



Vyrábať elektromobily nestačí. Slovensko potrebuje silný batériový priemysel 2

Online, euractiv.sk, 1. 8. 2022, 15:14



Vyrábať elektromobily nestačí. Slovensko potrebuje silný batériový priemysel [✉](#)

📅 1. 8. 2022, 15:14, Zdroj: [euractiv.sk](#) ✉, Autor: Michal Hudec, Sentiment: Ambivalentný, Téma: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, Kľúčové slová: UPJŠ

Dosah: 5 714 GRP: 0,13 OTS: 0,00 AVE: 464 Eur

Rozvoj batériového priemyslu je nielen základným predpokladom transformácie slovenského automobilového priemyslu, ale aj šancou posunúť slovenskú ekonomiku k vede a výskumu.

Úspech transformácie slovenskej ekonomiky je do veľkej miery možné pripísať rozmachu automobilového priemyslu, ktorý generuje viac než 12 percent hrubého domáceho produktu (HDP) a takmer 300 tisíc pracovných miest.

Časy sa však menia. Automobilový priemysel je v stave hlbokoj transformácie smerom k elektromobilite, ktorú ešte umocnila nedávna dohoda na konci predaja nových áut na spaľovacie motory od roku 2035. Už predtým ale 74 percent slovenského exportného trhu ohlásilo vlastné opatrenia cieliace na zákaz predaja spaľovákov. Odborníci upozorňujú, že ak sa Slovensko neprispôbi novej realite, vyjde ho to drahó.

Podľa štúdie think tanku Globsec je dnes kľúčový rozvoj batériového priemyslu. Batérie sú najdôležitejšou časťou elektromobilov a tvoria viac než tretinu jeho ceny. Práve preto je dôležité, aby sa na Slovensku vyrábali nielen elektromobily, ale aj batérie. Úspech transformácie podľa štúdie určí aj to, či si Slovensko bude vedieť vyrobiť dostatok batérií, aby naplnilo potreby miestnych automobiliek.

Efektívny a úspešný rozvoj batériového priemyslu môže priniesť nižšiu závislosť od dovozu, transformáciu ekonomiky smerom k výskumu a inováciám a náhradu za ekonomické straty spôsobené koncom výroby a predaja nových vozidiel na spaľovacie motory.

„Batériový priemysel sa za posledné obdobie stal kľúčovým vo vzťahu k zelenej a digitálnej transformácii Európskej únie. Pri budovaní elektrifikovanej dopravy je z dlhodobého hľadiska záujmom ministerstva hospodárstva aktívne podporovať rozvoj batériového ekosystému, pretože má významný potenciál v nadväznosti na dynamiku transformácie automobilového priemyslu, ktorý je neoddeliteľnou súčasťou slovenského hospodárstva,“ napísal o dôležitosti batériového priemyslu rezort hospodárstva, ktorý je za túto oblasť zodpovedný.

Batérie ale nie sú potrebné len pri výrobe elektromobilov. Európska komisia s nimi v budúcnosti ráta aj na účely skladovania energie a v priemysle.

„Ak sa pozrieme na to, koľko batérií budeme musieť vyrábať v roku 2030, v súčasnosti máme celosvetovú kapacitu na výrobu len okolo desiatich percent. Kapacita na výrobu zvyšných 90 percent ešte neexistuje,“ zdôraznil pre EURACTIV Slovensko riaditeľ Slovenskej asociácie pre elektromobilitu Patrik Križanský. Dnes je navyše Európa pri batériách závislá od dovozu z Ázie. Cieľom je preto aj zvýšiť sebestačnosť.

Továrne na batérie vyrastajú po celej Európe už dnes. Európska komisia odhaduje, že v roku 2030 bude Európa potrebovať výrobnú kapacitu 500 gigawattov v hodnote približne 50 miliárd eur. Slovensko bude o podiel na tomto batériovom koláči súperiť najmä s okolitými krajinami. Pre porovnanie, v roku 2020 bola výrobná kapacita v Európe na úrovni 49 gigawattov.

