

Efektívna dekarbonizácia dopravy znamená uznanie prínosu všetkých dostupných riešení a má viacero podôb

Vyvážený technologický mix je jedinou udržateľnou cestou k znižovaniu uhlíkovej stopy v doprave, pričom podpora jedného smeru dekarbonizácie môže mať negatívny vplyv na verejné financie, zamestnanosť i dostupnosť dopravy pre bežných občanov. Zhodli sa na tom zástupcovia troch asociácií – Slovenská asociácia palivového priemyslu a obchodu (SAPPO), Slovenský plynárenský a naftový zväz (SPNZ) a Združenie pre výrobu a využitie biopalív (ZVVB) v spoločnom vyhlásení v reakcii na budúcnosť spaľovacích motorov v Európe .

Súčasný cieľ v oblasti dekarbonizácie nastavuje aj nedávno schválená smernica Európskej komisie o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojoch energie RED III (Renewable Energy Directive). Jej cieľom je urýchliť proces znižovania emisií skleníkových plynov vo viacerých sektoroch vrátane dopravy do roku 2030. Zásadný vplyv na budúcnosť výroby spaľovacích motorov má prijaté kompromisné znenie Nariadenia o CO₂ štandardoch pre ľahké úžitkové vozidlá, ktoré po roku 2035 umožňuje registráciu nových vozidiel so 100%-ným znížením emisií CO₂, s cieľom dosiahnutia uhlíkovej neutrality do roku 2050. „Palivový sektor bude aj v nadchádzajúcom období zodpovedný za plnenie dekarbonizačných cieľov v sektore dopravy, a to aj poskytnutím nízkoemisných palív pre existujúci vozový park, ale aj pre pohon nových vozidiel. Veľkou výhodou pre plynulý prechod k nízkoemisnej doprave je hustota súčasnej infraštruktúry čerpacích staníc, ktorá dokáže zabezpečiť dostupnosť energie pre pohon vozidiel od elektriny, vodíka, LNG, CNG, LPG, ako aj syntetických palív, stopercentných udržateľných biopalív až po konvenčné palivá s udržateľnými biopalivami,“ hovorí Ľuboš Dinka, predseda predstavenstva SAPPO. Podľa zástupcov všetkých troch organizácií je jediným správnym riešením znižovania uhlíkovej stopy v doprave vyvážený mix zdrojov energie. „Musíme si uvedomiť, že preferovania len jediného riešenia, v súčasnosti najmä elektromobility, nie je tou najdostupnejšou a ekonomicky najefektívnejšou cestou k cieľom v dekarbonizácii dopravy. Naopak, predstavuje potrebu veľmi vysokých investícií do výroby a najmä rozvodov elektrickej energie, potrebu dotácií na nákup drahých vozidiel, čo predstavuje riziko pre makroekonomiku. Z hľadiska potreby ťažby veľkého množstva lítia pre batérie predstavuje aj riziko pre životné prostredie.“ Podľa generálneho sekretára ZVVB Radoslava Jonáša je potrebné v plnej miere využívať a rozvíjať aj súčasné dostupné riešenia, ktoré majú okamžitý účinok na znižovanie emisií. „Alternatívne nízkoemisné palivá, ako biodiesel, bioetanol či bioCNG alebo bioLNG sú aktuálne najdostupnejšou možnosťou bez potreby ďalších neúmerne vysokých nákladov na vytvorenie novej infraštruktúry. Už dnes zaznamenávame záujem o využívanie čistých biopalív napr. B100 ako pohonnej látky pre nákladnú dopravu.“

Podľa výkonného riaditeľa SPNZ Richarda Kvasňovského je dôležité si uvedomiť, že súčasťou cestnej dopravy je okrem osobnej aj nákladná doprava a logistika. „Súčasná nákladná doprava už teraz využíva najefektívnejšiu formu dekarbonizácie v podobe LNG a CNG. Za rok 2022 prišlo pri používaní CNG k úspore približne 3500 ton CO₂ v porovnaní s prevádzkovaním naftových a benzínových vozidiel. Pri náhrade 40% CNG za udržateľné bioCNG z biometánu dosiahneme v priemere nulovú emisnú stopu z prevádzky plynových vozidiel,“ dodáva.

