

Czas na czyste paliwo



HVO, CZYLI UWODORNIONY OLEJ NAPĘDOWY, TO WYSOKIEJ JAKOŚCI PRODUKT DIESLA, WYKONANY W CAŁOŚCI Z SUROWCÓW ODNAWIALNYCH. DZIŚ JEST TO NAJBARDZIEJ EKOLOGICZNE PALIWO DO POJAZDÓW Z SILNIKIEM WYSOKOPRĘŻNYM. CZY NOWA TECHNOLOGIA MA SZANSĘ ZREWOLUCJONIZOWAĆ TRANSPORT KOŁOWY, SKOKOWO OGRANICZAJĄC EMISJE ZANIECZYSZCZEŃ?

HVO (ang. *Hydrogenated Vegetable Oil*) emituje 90% mniej dwutlenku węgla, 30% mniej cząstek stałych i 9% mniej tlenu azotu, w porównaniu ze zwykłym olejem napędowym. Bazą do jego produkcji są odpady pochodzenia roślinnego, np. resztki warzyw i owoców. Paliwa kopalne niedługo się skończą, podczas gdy HVO powstaje z surowców odnawialnych.

Branża transportowa i produkcyjna kalkulują, że wykorzystanie czystego biodiesla pomoże im w spełnieniu wyśrubowanych celów unijnych w zakresie zmniejszenia zanieczyszczeń. Może to też mieć realny wpływ na poprawę zdrowia społeczeństwa, ponieważ spalanie paliw kopalnych przyczynia się w Polsce do blisko 100 tysięcy przedwczesnych zgonów rocznie.

Rośnie infrastruktura

Technologia produkcji HVO ma już kilka lat, ale jest droga w budowie. Jej prekursorem była fińska marka stacji Neste, która uruchomiła stacje z czystym biodieslem w Finlandii, Szwecji oraz na Litwie i Łotwie. W jej ślady idą teraz zachodnioeuropejskie sieci, takie jak Total czy Eni.

Polska nie zostaje w tyle. Lotos i Orlen są już po pomyślnych testach uwodornionego diesla, które wykazały, że surowiec ma podobną lub nawet wyższą jakość niż standardowy ON.

To, czy ekologiczne paliwo przyjmie się na rynku, zależy nie tylko od jego ceny i składu, ale też od sieci dostępności, w tym poprzez karty paliwowe. Pierwszym emitentem kart, który zdecy-

dował się oferować klientom HVO, jest DKV Mobility.

– Stacje z HVO zaproponowaliśmy przewoźnikom już dwa lata temu. Dziś, wraz z popularyzacją surowca, mamy ich blisko 240, z czego 195 oferuje tankownie HVO100, czyli diesla bez domieszki paliw kopalnych. – mówi Mariusz Derdziak z DKV. – Uwodorniony diesel może być bowiem sprzedawany w czystej postaci lub zmieszany z tradycyjnym olejem napędowym w różnych proporcjach, np. HVO30, HVO50, itd. W czystej postaci ogranicza emisję CO₂ o ok. 90%. Najwięcej, bo aż 125 stacji, znajduje się w Holandii, kolejne 60 punktów – w krajach skandynawskich oraz 10 – w Belgii.

Warto podkreślić, że tankowanie uwodornionego diesla nie wyklucza korzystania z tradycyjnego ON, a jedynie poszerza wachlarz możliwości. HVO (w tym HVO100) świetnie nadaje się do zwykłych silników wysokoprężnych, bez konieczności dokonywania jakichkolwiek modyfikacji. Dlatego czołowi producenci aut ciężarowych wspierają jego popularyzację.

Zgodność standardów dla całej swojej floty ogłosił niedawno DAF, a od kilku lat deklarują ją Scania, MAN, Volvo, Mercedes, Renault czy Iveco. W szczególności z nowego biodiesla mogą korzystać posiadacze ciężarówek klasy Euro 5 i 6, czyli praktycznie cała polska flota obsługująca ruch międzynarodowy, a także większość pojazdów poruszających się w ruchu lokalnym. Po weryfikacji, mieszanki HVO mogą tankować też auta Euro 3 i 4.

Rachunek ekonomiczny

Doszliliśmy do punktu, w którym koszt paliwa nie jest jedynym wyznacznikiem jego popularności. Na przykład w listopadzie 2021 na stacjach obsługiwanych przez DKV w Holandii cena HVO była 0,59 euro wyższa niż zwykłego ON, w Belgii odpowiednio 1 euro, a mimo to nie brakowało chętnych. Ma to związek z wejściem unijnego pakietu aktów prawnych *Fit for 55*, który wymusza na firmach szybkie zmniejszenie emisji ga-



zów cieplarnianych. Jeśli spojrzeć na łączne koszty finansowe ponoszone przez przedsiębiorstwa niespełniające wymogów emisji zanieczyszczeń UE, decyzja o tankowaniu ekologicznych paliw coraz częściej zdobywa zwolenników.

Mowa nie tylko o firmach przewoźowych, ale też o fabrykach i różnych zakładach produkcyjnych. Mają one bowiem obowiązek raportowania procentu energii odnawialnej w całym cyklu wytwarzania produktu.

– Mamy wśród klientów przypadki, że firmy transportowe dostają wyrównania od swoich zleceniodawców, aby korzysta-

ły z zielonego diesla zamiast z klasycznego ON. Powodem jest to, że czasem łatwiej jest poprawić swoje wyniki inwestując w droższe paliwo, zamiast zmieniać całą linię produkcyjną – wyjaśnia Mariusz Derdziak.

Coraz więcej jest też przedsiębiorstw, które decydują się na inwestycje w zielone rozwiązania tylko ze względów wizerunkowych, bo w ten sposób wygrywają klientów na rynku.

Obok wymogów Unii Europejskiej na rynek działa też presja odpowiedzialności społecznej. Transport ładunków oraz przewóz pasażerów odpowiada za 1/5 światowych emisji gazów cieplarnianych. W tym największe zanieczyszczenia – bo aż trzy czwarte – pochodzą z transportu drogowego. Zgodnie ze zobowiązaniami klimatycznymi powinniśmy w ciągu dekady zredukować te emisje o 20%. Paliwa takie, jak HVO, są w stanie tę transformację przyspieszyć. Pytanie tylko, jak szybko wejdą do szerokiej dystrybucji. ■

FOT: DKV MOBILITY

TESTERY DIAGNOSTYCZNE XTOOL TO:

PROGRAMOWANIE
DIAGNOSTYKA
KODOWANIE
PASS THRU
LIVE DATA

3 lata aktualizacji gratis!

POLSKA
XTOOL

Xtool Polska, ul. Świerkowa 32, 62-020 Rabowice, www.xtool.com.pl



FOT: DKV MOBILITY