

PSPA: ERA SILNIKÓW SPALINOWYCH DOBIEGA KOŃCA [KOMENTARZ]

„Samochody na węgiel” czy „trujące akumulatory” to tylko niektóre ze sloganów, które w ostatnim czasie pojawiają się w przestrzeni publicznej w związku z coraz bardziej intensywną dyskusją dotyczącą przyszłych kierunków transformacji sektora transportu. Zdecydowaną większość z nich należy rozpatrywać w kategorii mitów lub – co najmniej – poważnych niedopowiedzeń.

Niezależnie od subiektywnych opinii na temat elektromobilności jeden fakt jest niepodważalny – samochody całkowicie elektryczne nie potrzebują układu wydechowego. W konsekwencji, w miejscu eksploatacji są całkowicie bezemisyjne w zakresie CO₂, tlenków siarki i tlenków azotu, a także w znacznym stopniu ograniczają zanieczyszczenie powietrza pyłami. O ekologicznych zaletach elektromobilności przekonał się empirycznie już chyba każdy, kto miał okazję stać w korku zarówno za samochodem elektrycznym, jak i kopącym, starym Dieslem. A jak sytuacja przedstawia się w przypadku, gdy na omawiany temat spojrzymy z szerszej perspektywy?

Kwestię rzekomej, wyższej emisji samochodów elektrycznych związanej z produkcją akumulatorów trakcyjnych oraz zasilaniem energią z elektrowni węglowych wyjaśnił m.in. ubiegłoroczny raport fundacji Transport & Environment. Z opracowania wynika, że uwzględniając cały cykl życia pojazdu (produkcja-eksploatacja-utylizacja lub recykling), samochody elektryczne - w porównaniu do swoich spalinowych odpowiedników - pozwalają na ograniczenie emisji CO₂ od 22% (w Polsce) do nawet 81% (w Szwecji). Prognozowany, wzrost wykorzystania energii z OZE w kolejnych latach pozwoli jeszcze poprawić ten wynik. Co istotne przewagę ekologiczną samochodów elektrycznych w całym cyklu życia pojazdu potwierdzają nie tylko badania innych organizacji pozarządowych, ale również koncernów motoryzacyjnych m.in. Renault i Volkswagena.

To symptomatyczne, zwłaszcza uwzględniając fakt, że OEM wciąż czerpią zdecydowanie większe przychody ze sprzedaży i serwisowania pojazdów spalinowych. Koncerny motoryzacyjne starają się minimalizować emisję CO₂ powstającą w procesie produkcji EV poprzez pozyskiwanie energii elektrycznej służącej zasilaniu fabryk wyłącznie z odnawialnych źródeł lub poprzez angażowanie się w programy ochrony środowiska. Na rynku pojawiły się już modele elektryczne neutralne w zakresie emisji dwutlenku węgla w całym cyklu życia pojazdu, począwszy od łańcucha dostaw, przez produkcję (w fabryce zasilanej wyłącznie energią z odnawialnych źródeł), przez fazę eksploatacji aż po recykling.

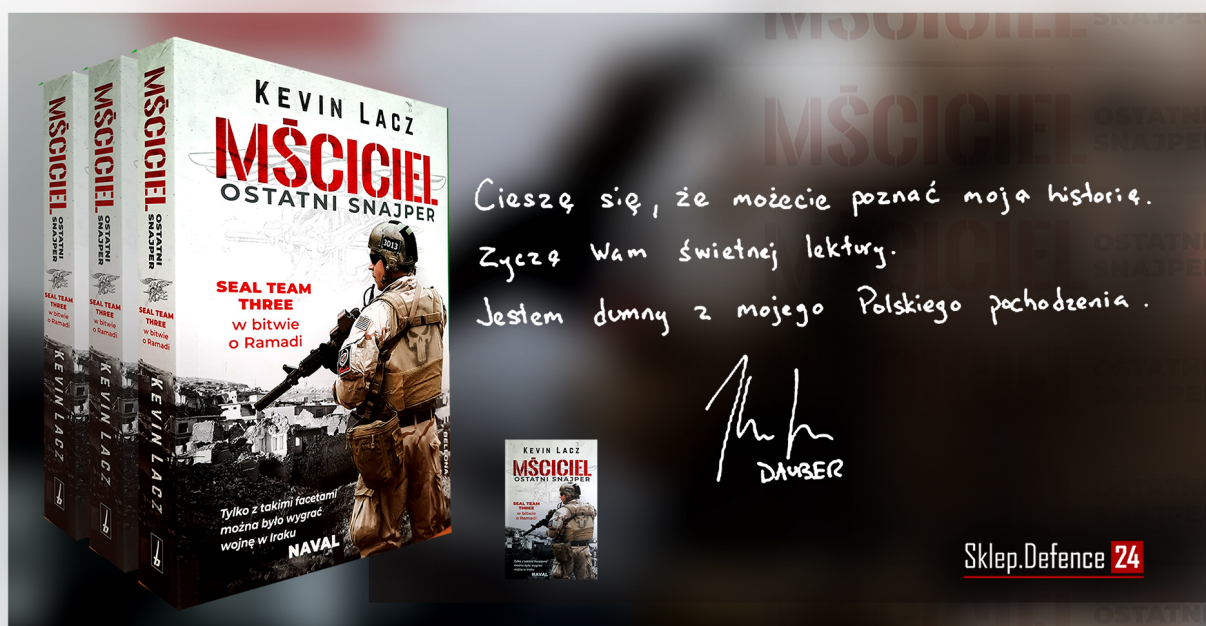
Wywołujące tyle niepotrzebnych kontrowersji akumulatory litowo-jonowe, po tym jak już przestają spełniać kryteria pozwalające na ich dalsze stosowanie w samochodach elektrycznych, wykorzystuje się coraz częściej m.in. jako stacjonarne magazyny energii zasilające różnego rodzaju obiekty: od stacji ładowania po stadiony i osiedla mieszkaniowe. Takie magazyny mogą pełnić również inną istotną funkcję, pozwalając na przechowywanie (i późniejsze, efektywne wykorzystanie) nadwyżek energii z OZE.