Batériový priemysel je už dnes veľmi silný v Poľsku, kde sa nachádza aj najväčšia továreň na výrobu batériových článkov v Európe a jedna z najväčších na svete. Jeho dnešná kapacita sa pohybuje okolo 35 gigawatthodín ročne, ale spoločnosť LG Energy Solutions počítá s rozšírením až na 65 gigawatthodín. Okrem LG investments v Poľsku investujú do výroby batérií aj iné juhokórejské spoločnosti, ako SK Innovations, Nara Battery Engineering, Foosung a Enchem. V Poľsku sa vyrábajú okrem batériových článkov aj ich súčasť vrátane separátorov, káblov a elektrolytov.

Niekoľko gigatovární po celej Európe chce postaviť aj koncern Volkswagen. Jedna z nich by mala stáť v strednej Európe – v Poľsku, v Česku, v Maďarsku alebo na Slovensku. Rozhodnutie ešte nepadlo, no podľa dostupných informácií to zatiaľ vyzerá na Českú republiku.

„Ak by sme rozdelili batériový priemysel na výrobu batériových článkov a výrobu a inštaláciu batériových úložísk, tak v oblasti batériových článkov ďaleko zaostávame za Európou a hlavne Áziou, kde je dominantná výroba batériových článkov,“ skonštatoval pre EURACTIV Slovensko predseda Slovenskej batériovej aliancie Marián Smik.

Slovenská batériová aliancia (SBA) je platforma pre spoluprácu medzi verejným a súkromným sektorom, inovátormi, akademickou obcou a finančnými inštitúciami s cieľom podieľať sa na hodnotovom batériovom reťazci v Európe a podporiť rozvoj batériového priemyslu na Slovensku. Oficiálne vznikla pomerne nedávno, v júni 2019.

„Hlavným cieľom SBA je zabezpečiť podporu pre dlhodobú konkurencieschopnosť, spájanie a mobilizovanie zdrojov členov, aby sa na Slovensku etabloval inovatívny a konkurencieschopný batériový ekosystém, a prostredníctvom aktivít zvýšiť povedomie o význame tohto ekosystému v priemysle“, píše sa na internetovej stránke SBA.



Hodnotový reťazec sa skladá z niekoľkých častí. Pozrieť si ho môžete na obrázku nižšie. Prvou je ťažba alebo dovoz základných surovín potrebných na výrobu batérií. Európska únia je dnes od dovozu týchto kritických surovín závislá. Európska komisia však počíta aj s rozvojom domácej ťažby. Rezervy niektorých surovín sa nachádzajú aj na Slovensku.

Výskum batériových článkov novej generácie a následnú produkciu pripravuje spoločnosť InoBat Auto, ktorá plánuje vyrábať batérie na mieru nielen pre automobilky, ale aj pre letecký priemysel. InoBat už začala s prestavbou výrobných hál vo Voderadoch, kde by malo vzniknúť výskumné a vývojové centrum. Jeho súčasťou bude aj pilotná výrobná linka. Po dokončení výskumného centra vo Voderadoch chce InoBat postaviť gigafabriku. Pôvodne mala vyrásť na východe Slovenska. Šéf a zakladateľ InoBatu Marián Boček však začiatkom mája pre SME uviedol, že v hre je viacero krajín v regióne aj v Európe.

Od ázijskej konkurencie sa chce InoBat odlišiť rozdielnou dodávateľsko-odberateľskou stratégiou. Výrobcovia batérií totiž zvyčajne vyrábajú batérie s fixnými špecifikáciami, ktorým sa musia automobilky pri návrhoch elektromobilov prispôbiť.

„Naším cieľom je tento prístup úplne otočiť a chceme, aby mali automobilky voľnú ruku a boli vlastnými tvorcami svojich budúcich dizajnov,“ povedal Boček.

„Okrem výroby batérií je nevyhnutné podporovať celý hodnotový reťazec batérií,“ zdôraznil Smik. K tomuto cieľu smerujú aktivity spoločnosti ZŤS Výskum a vývoj, ktorá sa zameriava na oblasť recyklácie batérií a spoločnosti Energo Aqua, ktorá vyrába batériové úložiská z použitých batériových článkov v elektromobiloch.

