

Co z zużytymi bateriami samochodów elektrycznych?

1 stycznia 2024

Koszty środowiskowe akumulatorów pojazdów elektrycznych, o których politycy zwykle nie mówią, są olbrzymie.



W swoim najnowszym raporcie „New Energy Finance” Bloomberg News przewiduje, że do 2040 r. po drogach będzie około 730 milionów pojazdów elektrycznych. Rok wcześniej Bloomberg przewidywał, że do 2030 r. połowa pojazdów sprzedawanych w USA będzie napędzana akumulatorami.

Również w Kanadzie mówi się o dużym ożywieniu gospodarczym związanym z przejściem na pojazdy elektryczne – w tym o 250 000 miejsc pracy i 48 miliardach dolarów rocznie dodawanych do gospodarki kraju dzięki utworzeniu krajowego łańcucha dostaw.

Rządy zainwestowały już dziesiątki miliardów w południowo-zachodnim Ontario w dwie fabryki produkujące akumulatory do pojazdów elektrycznych. Jednakże stają one przed ekologicznym dylematem, co zrobić z milionami akumulatorów pojazdów elektrycznych, gdy ich żywotność dobiegnie końca. „Nie istnieją żadne regulacje” – twierdzi Mark Winfield, profesor

na Uniwersytecie York w Toronto i współprzewodniczący Inicjatywy na rzecz Zrównoważonej Energii. „Nie ma nic na szczeblu federalnym, prowincjonalnym i stanowym.

Ministerstwo Środowiska, Ochrony i Parków Ontario nie odpowiedziało na prośbę CBC News o komentarz.

Winfield stwierdziła, że „niepokojący jest fakt, że nie ma polityki publicznej dotyczącej utylizacji akumulatorów pojazdów elektrycznych, ponieważ wiele chemikaliów i komponentów używanych do produkcji akumulatorów pojazdów elektrycznych, takich jak kadm, arsen i nikiel, jest wymienionych jako toksyczne w kanadyjskiej ustawie o ochronie środowiska (CEPA) i nie można ich tak po prostu wyrzucić na wysypisko śmieci.

Przewiduje się, że akumulatory do pojazdów elektrycznych będą produkowane w milionach sztuk w naszym regionie, a nowe fabryki powstaną w południowo-zachodnim Ontario. Ale co się stanie, gdy te baterie się wyczerpią i zostaną odpady, z którymi trzeba będzie się uporać? Mark Winfield, profesor na Uniwersytecie York, alarmuje, że obecnie nie ma jasnego planu.

Koszty środowiskowe bardziej ekologicznej przyszłości transportu nie kończą się na wyczerpaniu akumulatorów. Jeśli kraj zrealizuje swój plan budowy własnego łańcucha dostaw kluczowych minerałów potrzebnych do produkcji akumulatorów pojazdów elektrycznych, może to oznaczać uprzemysłowienie rozległego obszaru dziewiczej przyrody na północy Ontario.

Kanada będzie musiała zagospodarować tzw. Pierścień Ognia – złożę minerałów odkryte w 2007 r. na dalekiej północy Ontario – znajdujące się pośrodku ważnego pod względem środowiskowym obszaru zwanego Niziny Zatoki Hudsona. „Mówimy o ogromnym terenie podmokłym” – powiedziała Dayna Scott, profesor w szkole prawniczej w Osgoode na Uniwersytecie York i kierownik badań tej uczelni w zakresie prawa ochrony środowiska i sprawiedliwości w zielonej gospodarce. „To największy

nienaruszony las borealny na świecie, a także ogromny magazyn CO₂". Jest to główny przystanek dla miliardów ptaków wędrownych siedlisko rosomaków, karibu i jesiotra jeziornego – wszystkie gatunki uznane przez rząd federalny za zagrożone.

Społeczności ludności rdzennej podlegają „Traktatowi z James Bay” lub „Traktatowi nr 9” i chociaż niektóre opowiadają się za rozwojem, inne są przeciwne. Ci, którzy chcą wydobywać kluczowe minerały na tym obszarze, argumentują, że doprowadziłoby to do redukcji emisji i uratowania planety, natomiast ci, którzy chcą pozostawić ten obszar w nienaruszonym stanie, twierdzą, że zniszczenie jednego z największych na świecie pochłaniaczy dwutlenku węgla poprzez jego zagospodarowanie doprowadziłoby jedynie do zniweczenia wszystkich tych redukcji emisji z akumulatorów EV.

Autorstwo: Andrzej Kumor

Na podstawie: CBC

Zdjęcie: [andreas160578](#) (CC0)

Źródło: [Goniec.net](#)