakupu większych i wyższych samochodów oraz częstszego korzystania z pojazdu. Jak obliczyli analitycy

T&E, skłonność kierowców diesli do częstszego siadania za kierownicą tylko w 4 procentach jest wynikiem niższych kosztów produkcji samego paliwa. Dlatego w analizie wzięto pod uwagę średni przebieg diesli na poziomie 182 000 km, zaś aut benzynowych 175 000 km. Korzystanie z oleju napędowego z domieszką biopaliwa jest źródłem emisji 2,6 tony CO₂, w porównaniu do 0,8 tony w przypadku benzyny. Produkcja ON powoduje emisję 5,25 ton dwutlenku węgla, zaś benzyny 5 ton.

W ostatnich latach silniki benzynowe stały się znacznie wydajniejsze, niemal dorównując silnikom wysokoprężnym. Najnowocześniejsze jednostki benzynowe osiągają wydajność rzędu 40 procent. Średnia emisja silników benzynowych nowej generacji wyniosła w 2015 roku 123 g/km, diesli - 119 g/km, zaś hybryd zaledwie 89 g/km, czyli o 25 procent mniej w stosunku do konwencjonalnych samochodów spalinowych. Porównanie jednostek benzynowych i wysokoprężnych o podobnej mocy daje różnicę zaledwie 2-3 g/km.

Jednocześnie do samochodu z silnikiem Diesla trzeba dopłacić kilka tys. euro. Obecnie taka sama lub mniejsza dopłata wystarczy, aby zamiast auta z jednostką wysokoprężną kupić samochód hybrydowy.

W mieście samochody z pełnym napędem hybrydowym korzystają z samego silnika elektrycznego przez 50-70 procent czasu jazdy - wynik ten jest uzyskiwany bez ładowania z zewnętrznej sieci energetycznej. Z czasem hybrydy będą nadal taniały, natomiast ceny diesli będą rosły ze względu na lawinowy wzrost kosztów opracowywania kolejnych sposobów na zwiększanie wydajności silników wysokoprężnych i obniżanie ich wpływu na środowisko. Hybrydy plug-in oraz samochody bezemisyjne także będą coraz tańsze, przyspieszając redukcję CO₂ emitowanego przez park samochodów w Europie.

„W ostatnich latach stało się jasne, że silniki wysokoprężne są głównym źródłem zanieczyszczenia europejskich miast tlenkami azotu, przyczyniając się do przedwczesnej śmierci 68 000 Europejczyków rocznie. Przekonaliśmy się także dzięki naszym badaniom, że wbrew deklaracjom producentów diesle są bardziej szkodliwe dla klimatu niż auta benzynowe i nie przyczyniają się do spełnienia celów redukcji emisji CO₂. Europa musi patrzeć w przyszłość i przyspieszyć elektryfikację samochodów” - podsumowała Julia Poliscanova, manager ds. ekologicznych samochodów w Transport & Environment.

W Europie trwa dyskusja na temat faktycznego wpływu silników wysokoprężnych na środowisko. Jednocześnie niektóre koncerny motoryzacyjne lobbują na rzecz utrzymania regulacji, które szczerze wspierają diesle kosztem innych napędów. Producenci samochodów widzą w dieslach łatwy sposób na - przynajmniej na papierze - spełnianie norm Euro 6. Zdaniem analityków fundacji, istnieją skuteczniejsze sposoby na dalszą redukcję emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń przez park samochodów w Europie, obejmujące napędy hybrydowe i samochody bezemisyjne.

Źródło: