**Diesel tak samo ekologiczny jak samochód z napędem elektrycznym?**

**Škoda Octavia Combi 2.0 TDI zużywa w cyklu swojego „życia” 164 MWh energii – to niższy wynik niż hybrydowej Toyoty Prius (167 MWh) czy w pełni elektrycznego Fiata 500e (171 MWh) – wynika z badania Life Cycle Assessment organizacji Green NCAP. Firma, która ocenia pojazdy pod kątem ekologii, przebadała pełny cykl życia pojazdów z różnymi napędami i ich emisje, a wnioski są zaskakujące. Czy można zatem stwierdzić, że samochód z napędem diesla jest tak samo ekologiczny jak elektryk?**

Badanie organizacji Green NCAP jest innowacyjne pod wieloma względami. Jednym z nich jest fakt, że obliczone zostały szacunkowe całkowite emisje gazów cieplarnianych w całym cyklu życia samochodu – od produkcji po eksploatację i np. ewentualną możliwość recyklingu. Do analizy porównawczej przyjęto nominalną żywotność pojazdu wynoszącą 16 lat i całkowity przebieg 240 000 km.

Wyniki przeprowadzonego badania okazały się zaskakujące – samochód z napędem diesla, w tym przypadku Škoda Octavia Combi 2.0 TDI, osiągnął lepszy wynik (164 MWh) w porównaniu z pojazdami elektrycznymi (Fiat 500e – 171 MWh) lub hybrydami (Toyota Prius – 167 MWh). Co ciekawe, to nie jednostkowy przypadek. W obrębie tej samej marki – Renault – dwa modele o napędzie spalinowym oraz elektrycznym osiągnęły bardzo podobny rezultat pod kątem generacji gazów cieplarnianych. Clio zużywa w całym cyklu 187 MWh energii, a elektryczny ZOE 188 MWh.

*Wielu ekspertów zabierało głos w sprawie faktycznej emisyjności samochodów elektrycznych, a w tym momencie mamy twarde, obiektywne dane, które potwierdzają, że przed producentami jeszcze długa droga do bycia eko. Mimo to liczba elektryków i hybryd w Polsce zdecydowanie rośnie – dane naszej firmy pokazują, że w I kwartale 2022 r. ofert samochodów używanych z napędem elektrycznym było o 53% więcej, a hybrydowych o 4% w porównaniu do analogicznego okresu rok wcześniej* – zaznacza Przemysław Gąsiorowski, ekspert [autobaza.pl](https://www.autobaza.pl/).

Co ciekawe, autorzy badania zaznaczyli także konieczność optymalizacji danych pod kątem struktury miksu energetycznego w poszczególnym kraju. Samochód elektryczny ładowany w Szwecji, w której energia jest w większym stopniu produkowana z zielonych źródeł zostawia mniejszy ślad węglowy niż w Polsce, która ma największy w UE udział węgla w produkcji prądu. Mimo to, autorzy zaznaczają, że przy średnim europejskim miksie energii elektrycznej, “przeciętny” samochód elektryczny ma niewielką przewagę pod względem emisji gazów cieplarnianych w porównaniu z konkurentami z różnymi typami układów napędowych.

*Paliwo na stacjach jest coraz droższe co może skłaniać konsumentów do inwestycji w samochody elektryczne, które okazują się mniej ekologiczne niż się spodziewaliśmy. Energia elektryczna też drożeje, szczególnie dla takiego kraju jak Polska, gdzie jej większość pochodzi z węgla, a jak wiemy uprawnienia do emisji CO2 też coraz więcej kosztują. Ta paradoksalna sytuacja będzie kształtować rynek motoryzacji w najbliższych kilku latach, jednak moim zdaniem nie powinniśmy się spodziewać odwrotu od trendu elektromobilności* mówi Przemysław Gąsiorowski, ekspert autobaza.pl. – dodaje.

**ABC zakupu używanego elektryka**

W obliczu rosnącej liczby ofert samochodów elektrycznych na rynku wtórnym, warto wiedzieć na co zwrócić uwagę kupując samochód z takim napędem. Wśród elementów szczególnie narażonych na zużycie znajdują się przede wszystkim bateria oraz gniazdo ładowania. Odpada wymiana oleju, co może pozwolić nam zaoszczędzić już około 1 tys. złotych rocznie, a także wymiana rozrządu i sprzęgła, mniej obciążony jest także układ hamulcowy.

*Sercem samochodu elektrycznego, które wymaga bezwzględnego sprawdzenia, jest bateria, która stanowi także najdroższą część pojazdu – jej wymiana to koszt nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Warto jednak pamiętać, że żywotność ogniw baterii nie spada na tyle szybko, by dyskwalifikować zakup auta używanego. Producenci pojazdów elektrycznych zwykle obejmują ogniwa gwarancją do 8 lat lub 160 000 kilometrów, oferując ich wymianę przy zachowaniu pojemności akumulatora mniejszej niż 70% w okresie objętym gwarancją* – podsumowuje Przemysław Gąsiorowski, ekspert autobaza.pl.

Koszt zakupu samochodu elektrycznego jednak jest zdecydowanie wyższy niż pojazdu z innym napędem. Aby zrównać wysokie ceny i zachęcić kierowców do kupna, uruchomione zostały rządowe dopłaty – dla przykładu w Polsce funkcjonuje program “[Mój Elektryk](https://www.autobaza.pl/page/elektromobilnosc/planujesz-zakup-samochodu-elektrycznego-wraz-z-doplata-poznaj-warunki-programu-moj-elektryk/)”. Warto zadać jednak pytanie - czy w obliczu wyników badań organizacji Green NCAP, takie dopłaty będą dalej zasadne?