Asociácie sa zhodujú, že sektor dopravy si vyžaduje integrovanú stratégiu pre všetky technologické riešenia. Do úvahy je podľa nich potrebné brať nielen dekarbonizačné ciele, ale aj cenovú dostupnosť palív, bezpečnosť dodávok, vplyv na zamestnanosť a prípadné ekonomické dopady odstránenia súčasných riešení na štátny rozpočet. „Musíme si uvedomiť, že prípadný zákaz výroby spaľovacích motorov v súčasnom znení bude mať dopad aj na výber spotrebnej dane, či pokles na odvedenej DPH za sektor palív,“ uvádza sa v spoločnom stanovisku. Voľba radikálnych riešení v podobe preferovania len jednej technológie pri dekarbonizácii dopravy môže negatívne ovplyvniť aj zamestnanosť na celoeurópskej úrovni. Podľa [štúdie](#), ktorú si dala vypracovať CLEPA (European Association of

Automotive Suppliers), bude v prípade preferencie čistej elektromobility klesať zamestnanosť v sektore dopravy, len v segmente dodávateľov komponentov do automobilového priemyslu ide o viac ako 290-tisíc pracovných miest do roku 2040.

Všetky tri združenia spoločne podporujú tzv. technologický mix zdrojov energie v doprave. „Zabezpečenie technologickej neutrality je jediným udržateľným riešením efektívneho znižovania emisnej stopy v doprave pri zachovaní počtu pracovných miest a ekonomického rastu. Na dosiahnutie dekarbonizačných cieľov v doprave neexistuje len jedno riešenie a preferencia len jednej cesty by spôsobila významné ekonomické ujmy.“ Znižovanie uhlíkovej stopy len elektromobilmi vidia zástupcovia združení ako sporné. „Metodika EÚ na výpočet uhlíkovej stopy berie do úvahy len emisie na výfuku, nie emisie z celého životného cyklu vozidiel, čo stavia elektromobilitu na prvé priečky v úspore emisií. No samotná výroba elektrickej energie má tiež svoje emisie. Výroba takýchto vozidiel, najmä ich batérií, spotrebuje enormné množstvá energie, ktorú je takisto potrebné vyrobiť. To sa deje veľmi často najmä v Číne, kde je jej emisná stopa veľmi vysoká. Tak prečo nevyužívať už dostupné domáce riešenia, ktoré nezvyšujú závislosť na dovoze vstupných surovín mimo EÚ?“ dodávajú zástupcovia združení.

Okrem využívania všetkých dostupných palivových alternatív navrhujú využitie existujúcej infraštruktúry čerpacích staníc na sprístupnenie obnoviteľných a nízkoemisných energií spotrebiteľom, vytvorenie konceptu multipalivových obslužných staníc pre rôzne typy pohonov, či podporovať projekty, ktoré vedú k znižovaniu uhlíkovej stopy už samotných výrobných procesov.

SPNZ od roku 1993 zastupuje záujmy všetkých spoločností plynárenského reťazca na Slovensku od produkcie, skladovania, distribúcie, prepravy a obchodu. Podporuje rozvoj plynovej mobility a budovanie jej infraštruktúry. Patrí k iniciátorom Memoranda o podpore plynovej mobility, ktoré podporujú dve desiatky subjektov na Slovensku.

Slovenská asociácia palivového priemyslu a obchodu „SAPPO“ vznikla v roku 1994 a združuje najvýznamnejšie petrolejárske spoločnosti, ktoré patria medzi kľúčové energetické podniky nielen na Slovensku, ale aj vo svete. Aktívne sa hlásime k princípom trvalo udržateľného rozvoja a podporujeme všetky aktivity, ktoré vedú k vytvoreniu stabilného, spravodlivého a konkurencieschopného podnikateľského prostredia na Slovensku a sme si vedomí dôležitosti plnenia cieľov v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov v sektore priemyslu aj dopravy.

Združenie pre výrobu a využitie biopalív (ZVVB)

ZVVB vzniklo v roku 1999. Od svojho založenia je našim hlavným cieľom prispieť k zlepšeniu životného prostredia prostredníctvom využívania obnoviteľných zdrojov energie, najmä biopalív. Už viac ako desaťročie podrobne monitorujeme domáci i zahraničný vývoj v oblasti biopalív, boli sme pri začiatkoch využívania biopalív na Slovensku a v súčasnosti aktívne podporujeme biopalivový výskum, či už v laboratórnych alebo terénnych podmienkach. Všetky získané informácie následne využívame pri osвете, publikačných aktivitách a pri podpore tvorby legislatívy.