

## CZY ZABRAKNIE MIEDZI DLA SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH? [KOMENTARZ]

---

Ogłoszenie przez Komisję Europejską pakietu klimatycznego Fit for 55 i zapowiedź wręcz drastycznych zmian w emisji spalin uprzedziła producentów samochodów, że popyt na pojazdy elektryczne w przyszłości znacznie wzrośnie. Jak ta decyzja wpłynie na europejski rynek samochodowy? Czy może to oznaczać, że zostaniemy pozbawieni wyboru rodzaju silnika?

Przypomnijmy, że Fit for 55 jest pakietem unijnych polityk klimatycznych, których cel zakłada redukcję emisji gazów cieplarnianych o 55% do 2030 r. i jest kluczowym elementem strategii Europejskiego Zielonego Ładu. Poza kolejnymi regulacjami dotyczącymi emisji dwutlenku węgla, pakiet ten również zakłada ograniczenie emisji w nowych samochodach o 60% do 2030 r. i aż o 100% do 2035 r. W perspektywie czasu oznacza to niemal całkowite przestawienie przemysłu motoryzacyjnego na produkcję aut elektrycznych, dostarczanych na rynek europejski i zarazem uśmiercenie napędów spalinowych.

Obecnie nabywcy przed zakupem auta mają prawo wyboru między silnikiem spalinowym, hybrydowym i w pełni elektrycznym. Na zasadzie chłodnej kalkulacji, jak również swoich upodobań można zdecydować, które z tych rozwiązań będzie bardziej opłacalne. Dziś stanowi to wybór, którego już za 15 lat możemy zostać pozbawieni.

Według wyliczeń Association Auxiliaire de l'Automobile, w 2020 roku w Europie zarejestrowanych zostało ponad 11 mln pojazdów, z czego ok 1,5 mln stanowiły samochody elektryczne plug-in. Jest to ponad dwukrotnie więcej niż w roku 2019. Prym w tej dziedzinie wiodą Niemcy z 388 tyś. nowych rejestracji. Na drugim miejscu znaleźli się Francuzi z 185 tys. rejestracji, a stawkę zamykają Brytyjczycy rejestrując 175 tys. pojazdów. Polska na tle innych krajów wypada dość skromnie. Zgodnie z licznikiem elektromobilności w naszym kraju jest już zarejestrowanych ponad 18 tysięcy samochodów z napędem elektrycznym.

Podstawę każdego samochodu elektrycznego stanowią akumulatory, będące magazynem energii dla silników elektrycznych. Ich konstrukcja na przestrzeni lat nie uległa zmianie i w dalszym ciągu do ich produkcji wykorzystywane są takie metale jak miedź, lit, nikiel czy magnez. Zatem jak zwiększony popyt na te kruszce odbije się na branży motoryzacyjnej?

Jakub Wiech

**GLOBALNE OCIEPLENIE**  
podręcznik dla Zielonej Prawicy

Defence 24  
WYDAWNICTWO

**NAJNOWSZA KSIĄŻKA  
KUBY WIECHA**

**Czy Prawica może być Zielona?**

Defence 24  
WYDAWNICTWO

Sklep.Defence 24

Reklama

## Miedź - rude złoto

Ceny czerwonego metalu, kluczowego dla jego wykorzystania w szeroko pojętej branży elektronicznej i przemyśle samochodowym wzrosły w obliczu nadchodzącego globalnego ożywienia po pandemii koronawirusa. Samochody elektryczne posiadają w sobie czterokrotnie więcej miedzi niż ich spalinowe odpowiedniki.

Analiza London Metal Exchange pokazuje, że cena miedzi na przestrzeni ostatnich dwóch dekad podwoiła się z 4,5 tys. dolarów do ponad 9 tys. dolarów za tonę. Wahania spotowej ceny obnażają popyt tego kruszca na rynku metali nieżelaznych.

Gdy progresywnie zwiększa się ilość bezemisyjnych samochodów w Europie, zwiększa się również wydobycie metali nieżelaznych, w tym miedzi, niezbędnej do ich produkcji. Warto podkreślić, że złoża tego cennego kruszcu rozsiane są na całym świecie. Największe kopalnie na świecie znajdują się w Chile, Australii, Peru oraz USA, a Polska znalazła się na 5 miejscu wśród państw mających największe zasoby. Największą kopalnią rudy miedzi w Europie oraz jedną z największych kopalni głębinowych tej rudy na świecie jest kopalnia Rudna. Według informacji KGHM Polska Miedź SA zasoby przemysłowe czterech złóż użytkowanych przez kopalnię Rudna wynoszą aż 432 mln ton rudy miedzi i srebra.

W związku z postępowaniem technologicznym, a co za tym idzie, ze zwiększonym popytem na energię elektryczną, [zapotrzebowanie na miedź będzie stale rosnąć](#). W perspektywie do 2050r. w sektorze PV wzrośnie ono o 200%, w sektorze turbin wiatrowych o 300%, a przy produkcji magazynów energii i akumulatorów może wzrosnąć nawet o 1000%.

Obecnie każdy producent dąży do tego, aby mieć w swojej flocie choć jeden model samochodu elektrycznego. [Prezes VW, Herbert Diess zapowiedział, że w już z a 2-3 lata samochody elektrycznie będą tańsze już w spalinowe](#). Ponieważ producenci tworzą w swoich fabrykach miejsce na dedykowane linie produkcyjne pojazdów elektrycznych, większe korzyści skali oznaczają, że w ciągu najbliższych lat pojazdy elektryczne staną się bardziej przystępne cenowo niż ich odpowiedniki z napędem spalinowym. Ponadto produkcja akumulatorów staje się coraz tańsza, co prowadzi producentów samochodów do przerzucania obniżonych kosztów na nabywców końcowych.

Niestety te idealistyczne założenia mogą nie przetrwać próby zderzenia z faktami. Jak wynika z raportu Bank of America Global Research, [surowców do budowy baterii może zabraknąć już w 2025 roku](#). Do ich produkcji wykorzystuje się drogie i ograniczone minerały oraz metale, zwłaszcza lit i kobalt, których wydobycie nierzadko wiąże się z trudnościami w światowym łańcuchu dostaw.

Biorąc pod uwagę perspektywę, iż w przyszłości, tak samo jak ropy, również może zabraknąć surowców do produkcji baterii, jakie rozwiązanie mogłoby zastąpić pojazdy elektryczne?