

## Zielone samochody ukrywają mały, brudny sekret

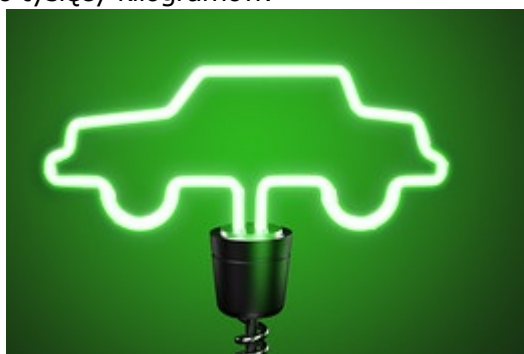
Autor tekstu: **Björn Lomborg**

Tłumaczenie: **Małgorzata Koraszewska**

**S**amochody elektryczne są promowane jako najmodniejszy zwiastun środowiskowo dobroczynnej przyszłości. Reklamy zapewniają nas o „zerowej emisji” i prezydent Obama obiecał milion tych samochodów na drogach do roku 2015. Przy sprzedaży w 2012 r. dochodząca do 50 tysięcy ta liczba miliona samochodów jest mrzonką. Konsumenci nie ufają im z powodu ograniczonego zasięgu, wyższych cen i logistyce ładowania baterii. Ci jednak, którzy mają samochody elektryczne, przynajmniej mogą pocieszać się, że jest on naprawdę zielony, prawda? Nie zupełnie.

Dla orędowników, takich jak aktor i działacz Leonardo DiCaprio, głównym argumentem jest, że ich elektryczne samochody — czy jest to Fisker Karma za 100 tysięcy dolarów, czy Nissan Leaf za 28 tysięcy — nie przyczyniają się do globalnego ocieplenia. No i rzeczywiście samochody elektryczne nie wydzielają dwutlenku węgla podczas jazdy. Ale energia użyta do ich wyprodukowania i stałego ładowania baterii z pewnością to robi — znacznie bardziej niż większość ludzi zdaje sobie z tego sprawę.

Wszechstronna analiza cyklu życia z 2012 r. w „Journal of Industrial Ecology” pokazuje, że niemal połowa emisji dwutlenku węgla podczas całego użytkowania samochodu elektrycznego pochodzi z energii użytej do wyprodukowania samochodu, a szczególnie baterii. Na przykład, wydobywanie litu zdecydowanie nie jest zieloną działalnością. W odróżnieniu od tego wyprodukowanie samochodu benzynowego stanowi 17% jego emisji dwutlenku węgla podczas jego użytkowania. Kiedy samochód elektryczny zjeżdża z taśmy produkcyjnej, już jest odpowiedzialny za 14 tysięcy kilogramów emisji dwutlenku węgla. Dla wyprodukowania konwencjonalnego samochodu liczba ta wynosi nieco ponad 6 tysięcy kilogramów.



*Getty Images*

Choć właściciele samochodów elektrycznych mogą jeździć, czując się dumni z siebie, nadal ładują baterie używając elektryczności wyprodukowanej zazwyczaj z paliw kopalnych. Tak więc analiza cyklu życia takiego samochodu pokazuje, że na każdą przejechaną milę (nieco ponad półtora kilometra) przeciętny samochód elektryczny pośrednio emituje około 170 gramów dwutlenku węgla. Jest to dużo mniej niż podobnych rozmiarów samochód konwencjonalny, który emituje około 340 gramów na milę. Trzeba jednak pamiętać, że wyprodukowanie samochodu elektrycznego już dało znaczną emisję — równowartość blisko 130 tysięcy przejechanych kilometrów.

Jeśli więc samochód elektryczny nie będzie jeździł bardzo dużo, nie dostarczy zysku środowiskowego. I to okazuje się problemem. Weźmy Nissan Leaf. Ma zasięg tylko 120 kilometrów na jedno ładowanie. Kierowcy, próbujący wybrać się nim w długą trasę, jak w jeździe próbnej zorganizowanej przez BBC, informują, że ładowanie zabiera tak dużo czasu, iż przeciętna szybkość wynosi niespełna dziesięć kilometrów na godzinę — nieco szybciej niż przeciętny człowiek uprawiający jogging.

Co gorsza, baterie w samochodach elektrycznych słabną z czasem, tak samo jak w telefonach komórkowych. Nissan szacuje, że po pięciu latach mniej efektywne baterie w typowym samochodzie Leaf powodują zmniejszenie się zasięgu do 90 kilometrów. „MIT Technology Review” w zeszłym roku w artykule pod wymownym tytułem ostrzegają: „Nie jeźdź zbyt dużo samochodem Nissan Leaf”.

Jeśli typowy samochód elektryczny przejeżdża w ciągu swojego życia 80 tysięcy kilometrów, olbrzymia początkowa emisja przy jego produkcji oznacza, że samochód w rzeczywistości spowodował uwolnienie do atmosfery więcej dwutlenku węgla niż podobny samochód na benzynę, który przejechał tę samą liczbę kilometrów. Podobnie, jeśli energia użyta do ładowania baterii samochodu elektrycznego pochodzi głównie z elektrowni węglowych, będzie odpowiedzialny za emisję niemal 450 gramów dwutlenku węgla na każdy przejechany kilometr z owych 80 tysięcy — 85 gramów więcej niż podobny samochód benzynowy.

