GLOBALNIE · ANALIZA

CZY UE ZMUSI NAS DO WYMIANY SAMOCHODÓW?

Szymon Wiśniewski · 20 sierpnia 2021

Zmiany klimatyczne są faktem. Z roku na rok możemy obserwować coraz częściej występujące anomalie pogodowe, które w dłuższej perspektywie mogą powodować katastrofy ekologiczne. Mając tego świadomość, politycy europejscy starają się podejmować inicjatywy ograniczające emisję gazów cieplarnianych do atmosfery, które w dużej mierze odpowiadają za taki stan rzeczy. Działania te nie zawsze jednak gwarantują osiągnięcie zamierzonego celu. Co więcej, bardzo często aktywność motywowaną ideologią skrajnego ekologizmu niż racjonalnym planem transformacji energetycznej.

Zielona transformacja w ostatnich miesiącach zdominowała debatę na forum Unii Europejskiej i nie zapowiada się, by w najbliższym czasie ta sytuacja uległa zmianie. Europejski Zielony Ład oraz pakiet „Fit for 55" są sztandarowymi projektami establishmentu unijnego i presja polityczna przeprowadzenia zmian jest naprawdę duża. Treść dokumentów dotyka wielu aspektów życia – od gospodarki leśnej, przez system podatkowy, na motoryzacji kończąc.

Samochodowa rewolucja

Jedna z najbardziej rewolucyjnych regulacji zakłada odesłanie samochodów spalinowych na śmietnik historii. Proces usuwania z dróg pojazdów innych niż niskoemisyjne ma rozpocząć się już za dziewięć lat, czyli w 2030 roku. Wówczas – zgodnie z założeniami „Fit for 55" – samochody będą emitować o 55% mniej dwutlenku węgla niż dziś, a za kolejne pięć lat ten wskaźnik zredukowany zostanie o 100%. W rezultacie wszystkie nowe samochody zarejestrowane w 2035 roku będą „bezemisyjne". Już dziewięciu producentów pojazdów w UE ogłosiło, że do 2035 roku będzie wytwarzało jedynie modele elektryczne. Volvo ma dokonać tego w 2030 roku, natomiast Volkswagen transformację zaplanował na lata 2033-2035.

> **Bez wątpienia tę zmianę odczuje na własnej skórze przeciętny Kowalski, bo o ile regulacje dotyczące gospodarki leśnej czy międzynarodowego lotnictwa nie obeszłyby go zbytnio, to ingerencja w garaż nie pozostanie mu z pewnością obojętna. Co on z tym zrobi? Nie wiadomo.**

Tak samo, jak nie wiadomo, co stanie się z samochodami spalinowymi jeżdżącymi po drogach jeszcze na początku lat 30. XXI wieku. Komisja Europejska nie przedstawiła żadnej propozycji rozwiązania tego problemu, a wielu ekspertów wydaje się go nie zauważać. Zakazana ma zostać również sprzedaż samochodów hybrydowych, gdyż one również w pewnym stopniu wykorzystują paliwa kopalne. Polityczna

twarz pakietu „Fit for 55", Frans Timmermans, uważa, że napęd hybrydowy jest jedynie mechanizmem przejściowym.

Samochody elektryczne są obecnie niedostępne dla większości społeczeństwa, głównie ze względu na aspekt finansowy, ale nie tylko. Osoby, które mogłyby pozwolić sobie na innowację, obawiają się braku odpowiedniej infrastruktury do ładowania pojazdów. Obecnie publicznych ładowarek jest niespełna 225 tysięcy, a 70% z nich znajduje się w trzech państwach członkowskich – w Holandii (29,7%), we Francji (20,4%) oraz w Niemczech (19,9%), których powierzchnia stanowi jedynie 23% terytorium UE. Natomiast udział Polski w ogólnounijnej puli stacji do ładowania pojazdów elektrycznych stanowi zaledwie 0,8%. Bruksela zdaje się nie dostrzegać problemu związanego z brakami infrastrukturalnymi, gdyż nakłada na państwa członkowskie obowiązek instalowania stacji do ładowania na głównych europejskich autostradach co 60 km. Komisja Europejska zakłada, że ich ogólna liczba wyniesie 6 mln.

Zielone światło zostało zapalone także samochodom zasilanym wodorem. O ile w przypadku pojazdów elektrycznych możemy mówić o dużych zaniedbaniach infrastrukturalnych w kontekście wymagań transformacji energetycznej, to gdy mowa o samochodach na wodór, można jedynie parsknąć śmiechem. Celem KE jest stworzenie punktów do tankowania wodoru co 150 km wzdłuż głównych europejskich autostrad, jednakże pod koniec 2020 roku na terytorium Unii było ich tylko 125, natomiast pojazdów zaledwie 2000.

Zanieczyszczające elektryki

Podstawowym argumentem podnoszonym przez zwolenników transformacji energetycznej w motoryzacji jest „bezemisyjność" samochodów elektrycznych. Tymczasem Europejska Agencja Środowiska wykazała, że wcale tak nie jest. Dokonując analizy związanej z emisją dwutlenku węgla w całym cyklu życia samochodów tj. podczas produkcji, eksploatacji pozyskania energii lub paliwa oraz zezłomowania, okazało się, że pojazdy benzynowe oraz z silnikiem Diesla wytwarzają nieco ponad 220 g CO_2/km, natomiast pojazdy w pełni elektryczne wytwarzają dziś ok. 170 g CO_2/km przy założeniu, że energia pozyskiwana do napędzania wytwarzana jest w warunkach średniego unijnego miksu energetycznego.

