

SPALOVACÍ MOTORY

budou na trhu dál dominantní

Český trh s pohonnými hmotami prochází zásadní transformací, od historického odklonu od ruské ropy přes nástup nízkouhlíkových paliv až po přípravu na nové evropské regulace. Václav Loula, tiskový mluvčí České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO), v rozhovoru vysvětluje, proč spalovací motory zůstávají klíčovým prvkem dopravy, jakou roli hrají a mohou do budoucna hrát alternativní paliva, jako je například HVO, a proč je důležité hledat technologicky neutrální cestu k dekarbonizaci.

Když se ohlédneme zpátky, jak se za posledních čtyřicet let proměnily čerpací stanice v Česku?

Čerpací stanice prošly radikální změnou. V 80. letech minulého století to byly spíš jednoduché výdejní body, často bez doprovodných služeb, bez nabídky občerstvení a prakticky bez zázemí pro řidiče. Kvalita paliv i služeb měla své limity. Dnes čerpací stanice nabízí mnohem vyšší kvalitu pohonných hmot z hlediska ekologie, bezsírné a bezolovnaté benziny, bezsírné, aditivované nafty a ekologickou kapalinu Ad blue pro snižování emisí NOx. Kromě toho je tu pestrá nabídka prémiových paliv a alternativ, vznikají

Jitka Hemolová, jitka.hemolova@atoz.cz

dobíjecí body pro elektromobily i plnicí stanice na vodík. Pumpa už není jen místem, kde „natankujete a odjedete“, ale je to místo, kde se zastavíte pro občerstvení i odpočinek. Vznikají zajímavé gastronomické koncepty, od těch, kde se zákazníci rychle obslouží, až po ty, které nemají daleko k restauracím. Totéž platí i v otázce kávové kultury.

Jak se na trhu daří prémiovým palivům?

Prémiová paliva mají své zákazníky, zejména mezi těmi, pro které je auto víc než jen dopravní prostředek, je to jejich koníček a hledají vyšší výkon. Prémiová paliva jim umožňují sportovní charakter jízdy. Pro majitele veteránů jsou zase zajímavá paliva bez biolíhu E5, která lépe odpovídají potřebám starších vozů. Stejně tak více než milion motorkářů preferuje prémiová paliva kvůli lepším jízdním vlastnostem a výkonu. Přesná čísla nemám, ale odhadem tvoří prémiová paliva kolem 10 až 12 procent celkové spotřeby pohonných hmot v ČR.

Česká republika letos definitivně ukončila dovoz ruské ropy ropovodem Družba. Co to znamená?

Ukončení dodávek přes Družbu je historický zlom, po více než šedesáti letech jsme se zbavili závislosti na ruské ropě. Díky novému ropovodu IKL z roku 1996 a intenzifikaci ropovodu TAL jsme schopni pokrýt potřeby obou rafinerií čistě z neruských zdrojů,



kteřé proudí z Terstu přes Německo do Česka. To je zásadní pro stabilitu a bezpečnost zásobování. Samotný ropovod Družba ovšem stále funguje, využívá ho například Slovensko. My dnes částečně dovážíme produkty i ze Slovenska, kam proudí neruská ropa přes ropovod Adria. Velká část nafty se k nám dostává také z Německa, Polska a dokonce i z Velké Británie.

Je tahle východní trasa skrze Družbu pro Česko nadobro uzavřená?

Do budoucna, pokud by skončil válečný konflikt na Ukrajině, by se teoreticky dala využít i trasa Oděsa–Brody. To by umožnilo přísun neruských, například asijských rop. Ale je tu velký otazník, ropovod Družba je starý více než 60 let a zejména jeho úseky na ruském území mohou být technicky i ekologicky rizikové. Nikdo nechce, aby se z něho stala ekologická katastrofa. Proto je dnes hlavní strategií opírat se o západní trasu TAL–IKL, která je moderní,

bezpečná a kapacitně dostatečná.

Jak se v asociaci díváte na plánované zavedení systému emisních povolenek v dopravě ETS 2?

Za nás jsou emisní povolenky pro dopravu zbytečné a nebezpečné. Na rozdíl od minulých ekologických opatření, jako bylo odstranění olova z benzínu nebo zavedení bezsírých paliv, tady není jasné, co přesně má být výsledkem. Jde o daň, která nezaručí snížení emisí, ale výrazně zvýší ceny paliv pro spotřebitele. Při ceně povolenky 45 eur za tunu CO₂ by se cena paliv zvýšila asi o tři koruny na litr. Ale ceny povolenek nejsou zastropované, takže nikdo nedokáže předvídat, kam jejich cena poroste. Už dnes víme z jiných sektorů, že cena povolenek je náchylná k výkyvům a spekulacím. Systém ETS 2 je za nás duplicitní, protože už dnes máme účinnější nástroje v podobě RED III a zákona o ochraně ovzduší. Pokud by EU trvala na jeho zavedení, mělo by to

být aspoň s jasně stanoveným stropem ceny, odložením startu a zpomalením vyřazování povolenek. Zaměřit bychom se měli raději na podporu nízkouhlíkových paliv. Jinak to povede jen k inflaci a ztrátě konkurenceschopnosti.

V poslední době se hodně mluví o HVO, hydrogenovaném rostlinném oleji. Jaká je jeho role na českém trhu?

