

5 rzeczy, które należy wiedzieć o samochodach elektrycznych

22 września 2018

Coraz więcej ludzi decyduje się na zakup elektrycznego samochodu. Jednak czy popyt na tego typu pojazdy będzie rósł równie szybko co niegdyś na panele słoneczne? I czy rzeczywiście wpłynie to na stopień zanieczyszczenia naszej atmosfery i spowolni coraz bardziej doskwierające nam zmiany klimatyczne?

We wrześniu bieżącego roku odbył się pierwszy w historii szczyt całkowicie poświęcony elektrycznym pojazdom. Uczestniczyli w nim przedstawiciele państw z różnych stron świata, branżowi specjaliści, naukowcy i finansiści. Wydarzenie miało miejsce w Birmingham, kolebce angielskiej motoryzacji i jednocześnie miasta, które od lat zмага się z problemem smogu. Jednym z tematów przewodnich tego spotkania była kwestia wykorzystania do walki z zanieczyszczeniem powietrza i globalnym ociepleniem właśnie samochodów elektrycznych.

Ostatnia dekada przyniosła ogromne zmiany w sektorze tych pojazdów. Oto pięć rzeczy, które warto wiedzieć w tym temacie:

1. W końcu ludzie chcą mieć elektryczny samochód

Przez lata posiadanie samochodu elektrycznego leżało bardziej w sferze zamiaru niż rzeczywistej realizacji. I choć ilość sprzedanych tego typu pojazdów stanowi nadal niewielki procent wszystkich wyprodukowanych aut, to jednak tempo jej wzrostu jest duże. Podobne zjawisko obserwowaliśmy dekadę temu w

przypadku instalacji do pozyskiwania energii z odnawialnych źródeł.

W roku 2010 na świecie jeździło zaledwie kilka tysięcy elektrycznych pojazdów. W roku 2017 ilość ta przekroczyła 3 miliony i w ciągu zaledwie 6 kolejnych miesięcy wzrosła do 4 milionów. W zeszłym roku najwięcej, bo ponad 50%, sprzedano ich w Chinach. Kolejne 20% i 17% przypadło odpowiednio w Europę i Stany Zjednoczone.

2. Przywódcy państw chcą, by na drogach jeździło więcej elektrycznych samochodów

Rządy wielu państw deklarują chęć odejścia od samochodów tankowanych ropą, gazem czy benzyną. Norwegia proponuje wprowadzenie zakazu ich sprzedaży już w 2025. Holandia, Irlandia i Słowenia nieco później, w roku 2030. Indie od niedawna również zastanawiają się nad podobnym terminem. Francja, Wielka Brytania i Sri Lanka chcą wycofać sprzedaż tradycyjnych samochodów do roku 2040, a Szwecja: do 2045. Chiny również rozważają ten pomysł, choć nie chcą deklarować jeszcze żadnej daty.

Podczas gdy powyższe plany mogą robić wrażenie, to jednak nikt nie wie, czy zakończą się sukcesem. Wszystko zależy od sposobu ich realizacji. W krótkim okresie czasu większość elektrycznych pojazdów zapewne trafi do miast. Te, zmagając się z problemem smogu, dążą do ograniczenia emisji spalin, co może być kluczowe dla ich mieszkańców przy wyborze auta, które chcieliby kupić.

W 2017 r. 12 miast: Londyn, Paryż, Los Angeles, Kopenhaga, Barcelona, Quito, Vancouver, Meksyk, Seattle, Auckland i Cape Town, zadeklarowało, że do roku 2030 wprowadzą zakaz ruchu pojazdów spalinowych na ich terenie. Rok wcześniej, w 2016,

cztery stolice: Paryż, Madryt, Ateny i Meksyk wprowadziły ograniczenia dla ruchu samochodami z silnikami diesla. Zaś w tym roku władze kolejnych 14 dużych miast zobowiązały się w ramach: „Fossil-Fuel-Free Streets Declaration” do zastąpienia do roku 2025 wszystkich tradycyjnych autobusów elektrycznymi oraz wprowadzenia stref z zakazem wstępu dla pojazdów tradycyjnych do roku 2030. Również w 2018 w Londynie pojawiły się pierwsze elektryczne taksówki.