„V oblasti výroby batériových úložísk máme na Slovensku viaceré spoločnosti, ako napríklad MTS a Tesla Liptovský Hrádok,“ priblížil Smik.

Batériové úložiská alebo aj batériové systémy sú komplexnejšie a väčšie systémy než klasické batérie. Batériové úložisko je možné naplniť elektrinou vyrobenou z obnoviteľných zdrojov, napríklad slnka alebo vetra. Inteligentný softvér následne sám rozhoduje, kedy elektrinu uvoľní do siete. Zvyčajne sa tak deje v čase vysokého dopytu, čím sa predídne nedostatku elektriny a zároveň sa znižuje cena na minútovom trhu.

Kým výroba batériových úložísk sa už rozbieha, v oblasti reálnych inštalácií Slovensko zaostáva za zvyškom Európy. „Reálne projekty inštalácií batériových úložísk na Slovensku sú len na úrovni do štyroch megawatthodín, pričom v Európe na konci roku 2021 podľa Európskej asociácie pre skladovanie energie bolo 8300 megawatthodín inštalácií,“ podotkol Smik.

Šéf batériovej aliancie vysvetlil, že na Slovensku chýbala príslušná legislatíva a pravidlá. To sa zmenilo transpozíciou Zimného energetického balíčka a najmä novelizáciou Zákona č. 251 o energetike, kde sa zadefinovali batériové systémy a umožnilo sa ich pripojenie do prenosovej a distribučnej sústavy.

Podpora batériovým úložiskám by mala prísť aj z plánu obnovy. Ministerstvo hospodárstva s nimi ráta v rámci komponentu 1 – Investície do zvyšovania flexibility elektroenergetických sústav pre vyššiu integráciu obnoviteľných zdrojov energie.

„Slovensko je aktívnou krajinou pri rozvoji batériového priemyslu v Európskej únii, ako aj priamo na Slovensku, a kroky smerom k budovaniu tohto segmentu začali už v roku 2019 v priamej nadväznosti na podporu elektrifikácie automobilového priemyslu,“ zhodnotilo doterajšiu podporu ministerstvo hospodárstva.

Okrem založenia Slovenskej batériovej aliancie v roku 2019 tlačový odbor ministerstva spomenul realizáciu štyroch slovenských projektov v rámci IPCEI (Important Projects of Common European Interest). Podporu zastrešuje európska komisia a realizácia sa očakáva v rokoch 2021 až 2025.

Komisia s programom Dôležitých projektov spoločného záujmu v oblasti batériového hodnotového reťazca začala v roku 2019. Projekty sú rozdelené do štyroch kategórií :

- Suroviny a progresívne materiály,
- Batériové články,
- Batériové systémy,
- Recyklácia a udržateľnosť.

Slovensko zastupujú štyri spoločnosti. V oblasti batériových článkov InoBat Auto, v oblasti batériových systémov Energo Aqua a InoBat Energy a v oblasti recyklácie a udržateľnosti ZTS VV. Celková podpora pre viac než 50 spoločností z celej Európy je 2,9 miliardy eur.

Tieto projekty už podporuje aj vláda rádovo v desiatkach miliónoch eur. Podľa Smika je to však iba prvá fáza a je potrebné pokračovať ďalej. Štúdiá Globsecu uvádza, že investície do slovenského batériového priemyslu budú do roku 2040 musieť dosiahnuť viac než päť



miliárd eur.

„Mali by sme pokračovať v podpore práve výskumných projektov, ktorých cieľom je vytvoriť produkt unikátny vo svojej oblasti. Následnou výrobou na Slovensku budeme vyrábať výrobky s vysokou pridanou hodnotou,“ povedal Smik.

Za podporu však podľa neho stoja aj ďalšie projekty mimo IPCEI. Okrem Národnej batériovej aliancie pod hlavičkou Slovenskej akadémie vied (SAV) je mnoho dobrých projektov aj na univerzitách ako Technická univerzita v Košiciach (TUKE), Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Prešove (**UPJŠ**), Slovenská technická univerzita v Bratislave (STU) či Žilinská univerzita.

