

Ekologické alternativy pro dálkovou dopravu? Naftové kamiony ze silnic v dohledné době nezmizí

29.2.2024 - Petr Lesenský | Dýcháme

Tlak na snižování emisí z nákladní dopravy roste. Evropští dopravci i výrobci tahačů proto intenzivně testují provoz na alternativní paliva. Zatím se však ekologičtější varianty v praxi prosazují pomalu. Evropské silnice tak budou i nadále křížovat hlavně naftové kamiony.

Aktuální návrh **Evropské komise** nastavující ambiciózní cíle v oblasti snižování emisí jasně ukazuje cestu, kterou se bude silniční doprava v budoucnosti ubírat. Prioritou je pochopitelně razantní snížení škodlivin, které přeprava zboží a osob produkuje.

Budoucnost má patřit elektřině a vodíku

Například všechny nově vyrobené nákladní vozy nad 3,5 tuny a dálkové autobusy musejí od roku 2030 omezit emise CO₂ o 45 procent oproti roku 2019. O pět let později se má požadavek zvýšit na 65 procent a v roce 2040 na 90 procent. Nové městské autobusy mají být zcela bezemisní dokonce již od roku 2030. Právě silniční doprava se v EU na celkových emisích z dopravy podílí největší měrou, v roce 2020 byla odpovědná za 77 procent. Nákladní auta, kamiony a autobusy vypouštějí více než šest procent všech skleníkových plynů v Unii.

Proto se Unie rozhodla podporovat nízkoemisní paliva pocházející z obnovitelných zdrojů, přičemž prim mají hrát zejména elektrické a vodíkové pohony. Podle predikce společnosti **LEEF Technologies**, která se specializuje na rozvoj projektů v čisté energetice a dopravě, by mohly české logistické společnosti už do roku 2030 provozovat kolem šesti tisíc těžkých nákladních vozidel s bateriovým pohonem.

Pro rychlý přechod chybí infrastruktura

Dosud je však podle aktuálních dat z Centrálního registru vozidel v Česku registrováno pouze 17 elektrických těžkých nákladních vozidel s hmotností nad 12 tun. Rychlejšímu rozšíření kamionů s elektrickým pohonem zatím brání jejich kratší dojezd a nedostatečná dobíjecí infrastruktura. „V dohledné době pro dálkovou nákladní dopravu neexistuje jiná možnost než spalovací motory. V Evropě nejsou vybudované potřebné sítě pro nabíjení, případně tankování vodíku,“ upozorňuje jednatel největšího českého silo cisternového dopravce **Conti-RSC Ondřej Stöhr**. Ve vývoji vodíkového pohonu je pak nutné ještě urazit velký kus cesty, jelikož v současnosti mají prototypy kamionů s tímto pohonem nedostatečný dojezd kolem 400 kilometrů. Nespornou výhodou vodíku jsou však zcela nulové emise.

Doprovaci se proto nevzdávají naděje, že se některé z dekarbonizačních cílů podaří sladit s reálnými možnostmi přepravního průmyslu. „Doufáme také, že revize norem CO₂ pro těžká nákladní auta bude odpovídat stavu infrastruktury alternativních paliv v každé fázi. Příliš ambiciózní cíle pro vozidla s nulovými emisemi v letech 2030 a 2035 se vzhledem k předvídatelným nedostatkům infrastruktury nezdají proveditelné,“ uvádí Raluca Marian, zástupkyně **Mezinárodní unie silničních dopravců (IRU)** v Bruselu.

Výrobci tahačů mají v hledáčku i další alternativy

Dokud se nepodaří zmíněné problémy čistých pohonů, na něž Evropa sází do budoucna, vyřešit, musí odvětví nákladní dopravy využívat i jiné alternativy. *„Je nám jasné, že v dohledné době nelze dekarbonizačních cílů dosáhnout jen pomocí elektrických vozidel, pro celou řadu aplikací chybí mimo jiné potřebná infrastruktura. Proto v dohledné době počítáme i s vyšší efektivitou našich vozidel a také s využitím alternativních, především obnovitelných paliv,“* přibližuje pro server Zdopravy.cz obchodní ředitel **Scanie** Marian Mráz, jakým směrem se vydávají výrobci nákladních aut. Mezi obnovitelná paliva patří hydrogenovaný rostlinný olej HVO, též známý jako bionafta. Jedná se o biopalivo druhé generace, které se získává z rostlinných olejů a odpadních tuků. Spalování HVO produkuje výrazně nižší emise oxidu uhličitého a dalších škodlivých látek, navíc jej lze míchat s běžnou naftou v libovolném poměru. Výroba HVO je však oproti naftě nákladnější, tedy i jeho ceny na čerpacích stanicích jsou vyšší.

