

Stacje ładowania to droga donikąd

6 października 2021

Warunkiem rozwoju elektromobilności nie jest tworzenie sieci punktów ładowania baterii, lecz skonstruowanie aut, w których można natychmiast wymienić baterię.

Zgodnie z przyjętym zobowiązaniem, zapisanym w pakiecie „fit for 55” w 2030 roku gospodarka państw Unii Europejskiej ma ograniczyć emisję gazów cieplarnianych o 55 proc. w stosunku do poziomu z 1990 r. Ten poziom redukcji będzie obowiązywać także i w motoryzacji. Koncerny motoryzacyjne nie są oczywiście zachwycone tym wskaźnikiem, choć nie kwestionują go wprost. Wskazują jednak, że nie ma pewności, czy działania producentów samochodów będą wystarczające, aby osiągnąć założony cel emisyjny. Żeby bowiem można było aż tak bardzo ograniczyć emisję dwutlenku węgla, samochody elektryczne powinny przejąć na siebie dużą część zadań transportowych od samochodów spalinowych. Muszą więc jeździć, a nie czekać na prąd.

Branża motoryzacyjna zwraca uwagę, iż na przeszkodzie może stanąć tu brak infrastruktury do ładowania – bo ta, która istnieje obecnie, jest wciąż zdecydowanie niewystarczająca. Na koniec 2020 roku w UE wraz z Wielką Brytanią było około ponad 225 tys. publicznie dostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Jedynie 27 tys. z nich było stacjami szybkiego ładowania.

W związku z tym infrastrukturalnym niedostatkiem, reprezentanci firm samochodowych doprowadzili do istotnej zmiany w prawodawstwie unijnym: dyrektywa w sprawie rozwoju elektromobilności i stosowania paliw alternatywnych została zastąpiona rozporządzeniem. Rozporządzenie ma zaś to do siebie, że jest konkretne i bezpośrednio wiążące dla państw

członkowskich. Warto tu podkreślić: wiążące dla państw członkowskich, czyli dla rządów tych państw, a nie dla firm motoryzacyjnych.

Wspomniane rozporządzenie wyznacza określone obowiązki państwom członkowskim jeśli chodzi o budowę publicznie dostępnej infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych. Zgodnie z jego zapisami, jeden kilowat mocy możliwej do wytworzenia w stacjach ładowania ma przypadać na jeden samochód elektryczny. Natomiast sieć stacji ładowania i tankowania paliw alternatywnych na autostradach i głównych drogach ma być rozwinięta w taki sposób, że do 2025 roku co 60 kilometrów będzie działać jedna stacja ładowania o mocy co najmniej 300 kilowatów. Pięć lat później, w 2030 r. ich moc zostanie już podwojona, wzrastając do 600 kW. W tym przypadku chodzi o stacje ładowania przewidziane dla osobowych samochodów elektrycznych. Stacje ładowania baterii aut ciężarowych powinny być znacznie mocniejsze i osiągnąć 1400 kW na koniec 2025 r. oraz aż 3500 kW na koniec 2030. Ponadto, na każde 150 km dróg będzie musiała przypadać jedna stacja tankowania wodoru.

W wyniku tych zapisów, w 2025 r. użytkownicy pojazdów elektrycznych mają mieć dostęp do 1 miliona punktów ładowania (czyli wtyczek), podczas, gdy w 2030 ma już być 3 miliony punktów. Zostanie ponadto uruchomiony monitoring postępów w realizacji przepisów tego rozporządzenia, a państwa Unii Europejskiej będą raportować według tych samych, ujednoliconych standardów, jaki jest wzrost liczby pojazdów elektrycznych oraz nowych punktów ładowania.

W całym tym rozporządzeniu szczególnie ważne jest to, że wymienione w nim zadania obejmujące rozwój sieci ładowania, mają być wykonane przez państwa członkowskie – a nie przez podmioty gospodarcze. I właśnie o to chodziło koncernom motoryzacyjnym: aby to nie one były odpowiedzialne za wzrost liczby stacji ładowania.

Cele nakreślone w omawianym rozporządzeniu są bardzo ambitne. Na pewno nie da się ich osiągnąć w zaplanowanym kształcie już w roku 2025, a i termin o pięć lat późniejszy jest bardzo wątpliwy. Ale spodziewane fiasko nie będzie winą firm motoryzacyjnych. Producenci oczekują bowiem, że to administracja zapewni szybki rozwój infrastruktury służącej do ładowania baterii oraz wygodne i swobodne korzystanie z niej. Gdy to nie nastąpi, firmy motoryzacyjne będą mogły powiedzieć: nie dało się ograniczyć emisji gazów cieplarnianych wydzielanych przez silniki spalinowe bo brakuje stacji ładowania aut elektrycznych. Nie ma więc sensu zmuszać nas do rezygnacji z wytwarzania samochodów spalinowych, skoro nawet tych elektropojazdów, które już są, nie ma gdzie ładować.