Wraz z rozwojem technologii, baterie w coraz większym stopniu poddawane są również recyklingowi.

Równolegle systematycznie spada stopień wykorzystania w ogniach litowo-jonowych metali ziem rzadkich. Wraz z wprowadzeniem ogni ze stałym elektrolitem ślad środowiskowy samochodów elektrycznych ulegnie dalszemu zmniejszeniu. Nawet w Polsce, EV nie muszą być ładowane „prądem z węgla”. W naszym kraju funkcjonuje ponad 1 500 ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych, z których coraz większa liczba (m.in. takich operatorów jak GreenWay, Tauron i Energa) jest zasilana energią z OZE.

Z kolei kierowcy ładujący swoje samochody ekologiczne w domu mogą zdecydować się na zainwestowanie w prywatną instalację fotowoltaiczną lub też - wymagającą niższych nakładów finansowych - taryfę, gwarantującą dostawy energii ze źródeł odnawialnych. Co istotne w dyskusji na temat zalet elektromobilności często pisze się o konsekwencjach produkcji i utylizacji akumulatorów, a pomija się drugą stronę medalu, związaną z negatywnymi skutkami ekologicznymi zapewnienia paliwa dla pojazdów konwencjonalnych.

Tymczasem Deepwater Horizon, Exxon Valdez czy MT Prestige to tylko wybrane nazwy w ciągnącym się nieskończoność łańcuchu katastrof ekologicznych związanych z transportem i wydobywaniem ropy naftowej. Skutki wielu z tych zdarzeń nieodwracalnie zniszczyły całe ekosystemy. Na szczęście od elektromobilności nie ma już odwrotu. Gwarantuje to kierunek wytyczony przez Unię Europejską, do którego muszą się dostosować wszyscy interesariusze: od państw członkowskich, przez koncerny motoryzacyjne, aż po konsumentów.



Cieszę się, że możecie poznać moją historię.
Życzę Wam świetnej lektury.
Jestem dumny z mojego Polskiego pochodzenia.

Kevin DAUBER

Sklep.Defence 24

Reklama

Ogłoszony 14 lipca przez Komisję Europejską pakiet propozycji legislacyjnych Fit for 55 zakłada obniżenie do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 proc. względem roku 1990. Jednym z elementów nowego planu jest dekarbonizacja sektora transportu. Docelowo koncerny motoryzacyjne zostaną zobowiązane do obniżenia średniej emisji CO2 nowych samochodów osobowych i dostawczych o 100 proc. od 2035 r. w porównaniu z poziomami z 2021 r.

Oznacza to w praktyce wprowadzenie zakazu rejestracji samochodów spalinowych. Oceniając realność wdrożenia tego pomysłu należy mieć na uwadze fakt, że założenia Fit for 55 korespondują z wcześniej ogłoszonymi planami poszczególnych państw członkowskich. Podobny zakaz ma zacząć obowiązywać

w Danii, Irlandii, Niderlandach, na Słowenii i Szwecji już od roku 2030. Z kolei Francja planowała wprowadzenie analogicznych regulacji od 2040 r., podobnie jak Hiszpania i Portugalia. Oczywiście nie wszystkie państwa członkowskie miały takie plany, więc docelowy kształt regulacji unijnych wyklaruje się w toku (prawdopodobnie bardzo intensywnych) negocjacji pomiędzy Komisją, Parlamentem i Radą.

Ich ostateczne brzmienie pozostaje zatem sprawą otwartą, jednak koniec silnika spalinowego w Europie wydaje się nieuchronny - w dążeniu do całkowitej dekarbonizacji transportu Unia Europejska może się posłużyć innymi narzędziami, takimi jak np. planowana norma Euro 7. W konsekwencji zakaz rejestracji samochodów spalinowych może zostać wprowadzony w praktyce „tylnymi drzwiami”.

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych