

Otazníky nad budoucností biopaliv

V roce 2030 by podle evropské směrnice RED II mělo minimálně 14 procent energie v dopravě pocházet z obnovitelných zdrojů. Není však nutné, aby šlo o biopaliva z potravinářských zdrojů, navíc přimíchávaná do klasických paliv. EU preferuje tzv. pokročilá biopaliva nebo elektromobily. Česká vláda však návrh opozičních poslanců na zrušení povinného přimíchávání biopaliv do motorových paliv odmítla. Bylo by možné toto opatření zrušit bez sankcí ze strany EU? A jsou biopaliva skutečně škodlivá?

Podle Světové organizace pro zemědělství a výživu (FAO) se biopaliva první generace (z řepky, kukuřice, cukrovky, palmového oleje aj.) nepodílejí na snižování emisí skleníkových plynů a naopak je uvolňují z použitých hnojiv i ze zemědělské techniky. Emise CO₂ tedy zvyšují. Použití biopaliv navíc vedlo ke zdražení potravin na globálním trhu. Hlavním viníkem této bilance však není řepka, nýbrž importovaný palmový olej, z něhož se vyrábí třetina evropské bionafty. Rozšiřující se palmové plantáže tak vytlačují přirozené lesní porosty, které jsou obrovským přírodním pohlcovačem oxidu uhličitého.

FAO proto doporučuje přejít na biopaliva nebo bipoplyn 2. generace, vyráběné z nepotravinářských surovin, jako jsou třeba použité oleje z domácností, tuk z kafilerií, metan z komunálního a skládkového odpadu nebo pyrosyntézou zpracované plasty.

Jak splnit závazky vůči EU?

Ministerstva dopravy, zemědělství a životního prostředí ale poukazují na to, že zrušením povinnosti přimíchávání biosložek do paliv by Česko nesplnilo závazek EU, podle kterého musí do roku 2020 deset procent energie v dopravě pocházet z obnovitelných zdrojů. Dodavatelé pohonných hmot tak musí nyní přimíchávat povinně alespoň 4,1 procenta biosložky do benzínu a šest procent do nafty.

„Zatím není jiná cesta, jak splnit povinnost snížit do roku 2020 v dopravě emise o šest procent,“ tvrdí odborný mluvčí České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) Václav Loula. Stát totiž přenesl zodpovědnost za to, že Česká republika dodrží šestiprocentní závazek snížení emisí oproti roku 2010, na distributory. Petrolejáři tím také plní další závazek státu: dodržet desetiprocentní podíl obnovitelných zdrojů v dopravě.

„Zrušení povinnosti přimíchávání biosložek do paliv v ČR by vedlo k negativním dopadům na podniky vyrábějící biopaliva a navazující zpracovatele vedlejších produktů,“ uvedl navíc Svaz průmyslu a dopravy.

„Ekologické organizace prosazují omezení biopaliv 1. generace už dlouho, takže bychom přivítali, kdyby k němu došlo. Otázkou je, jak zajistit technické splnění evropských povinností,“ vysvětlil v ČRo ředitel asociace ekologických organizací Zelený kruh Daniel Vondrouš.

Agrárníci chtějí více lihu v benzínu

Nová směrnice EU o obnovitelných zdrojích energie – RED II, součást zimního energetického balíčku, navíc ukládá České republice dosáhnout do roku 2030 podílu energie z obnovitelných zdrojů v dopravě minimálně 14 procent. To přinese zásadní změny ve složení palivového mixu v tomto segmentu.

Vzhledem k tomu, že v roce 2016 činil podíl obnovitelných zdrojů v dopravě 6,4 procenta a letos to nebude o mnoho více, je jasné, že splnění cíle nebude jednoduché a bez alternativních paliv to rozhodně nepůjde. Navíc je zde ještě požadavek, aby evropské automobily snížily emise CO₂ u osobních vozů od roku 2030 o 35 procent oproti roku 2021.