HVO je dnes v nabídce na zhruba třech desítkách čerpacích stanic v ČR, nově i v Praze. Je to palivo, které má vlastnosti dokonce lepší než klasická nafta, vyšší cetanové číslo, lepší nízkoteplotní chování, nižší emise a velmi dobrou stabilitu při skladování. Škoda Auto už od roku 2022 doporučuje pro své dieselové motory používání HVO, což je důležitý signál i pro zákazníky. Je ale pravda, že zatím jde hlavně o řešení pro nákladní dopravu, která je pod silnějším tlakem na snižování emisí. U osobních aut je nasazování pozvolnější. Důležité je, že HVO dokáže ušetřit až 90 procent emisí CO₂ oproti fosilní naftě, a přitom zachovat stávající vozový park i infrastrukturu čerpacích stanic. To je zásadní rozdíl třeba proti elektromobilitě, která vyžaduje obrovské investice do nové sítě. Na druhou stranu musíme být realisté, HVO se zatím dováží, jeho výroba je technologicky i zdrojově náročná a cenově je nad běžnou naftou. Je to ale velmi slibná cesta, jak „udržet při životě“ spalovací dieselové motory i v příštích dekádách. Kapalná nízkouhlíková paliva mají dobrou budoucnost a jejich role bude růst.

Dá se očekávat i větší rozvoj syntetických e-paliv?

Ano, syntetická paliva, takzvaná e-paliva, jsou určitě jednou z cest, jak zachovat spalovací motory i po roce 2030. Vyrábějí se například ze zachyceného CO₂ a vodíku z obnovitelných zdrojů, tedy v podstatě klimaticky neutrálním způsobem. Už dnes

INZERCE



Profesionální platforma pro podporu prodeje

- Integrace na e-shopy, CMS i CRM systémy
- Plná podpora AI při tvorbě a plánování kampaní
- Automatizace emailové komunikace, retenční kampaně
- Dynamický a personalizovaný obsah komunikace

www.emailkampane.cz



se testují první projekty, například společnost Porsche se Siemensem staví v Chile velkou výrobu. Pokud EU skutečně ponechá možnost prodávat auta se spalovacím motorem za podmínky, že budou jezdit na klimaticky neutrální paliva, pak mají e-paliva obrovský potenciál. Na druhou stranu je nutné říct, že jde zatím o velmi drahou technologii. Je energeticky náročná, závislá na ceně elektřiny z obnovitelných zdrojů i na dostupnosti CO₂. Proto e-paliva dnes spíše hledají své místo v segmentech, kde jiné alternativy nefungují, například v letecké dopravě.

Elektromobilita v Česku postupuje pomaleji než v jiných zemích EU. Je podle vás reálné, že v roce 2035 skončí prodej nových aut se spalovacím motorem?

Obávám se, že pro Česko to není realistický scénář. Tempo růstu elektromobilů je velmi pomalé. Narážíme na limity dojezdových vzdáleností, pomalý rozvoj rychlodobíjecích stanic, vyšších cen elektromobilů a také na to, že jejich zdanění zatím není vyřešeno. Přitom daň z fosilních paliv dnes tvoří významnou příjmovou část státního rozpočtu. Co ji nahradí? V Česku je 6,8 milionu osobních automobilů s průměrným stářím 16,5 roku a více než 90 procent z nich jezdí na benzin nebo naftu. I do budoucna budou spalovací motory nepostradatelné, hlavně v segmentech, kde náhrada elektromobilitou není reálná: těžká nákladní doprava, zemědělství, stavebnictví, integrovaný záchranný systém nebo armáda. Nikdo zatím nedokáže do osobního vozu uložit tolik energie v koncentrované podobě, jako nabízí benzin nebo nafta. Proto stále zdůrazňujeme, že řešením není jen elektromobilita, ale kombinace více variant pohonů, od



hybridů přes vodík až po spalovací motory s nízkouhlíkovými palivy. Budeme usilovat o to, a přidávají se další evropské země, aby byl cíl zákazu prodeje nových spalova-

ovlivnit také další speciální daňové zatížení, například v podobě uhlíkové daně.

Jaký je aktuální vývoj spotřeby benzínu a nafty? Co na něj má největší dopad?

Spotřeba benzínu i nafty kopíruje hospodářský cyklus, v dobách ekonomického růstu stoupá i spotřeba pohonných hmot. Během pandemie prudce klesla, ale už se vrátila na předcovidovou úroveň. Letos stojí za růstem hlavně domácí spotřeba, o tři až čtyři procenta se zatím zvýšila spotřeba benzínu, o dvě procenta nafta. Česko má zatím třetí nejlevnější naftu a šestý nejlevnější benzin v EU. Na rozdíl od jiných zemí se do konečné ceny nepromítají žádné další poplatky, například Slovensko má poplatek za skladování rezerv. V Německu se zase do ceny pohonných hmot částečně započítávají emisní povolenky. A obecně mají západní země větší daňové zatížení.

A jak odhadujete spotřebu do dalších let?

I v dalších 15 až 20 letech budou spalovací motory hrát dominantní roli, a to nejen u nás, ale i celosvětově. V Česku spotřebujeme ročně zhruba 8,7 miliardy litrů paliv, z toho 6,4 miliard litrů nafty. Tyto objemy se v dohledné době zásadně nezmění. Naší prioritou zůstává zajistit kvalitní paliva, a postupně snižovat uhlíkovou stopu. Nejen pomocí HVO, ale dále nasazením benzínu E 20, u nafty B10 a dalších alternativních paliv, vedle elektromobility například LNG nebo syntetická paliva. Nevěřím na jediný zázračný recept. Reálná dekarbonizace přijde jen tehdy, když necháme vedle sebe žít více druhů pohonů. Cílem by nemělo být nahrazování spalovacích motorů za každou cenu, ale snižování

Budoucnost dopravy nebude stát na jednom řešení, ale na rozumném mixu.

cích motorů v roce 2035 buď zrušen, nebo posunut na realističtější hranici, řekněme rok 2045, aby se mohl průmysl a další rozvoj infrastruktury pro alternativní pohony přizpůsobit. Negativně by nás do budoucna vedle růstu spotřebních daní mohlo