Fosilní LNG nabízí dlouhý dojezd

Mezi další alternativy patří pohon na stlačený (CNG) a zkapalněný zemní plyn (LNG). Ve srovnání s naftou při spalování LNG vzniká méně škodlivých emisí. Očekává se, že nákladní automobily spalující LNG by mohly plnit i budoucí emisní normy nahrazující současné EURO VI. Zkapalněný zemní plyn se vyznačuje vysokou energetickou hustotou a ukazuje se jako obzvláště vhodný pro dálkovou silniční dopravu. Nákladní vůz s pohonem na LNG může na jedno natankování ujet až 1600 kilometrů. Zároveň je méně hlučný než naftové vozy, díky čemuž může vjet do vyhrazených městských zón nebo jezdit i v noci. Mezi další výhody patří nízká spotřeba paliva, krátká doba tankování a případné úlevy, například v Německu jsou LNG vozy osvobozeny od placení mýtného. Mezi nevýhody tohoto paliva patří nutnost speciálních kryogenních palivových nádrží, v nichž není možné LNG skladovat příliš dlouho.

CNG se etabluje v lokální dopravě

Možnost jezdit na zemní plyn ve stlačené formě, který je známý jako CNG, donedávna nabízely automobilky i u svých osobních vozů. Celkem jezdí v Evropě zhruba milion vozů s pohonem CNG, které lze dotankovat na přibližně třech tisících čerpacích stanic. Provoz a pořízení auta na CNG je v porovnání s LNG levnější, jeho použití pro nákladní dopravu je však omezené. A to zejména proto, že dojezd vozů na CNG dosahuje zhruba 500 kilometrů. Proto se CNG používá spíše ve vozech městské hromadné dopravy, v popelářských vozech, vozech taxislužeb a podobně.

Zemní plyn v obou variantách je nicméně stále fosilní palivo, od jehož používání v dopravě se EU snaží upustit a označuje je za vhodná pouze během fáze tranzice. Evropské státy proto už do rozvoje LNG/CNG infrastruktury – narozdíl od té pro elektřinu a vodík – nemají velký zájem investovat. *„Z pohledu států již nemá smysl tuto technologii šířeti podporovat, protože daná vozidla nelze z hlediska pravidel EU legislativy považovat za bezemisní či nízkoemisní,“* vysvětluje mluvčí **ministerstva dopravy** Filip Medelský.

Bioplyn může nahradit naftu

Začínají se však prosazovat „zelenější“ varianty stlačeného (BioCNG) či zkapalněného plynu (BioLNG). Takzvaný bioplyn se totiž řadí mezi nefosilní paliva. Vyrábí se z organického odpadu, jako je hnůj, kaly a potravinářský odpad, z něhož vzniká kvalitní biometan. Jeho zkapalněná varianta produkuje ve srovnání s klasickým LNG výrazně nižší emise oxidu uhličitého. Další výhodou BioLNG je možnost vyrábět ho lokálně, což snižuje náklady na dopravu. Odhaduje se, že zkapalněný bioplyn má větší potenciál nahradit klasickou naftu než bionafta.

Čeští dopravci dekarbonizaci rozhodně neodmítají, flotily českých firem patří v Evropě tradičně k těm nejmodernějším. Například vozový park **Conti-RSC** aktuálně splňuje nejprísnejší emisní limity

pro nákladní dopravu EURO VI. „*My jako dopravci se nebráníme alternativám. Musejí však být dostupné, dostatečně podporované státem a spolehlivé. Problémy s přepravou zboží v Evropě by totiž negativně pocítili úplně všichni,*“ uzavírá Ondřej Stöhr.

<https://www.dychame.cz/ekologicke-alternativy-pro-dalkovou-dopravu-naftove-kamiony-ze-silnic-v-do-hledne-dobe-nezmizi>