Ministerstva zemědělství z Česka, Polska, Bulharska a Slovenska proto podpořila záměr, aby čerpací stanice prodávaly Natural 95 s ještě vyšším podílem biosložky. Zavedení benzínu obsahujícího deset místo současných pěti procent biosložky, tedy biolihu, připravují sami petrolejáři a nově má podporu i českého ministerstva zemědělství. Česko tak na biopaliva 1. generace, dodávaná u nás v největší míře koncernem Agrofert, nadále spoléhá. „Právě biopaliva první generace jsou v současné době prakticky jediným reálně použitelným a široce dostupným obnovitelným zdrojem energie v dopravě,“ uvedl mluvčí ministerstva zemědělství Vojtěch Bílý.

Co tedy místo řepky

Petrolejáři by mohli řepkovou biosložku MEŘO i další biopaliva 1. generace vyráběná z potravinářských plodin nahrazovat pokročilejšími biopalivy 2. a 3. generace. Je to pro ně i výhodnější: „Biopaliva 2. generace je možné započítávat do úspor emisí dvakrát, ale v praxi to nemá smysl, protože zatím na trhu moc nejsou,“ říká Loula.

V Česku např. biopalivo z kafilerních tuků, tedy odpadů z potravinářství a gastronomie, vyrábí firma Oleo Chemical, přímý konkurent Agrofertu, ve výrobním závodě v Liberci. Budoucnost Olea Chemical je ale ohrožena, firma je v konkurzu. Koncem loňského roku začala výroba bionafty z odpadů také v továrně BioVis v Ústí nad Labem. Provoz patří Chemoprojektu otce a syna Plachých.

„Jsme schopni dělat asi 100 tisíc tun bionafty ročně,“ řekl pro TV Seznam Tomáš Plachý starší.

Svých prvních pět tisíc tun bionafty z odpadu vyrobil loni i Agrofert, který je v Česku jinak dominantním výrobcem řepkového biodieselu. Na bionaftu druhé generace používá stejnou surovinu jako BioVis, tedy použité kuchyňské tuky.

Biopaliva 2. generace z dřevní štěpky pak v rámci evropského projektu COMSYN vyvíjí výzkumně-vzdělávací centrum UniCRE, patřící do holdingu Unipetrol.

Komerční využívání takto vyrobených biopaliv předpokládá ředitel UniCRE Jiří Hájek během 5–8 let.

Největší problém biopaliv 2. generace ovšem vězí v tom, že jsou zatím ve srovnání s klasickými palivy i biopalivy 1. generace několikanásobně dražší.

Bez elektromobilů to nepůjde

Podle Jana Mikulce, výkonného ředitele ČAPPO, není evropský cíl obnovitelných zdrojů v dopravě splnitelný bez výrazného nárůstu podílu elektroaut – odhadem 20–25 procent nově registrovaných vozů. Ani v elektromobilitě však není Česko příliš ambiciózní. Za deset let by se na spotřebě energie v dopravě měla podílet jen 0,8 procenty, především v MHD. Podle statistik Centra dopravního výzkumu přitom bylo ke konci loňského roku v Česku registrováno dohromady 703 osobních elektromobilů. K nim tedy bude muset ještě minimálně několik stovek až tisíc vozů přidat.

Mezi alternativní paliva lze také počítat stlačený zemní plyn. CNG je od roku 2007 intenzivně podporováno, ale ani přes již téměř 180 plnicích stanic si nezískal přízeň zákazníků. Problémem také je, že se neřadí mezi obnovitelné zdroje. Milan Fořt z firmy Bonett Gas, která je největším stavitelem plnicích stanic na CNG, ho vidí jen jako přechodnou záležitost na 15–20 let. „*Pak bude CNG nahrazen jinými alternativními palivy – elektromobily nebo vodíkem, syntetickými palivy z CO₂ a vody nebo biometanem, který lze vyrobit z bioplynu anebo umělou cestou z vody a oxidu uhličitého,*“ domnívá se Fořt.

Zdroj: Anopress IT, Ekonom – příloha Energie, 19.09.2019