> **Warto natomiast zwrócić uwagę na sytuację, w której energia pozyskiwana dla całego cyklu życia samochodu elektrycznego pochodziłaby z węgla. Wówczas emisja dwutlenku węgla po przejechaniu jednego kilometra wyniosłaby 305 g, czyli więcej niż w przypadku samochodów tradycyjnych.**

Kluczowe znaczenie dla emisji CO_2 ma źródło wytwarzanej energii niezbędnej do poruszania się samochodu – czy pochodzi ona ze źródeł odnawialnych, czy kopalnych. W całym cyklu życia elektryczny e-golf wytwarzał 119 g dwutlenku węgla podczas przejechanego kilometra, natomiast golf TDI z silnikiem Diesla 140 g. Największa różnica w procesie produkowania CO_2 między samochodami elektrycznymi oraz spalinowymi polega na tym, że te pierwsze najwięcej dwutlenku węgla wytwarzają podczas produkcji, a te drugie w czasie eksploatacji. Zgodnie z danymi zaprezentowanymi przez koncern z Wolfsburga w czasie produkcji samochodu elektrycznego wytwarzane jest 57 g CO_2/km, w tej fazie cyklu życia samochód spalinowy emituje 29 g CO_2/km. Silnik Diesla zwiększa swoje parametry podczas etapu eksploatacji. Wó-

wczas samochód spalinowy wytwarza 111 g CO_2/km, natomiast samochód elektryczny 62 g CO_2/km. Należy zauważyć, że największa przewaga samochodów elektrycznych polega na dużo większym potencjale redukowania emisji CO_2 na każdym etapie cyklu życia.

Nieprzygotowani na recykling

Gwałtowny wzrost zainteresowania branżą samochodów elektrycznych nakazuje zastanowić się, czy jesteśmy infrastrukturalnie przygotowani na tak ogromną zmianę w sektorze motoryzacji. Entuzjaści „bezemisyjnych" pojazdów zdają się nie dostrzegać zasadniczej wady tego środka lokomocji – braku efektywnych sposobów recyklingu, na co zwracają uwagę eksperci.

> **Paradoks samochodów elektrycznych polega na tym, że najwięcej problemów generują w chwili, gdy stają się bezużyteczne.**

Profesor Paul Anderson z Uniwersytetu w Birmingham podczas rozmowy z BBC zauważył: „Obecnie w skali globalnej bardzo trudno jest o szczegółowe dane na temat odsetka akumulatorów litowo-jonowych, które poddawane są recyklingowi, ale wartość, którą wszyscy cytują, to około 5 proc. (...) Za 10-15 lat, gdy duża ich liczba będzie się zbliżała do zużycia, bardzo ważne będzie posiadanie przemysłu recyklingowego". Natomiast dr Dana Thompson z Uniwersytetu w Leicester zwraca uwagę, że obecne baterie nie są przeznaczone do recyklingu.

Niektóre szacunki dowodzą, że w 2030 roku liczba samochodów elektrycznych na drogach wyniesie 145 mln. W związku z tym politycy dążą do wywarcia presji na producentach samochodów, by cykl życia akumulatorów nie kończył się na wysypisku śmieci i zanieczyszczaniu środowiska.

Nienadające się do wykorzystania w samochodzie elektrycznym akumulatory mogą znaleźć zastosowanie w innych mniej wymagających pojazdach, jak wózki magazynowe, rowery elektryczne czy latarnie uliczne, które wykorzystują systemy fotowoltaiczne. Należy jednak mieć na uwadze, że zużyte akumulatory charakteryzują się dużą niestabilnością. Przekonali się o tym Chińczycy, którzy dążyli do magazynowania energii z dużych elektrowni wiatrowych czy słonecznych w akumulatorach, lecz zarzucili ten pomysł na skutek śmiertelnych wypadków.

CZYTAJ TAKŻE: Idea narodowa wobec współczesnych wyzwań ekologicznych

Wykorzystane akumulatory samochodów elektrycznych są źródłem wartościowych pierwiastków chemicznych, takich jak: lit, nikiel, kobalt, mangan czy grafit. Natomiast recykling nie należy do najłatwiejszych procesów. By rozebrać zalane mocnymi klejami ogniwa stosuje się toksyczne rozpuszczalniki. Eksperci zwracają uwagę także na brak ujednolicenia baterii. Różni producenci stosują różne konstrukcje i składy chemiczne, co uniemożliwia ustandaryzowanie procesu odzyskiwania surowców.

Wyzwanie, przed którym stoją decydenci, polega przede wszystkim nie na ogłaszaniu kolejnych planów zwiększenia liczby samochodów elektrycznych na rynku, lecz na stworzeniu przemysłu recyklingu akumulatorów litowo-jonowych. Wprawdzie obecne przepisy nakładają obowiązek na producentów, by sto procent baterii było objętych procesem odzyskiwania surowców, ale w Polsce brak jest dziś przedsiębiorstwa, które zajmowałoby się tym na skalę przemysłową. Należy zauważyć, że na rynku motoryzacyjnym

coraz częściej powstają inicjatywy w zakresie ekologicznego przetwarzania akumulatorów, ale – jeżeli plany UE zostałyby w pełni zrealizowane – skala potrzebnych działań nie jest wystarczająca. Zanim zaczniemy produkować masowo śmieci, kupmy najpierw duży kosz!

Fot. Pixabay

Oryginał: https://nlad-kopia1113.instawp.site/czy-ue-zmusi-nas-do-wymiany-samochodow/

NIEZALEŻNOŚĆ KOSZTUJE

Utrzymują nas przede wszystkim czytelnicy. Dzięki nim możemy publikować analizy, których nikt nam nie zamawia, i zostawiać je otwarte dla wszystkich.

WESPRZYJ NAS

wspieram.nlad.pl

Zeskanuj, aby wesprzeć