

Czy elektryczne samochody są naprawdę ekologiczne?

17 stycznia 2019

Jest znacznie droższy od zwykłych samochodów, co oznacza, że działania rządów wspierające pojazdy elektryczne zwiększą rozwarstwienie ekonomiczne i napięcia społeczne w wielu krajach – stwierdza Konstantin Ranks na stronie internetowej Moskiewskiego Centrum Carnegie.

Dziesięć lat temu, kiedy zaczęły pojawiać się na rynku pierwsze masowo produkowane samochody elektryczne, władze wielu amerykańskich stanów i wielu krajów europejskich zaczęły myśleć o tym, jak stymulować rozwój drogich, ale rzekomo przyjaznych dla środowiska samochodów osobowych. Dzięki dotacjom bezpośrednim i ulgom podatkowym państwa chciały zwiększyć popularność samochodów elektrycznych, a inwestowanie w tworzenie odpowiedniej infrastruktury miało przyciągnąć biznes.

Pomoc państwa na rzecz ekologii wydaje się być uzasadniona, ale w 2018 roku Amerykanie doszli do rozczarującego wniosku dotyczącego samochodów elektrycznych: subsydiowanie pojazdów elektrycznych kosztem wszystkich podatników zmniejsza dobrobyt ubogich i zwiększa majątek bogatych. Okazało się, że 90% ulg podatkowych na zakup samochodów elektrycznych trafiło do 20% najbogatszych Amerykanów.

Co więcej, konsumenckie właściwości pojazdów elektrycznych nadal pozostawiają wiele do życzenia: maksymalny przebieg pojazdów elektrycznych na jednym ładowaniu rzadko przekracza 300 km, a ładowanie samochodu na specjalnej stacji trwa przez co najmniej 30-40 minut – wyjaśnia autor Moskiewskiego Centrum Carnegie.

Wysoki koszt samochodu elektrycznego wiąże się przede wszystkim z ceną akumulatora. Optymiści twierdzą, że jest

będzie to zrekompensowane przez taną elektryczność, i że właściciel samochodu benzynowego wyda o wiele więcej pieniędzy na jego utrzymanie i benzynę w okresie eksploatacji. Jednak przeciętny konsument kieruje się łatwiejszymi rachunkami: elektryczne samochody są droższe od benzynowych o przynajmniej 10 tys. euro. Ta różnica wystarczy, aby przejechać nieco mniej niż 150 tysięcy km przy zużyciu paliwa 4,5 litra na 100 km. Dopiero po takim przebiegu samochód elektryczny zacznie być bardziej opłacalny niż samochód benzynowy. I tylko pod warunkiem, że energia elektryczna nie będzie opodatkowana podatkiem akcyzowym w taki sposób, jak teraz paliwo węglowodorowe.

Samochody elektryczne wydają się nie emitować niczego do atmosfery. Ale i tutaj nie wszystko jest takie oczywiste. Na przykład, według fińskiej firmy StepOne Tech, przez dziesięć lat eksploatacji pojazd elektryczny o mocy 100 kilowatów będzie emitował więcej dwutlenku węgla niż jego benzynowe analogi. Oczywiście nie sam, ale poprzez elektrownie, które wytwarzają energię elektryczną, a także poprzez produkcję baterii.

Baterie są kolejnym źródłem wątpliwości dotyczących ekologiczności pojazdów elektrycznych. Akumulatory litowo-jonowe są najczęstszymi urządzeniami do przechowywania energii elektrycznej. Ich popularność wiąże się z ich znaczną pojemnością, niskim samorozładowaniem i brakiem wymogów konserwacji. Zastosowanie litu wynika z jego szczególnych właściwości: jest to najlżejszy metal naturalny, który może pływać zarówno w wodzie, jak i w nafcie, a także ma najwyższy potencjał elektrochemiczny. Z tego powodu zapotrzebowanie na lit stale rośnie. Oznacza to rosnący wyścig o wydobycie litu, a także innych metali potrzebnych nowoczesnej energii odnawialnej: kobaltu, manganu, tantalu.

I o ile wydobycie litu nie jest wcale niebezpiecznym procesem, to wydobycie kobaltu prowadzi do poważnych konsekwencji dla środowiska. Ponadto główne złoża kobaltu są skoncentrowane w

Afryce Środkowej, gdzie często wydobywane są ręcznie, w tym z wykorzystaniem pracy dzieci. Oczywiście wszystko to można naprawić, a metale można wydobywać w możliwie najczystszy i najbardziej etyczny sposób, ale wtedy cena produktu końcowego wzrośnie jeszcze bardziej.

Kolejny problem pojawi się, gdy żywotność baterii już wyprodukowanych pojazdów elektrycznych zacznie wygasać na masową skalę. Według szacunków Międzynarodowej Agencji Energii, jeśli cele porozumienia klimatycznego w Paryżu zostaną spełnione, do 2030 roku na świecie będzie 140 milionów pojazdów elektrycznych, które „wyprodukują” 11 milionów ton zużytych baterii litowo-jonowych. Teraz w Unii Europejskiej tylko 5% akumulatorów litowo-jonowych jest poddawanych recyklingowi. A procesu ich przetwarzania nie można nazwać czystym. Odpowiedzialność za zbieranie i recykling zużytych baterii można przekazać producentom pojazdów elektrycznych. Ale ostatecznie koszty te spadną na barki konsumentów – uprzedza Konstantin Ranks.

Należy pamiętać, że proces tworzenia baterii nie jest ekologicznie czysty, co oznacza, iż może się zdarzyć, że czystość środowiska na przykład w Unii Europejskiej, zostanie zapewniona przez zanieczyszczenie w innych częściach naszej planety. Ten stan rzeczy nieuchronnie doprowadzi również do konfliktów i wzajemnych pretensji. Będzie to wymagało stworzenia mechanizmu rekultywacji i ochrony środowiska, co ponownie zwiększy koszty transportu elektrycznego. Wszystko to stwarza nieprzyjemną sytuację, w której – jak uważa Konstantin Ranks – pozorne rozwiązania na rzecz ekologii zmieniają się w rosnącą przepaść pomiędzy jakością życia w różnych krajach, a nawet pomiędzy poszczególnymi warstwami społecznymi w obrębie państw.

Źródło: pl.SputnikNews.com