Jest jeszcze jedna ważna kwestia, którą należałoby tutaj poruszyć: dopłaty, odgrywające nadal ważną rolę w sprzedaży pojazdów elektrycznych (podobnie jak w przypadku OZE).

W Chinach, Norwegii, USA, Wielkiej Brytanii, Niemczech i Szwecji stosuje się już finansowe zachęty do zakupu elektrycznego pojazdu. Jednocześnie w Danii w 2017 sprzedaż tych samochodów spadła o 60%, po tym jak rząd wycofał się ze związanej z nimi ulgi podatkowej.

Ludzie kupują elektryczne samochody w miejscach, gdzie z łatwością mogą je naładować

Rozwój rynku elektrycznych pojazdów jest ściśle zależny od dostępności punktów ładowania. W Norwegii i Holandii na jednego mieszkańca przypada ich dziesięciokrotnie więcej niż przeciętnie. Oba te kraje mogą się poszczycić równie imponującą liczbą elektrycznych samochodów.

Z drugiej strony rozbudowa sieci punktów ładowania przebiega powoli. Nowe porozumienia między władzami a zarządcami terenów np. parkingów mogą ten proces przyspieszyć, jednak w wielu państwach kwestia ta nadal wymaga uporządkowania.

Są też i dobre wiadomości: na rozbudowę tej sieci tylko Wielka Brytania chce przeznaczyć 400 mln funtów, stan Nowy Jork: 250 milionów dolarów, zaś Kalifornia aż 738 milionów. W tym samym

czasie Chiny deklarują, że do 2022 wybudują 4,8 miliona punktów ładowania za kwotę 1,9 mld dolarów.

4. Producenci oferują coraz szerszą gamę aut elektrycznych

Producenci samochodów spieszą się, by w ich ofercie znalazło się jak najwięcej pojazdów elektrycznych. Ilość ich modeli ma wzrosnąć ze 155 w roku 2017 do 349 w roku 2025. Prawie połowę z nich stanowić będą SUV-y. Taki rozwój wiąże się z dużymi inwestycjami, których koszty do roku 2022 oszacowano na 140,7 mld dolarów. Z drugiej strony, tylko kilka firm, m.in. Volvo, zadeklarowało całkowite odejście od produkcji aut konwencjonalnych poza hybrydowymi: „Oczywiście moglibyśmy postawić tylko na pojazdy elektryczne. Tyle że wtedy nie dotarlibyśmy z naszą ofertą do klientów, którzy mogą mieć problem z ich ładowaniem” – twierdzi dyrektor ds. Międzynarodowej sprzedaży w Volvo, Hakan Samuelsson. A co z dużymi graczami w branży motoryzacyjnej? Przykładowo Volkswagen zamierza mieć elektryczny odpowiednik każdego ze swoich tradycyjnych modeli, jednak nie zamierza wycofać tych drugich ze swojego asortymentu.

5. Elektryczne auta to mniejsze zużycie ropy, ale wciąż zasilane są głównie paliwem kopalnym

Według agencji prasowej Bloomberg elektryfikacja branży samochodowej pozwoli uniknąć spalania 7,3 mln baryłek ropy dziennie do roku 2040. To duża ilość, która nie pozostanie bez wpływu na cenę i wielkość jej wydobycia.

Jednocześnie niekoniecznie odbije się to na ilości emitowanych do atmosfery gazów cieplarnianych i złagodzeniu skutków zmian klimatu. Kluczową kwestią jest tutaj odpowiedź na pytanie:

skąd będzie pochodzić energia do zasilania elektrycznych pojazdów? Chiny to obecnie największy rynek ich zbytu oraz kraj, który inwestuje ogromne pieniądze w OZE. Jednocześnie węgiel nadal stanowi tu główne źródło energii, a emisja gazów cieplarnianych wzrasta. Elektryczne auta zasilane energią pochodzącą z węgla nie zmieniają ani stanu naszego powietrza ani nie ustabilizują naszego rozchwianego klimatu.

Opracowanie: Xebola

Na podstawie: TheEcologist.org

Źródła: Xebola.wordpress.com, WolneMedia.net