Nawet jeśli samochód elektryczny przejeżdża 150 tysięcy kilometrów i wystrzega się elektryczności produkowanej z węgla, samochód spowoduje tylko o 24% mniej emisji dwutlenku węgla niż jego benzynowy kuzyn. Dalekie to od „zerowej emisji”. Przez całe życie taki samochód elektryczny będzie odpowiedzialny za 8,7 tony mniej dwutlenku węgla niż przeciętny samochód konwencjonalny.

Te 8,7 tony brzmi może jak ogromna ilość, ale nią nie jest. Obecne najlepsze oszacowania szkody z powodu dodatkowej tony dwutlenku węgla wynoszą około 5 dolarów. Znaczy to, że samochód elektryczny pozwoli swojemu właścicielowi zaoszczędzić światu szkód klimatycznych wartych około 44 dolary. Na europejskim rynku emisji kredyt za 8,7 tony dwutlenku węgla wynosi 48 dolarów.

Niemniej federalny rząd USA w zasadzie subsyduje kupujących samochody elektryczne sumą do 7500 dolarów. Dodatkowo ponad 5,5 miliardów w grantach i pożyczkach federalnych idą bezpośrednio do producentów baterii i samochodów elektrycznych, takich jak Fisker Automotive w Kalifornii i [Tesla Motors](http://online.wsj.com/public/quotes/main.html?type=djn&symbol=TESLA) (<http://online.wsj.com/public/quotes/main.html?type=djn&symbol=TESLA>). Jest to bardzo marna transakcja dla podatników.

Samochód elektryczny może być wspaniałą za dwadzieścia lat, ale jako sposób na zahamowanie globalnego ocieplenia na obecnym etapie nie powinien być zalecany. Prawdziwym wyzwaniem jest dostarczenie zielonej energii, która jest tańsza od paliw kopalnych. Wymaga to wielkich inwestycji w badania i rozwój. Wydawanie zamiast tego pieniędzy na subsydiowanie samochodów elektrycznych oznacza stawianie wozu przed koniem, i to na dodatek kosztownego i niewygodnego wozu.

[Tekst oryginalu](http://online.wsj.com/article/SB10001424127887324128504578346913994914472.html) (<http://online.wsj.com/article/SB10001424127887324128504578346913994914472.html>)

Wall Street Journal, 11 marca 2013

### **Björn Lomborg**

Ur. 1965. Profesor Copenhagen Business School i były dyrektor Environmental Assessment Institute w Kopenhadze. Międzynarodową sławę przyniosła mu książka *The Skeptical Environmentalist*. W 2007 roku ukazała się jego kolejna książka: *Cool It*. W 2008 roku „The Guardian” wymienił go na liście 50 osób na świecie, które mogą przyczynić się do poprawy ochrony środowiska.

[Pokaż inne teksty autora](#)



(Publikacja: 27-03-2013)

[Oryginał..](http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,8860) (<http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,8860>)

Contents Copyright © 2000-2012 Mariusz Agnosiewicz

Programming Copyright © 2001-2012 Michał Przech

Właścicielem portalu Racjonalista.pl jest Fundacja Wolnej Myśli.

Autorem portalu jest Michał Przech, zwany niżej Autorem.

Żadna część niniejszych opracowań nie może być wykorzystywana w celach komercyjnych, bez uprzedniej pisemnej zgody Właściciela, który zastrzega sobie niniejszym wszelkie prawa, przewidziane

w przepisach szczególnych, oraz zgodnie z prawem cywilnym i handlowym, w szczególności z tytułu praw autorskich, wynalazczych, znaków towarowych do tego portalu i jakiegokolwiek jego części.

Wszystkie elementy tego portalu, wliczając w to strukturę katalogów, skrypty oraz inne programy komputerowe są administrowane przez Autora. Stanowią one wyłączną własność Właściciela. Właściciel zastrzega sobie prawo do okresowych modyfikacji zawartości tego portalu oraz opisu niniejszych Praw Autorskich bez uprzedniego powiadomienia. Jeżeli nie akceptujesz tej polityki możesz nie odwiedzać tego portalu i nie korzystać z jego zasobów.

Informacje zawarte na tym portalu przeznaczone są do użytku prywatnego osób odwiedzających te strony. Można je pobierać, drukować i przeglądać jedynie w celach informacyjnych, bez czerpania z tego tytułu korzyści finansowych lub pobierania wynagrodzenia w dowolnej formie. Modyfikacja zawartości stron oraz skryptów jest zabroniona. Niniejszym udziela się zgody na swobodne kopiowanie dokumentów portalu Racjonalista.pl tak w formie elektronicznej, jak i drukowanej, w celach innych niż handlowe, z zachowaniem tej informacji.

Plik PDF, który czytasz, może być rozpowszechniany jedynie w formie oryginalnej, w jakiej występuje na portalu. **Plik ten nie może być traktowany jako oficjalna lub oryginalna wersja tekstu, jaki prezentuje.**

Treść tego zapisu stosuje się do wersji zarówno polsko jak i angielskojęzycznych portalu pod domenami Racjonalista.pl, TheRationalist.eu.org oraz Neutrum.eu.org.

Wszelkie pytania prosimy kierować do [redakcja@racjonalista.pl](mailto:redakcja@racjonalista.pl)