Media i rozmaici eksperci, zwłaszcza spod znaku Zielonych, często wypowiadają się na temat pakietu „fit for 55” w taki sposób, jak gdyby był on już obowiązującym prawem dla państw członkowskich UE. Tymczasem jest to tylko propozycja przedłożona przez Komisję Europejską. Aby ta propozycja KE stała się obowiązującym prawem, musi zostać zaakceptowana przez wszystkie państwa członkowskie UE oraz przez Parlament Europejski. Potrwa to co najmniej dwa lata – i jest praktycznie niemożliwe, aby jakieś państwa (a wśród nich zwłaszcza Polska) nie zechciały złagodzić tych wyśrubowanych norm.

Wszystko to oznacza, że jest jeszcze czas i możliwości aby zrezygnować z zupełnie nieracjonalnej i błędnej koncepcji budowy coraz gęstszej sieci stacji ładowania. Jak wiele by tych stacji nie było, nie zdoła się bowiem pokonać podstawowej przeszkody utrudniającej rozwój elektromobilności – czyli długiego czasu ładowania baterii.

Nie tak dawno państwowa grupa paliwowa Lotos chwaliła się tym, że „zelektryfikowała” trasę z Gdańska do Warszawy, stawiając tam 12 stacji ładowania baterii (po 6 w każdą stronę). A niech będzie ich nawet 120, to i tak niczego to nie zmieni. Mało kto będzie jeździć na długich trasach samochodem elektrycznym,

mając świadomość, że czeka go nieunikniona konieczność co najmniej jednorazowego naładowania baterii (z Warszawy do Gdańska jest 345 kilometrów lub, autostradą, 415 km), a każde ładowanie musi potrwać co najmniej godzinę.

Jedyną szansą szybkiego rozwoju elektromobilności jest opracowanie paru standardów konstrukcyjnych, pozwalających na błyskawiczną wymianę baterii w aucie. Elektrosamochód podjeżdża na stację, tam następuje wyjęcie opróżnionej baterii, natychmiastowe wsunięcie pełnej – i jazda w dalszą drogę. Wyjęta bateria będzie się zaś bez pośpiechu ładować, albo na samej stacji, albo po dostarczeniu do któregoś z kilkunastu dużych magazynów przechowywania i ładowania baterii w całej Polsce.

Samochody są dziś w dużym stopniu zunifikowane. Nie ma więc żadnych przeszkód, by zainstalowano w nich ujednolicone systemy umożliwiające szybką wymianę baterii. Na stacjach nie trzeba zaś będzie instalować urządzeń pozwalających na szybkie ładowanie (czyli trwające minimum godzinę), bo staną się one przede wszystkim stacjami wymiany baterii.

Taki właśnie kierunek rozwoju elektromobilności jest oczywisty i nieunikniony. Na razie jednak, z powodu partykularnych interesów koncernów samochodowych i energetycznych, jest jeszcze za wcześnie, by pojęli to decydenci gospodarczy. Musi to trochę potrwać – tak jak w przeszłości trochę trwało, zanim na Ziemi zwyciężył model rozwoju motoryzacji polegający na powszechnym stosowaniu samochodów spalinowych zamiast elektrycznych i na ogólnościowym rozwoju sieci stacji benzynowych. Nie ma jednak innego wyjścia, niż zastąpienie ładowania – wymianą.

Byłaby to również duża szansa dla Polski. Gdyby to właśnie w naszym kraju zaprojektowano konstrukcję samochodów z szybko wymienianą baterią oraz stworzono sieć stacji wymiany tych baterii, natychmiast weszlibyśmy do czołówki najbardziej innowacyjnych państw świata. Wiadomo jednak, że tak się nie stanie, bo ani nie mamy nowoczesnego przemysłu pozwalającego

na realizację takich projektów, ani ludzi, którzy mogliby te projekty opracować.

Reprezentanci polskiego przemysłu motoryzacyjnego i ich doradcy potrafią tylko biadolić, że w Polsce jest za mało stacji ładowania baterii. – Do rozwoju elektromobilności konieczne są inwestycje w infrastrukturę. Obecnie kierowcy „elektryków” w Polsce mogą korzystać z 1,6 tys. stacji ładowania, co oznacza, że podobnie jak w dziewięciu innych krajach UE, na 100 km dróg mamy mniej niż jedną taką stację – mówi np. Mirosław Michna, specjalista motoryzacyjny z firmy doradczej KPMG.

Inny ekspert, Łukasz Karpiesiuk z firmy SSW Pragmatic Solutions narzeka, że w Polsce rozwój infrastruktury tankowania i ładowania pozostaje „kluczowym wąskim gardłem w rozwoju niskoemisyjnej mobilności” bo liczba punktów ładowania na koniec czerwca 2021 nie osiągnęła nawet połowy celu zakładanego na rok 2020 (6,4 tys. punktów). Komisja Europejska planuje zaś, że do 2030 r. powstanie 3,5 mln punktów ładowania, a to także zdecydowanie za mało. ACEA (Stowarzyszenie Europejskich Producentów Pojazdów) szacuje bowiem, że konieczne byłoby niemal podwojenie liczby punktów ładowania, równomiernie rozmieszczonych we wszystkich krajach.

Ani panowie Michna czy Karpiesiuk, ani inni ludzie zajmujący się motoryzacją w Polsce nie zdają sobie niestety sprawy z tego, że budowanie kolejnych stacji ładowania to kosztowna droga donikąd.

Autorstwo: Andrzej Leszyk

Źródło: [Trybuna.info](https://trybuna.info)