„Komisia by tiež mala podporiť nastavenie základných pravidiel v oblasti legislatívy, ako to už urobila pri implementácii Zimného energetického balíčka. Taktiež by mala zohľadniť podporu regionálnych výrobcov v oblasti batérií v zmysle podporiť batériový priemysel vo viacerých európskych krajinách s cieľom diverzifikácie, bezpečnosti dodávok a zníženia dopravných nákladov,“ dodal Smik.

Úlohou Komisie by následne bolo zabezpečenie rovnocenného prístupu k základným kritickým surovinám ako lítium, kobalt či nikel.

V súvislosti s rozvojom batériového priemyslu bude v nasledujúcich týždňoch a mesiacoch úprava Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o batériách a použitých batériách . Návrh úpravy už začiatkom roku 2021 predstavila Komisia. Na jar tohto roku sa vyjadril aj Parlament. V súčasnosti k návrhu prebieha trialóg. K dohode medzi inštitúciami by podľa zdroju z prostredia Komisie malo prísť do konca tohto roku.

Autor: Michal Hudec

Vyrábať elektromobily nestačí. Slovensko potrebuje silný batériový priemysel

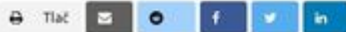
Autor: Michal Huďec | EURACTIV.sk

© 15:14 (aktualizované: © 15:27)

Reklama



Podpora batériového priemyslu sa rozbieha, ale stále je len v začiatkoch, odkazujú vláde odborníci. [Pixabay]



Rozvoj batériového priemyslu je nielen základným predpokladom transformácie slovenského automobilového priemyslu, ale aj šancou posunúť slovenskú ekonomiku k vede a výskumu.

Úspech transformácie slovenskej ekonomiky je do veľkej miery možné pripísať rozmachu automobilového priemyslu, ktorý generuje viac než 12 percent hrubého domáceho produktu (HDP) a takmer 300 000 pracovných miest.

Časy sa však menia. Automobilový priemysel je v stave hlbokoj transformácie smerom k elektromobilite, ktorú ešte umocnila nedávna dohoda na konci predaja nových áut na spaľovacie motory od roku 2035. Už predtým, ale 74 percent slovenského exportného trhu ohlásilo vlastné opatrenia cieľiace na zákaz predaja spaľovákov. Odborníci upozorňujú, že ak sa Slovensko neprispôbi novej realite, vyjde ho to drah.

Prečo potrebujeme batériový priemysel

Podľa štúdie think-tanku Globsec je dnes kľúčový rozvoj batériového priemyslu. Batérie sú najdôležitejšou časťou elektromobilov a tvoria viac než tretinu jeho ceny. Práve preto je dôležité, aby sa na Slovensku vyrábali nielen elektromobily, ale aj batérie. Úspech transformácie podľa štúdie určí aj to, či si Slovensko bude vedieť vyrobiť dostatok batérií, aby naplnilo potreby miestnych automobiliek.

Efektívny a úspešný rozvoj batériového priemyslu môže priniesť nižšiu závislosť na dovoze, transformáciu ekonomiky smerom k výskumu a inováciám a náhradu za ekonomické straty spôsobené koncom výroby a predaja nových vozidiel na spaľovacie motory.

„Batériový priemysel sa za posledné obdobie stal kľúčovým vo vzťahu k zelenej a digitálnej transformácii Európskej únie. Pri budovaní elektrifikovanej dopravy je z dlhodobého hľadiska záujmom ministerstva hospodárstva aktívne podporovať rozvoj batériového ekosystému, pretože má významný potenciál v nadväznosti na dynamiku transformácie automobilového priemyslu, ktorý je neoddeliteľnou súčasťou slovenského hospodárstva,“ napísal o dôležitosti batériového priemyslu rezort hospodárstva, ktorý je za túto oblasť zodpovedný.

Batérie ale nie sú potrebné len pri výrobe elektromobilov. Európska komisia s nimi v budúcnosti ráta aj na účely skladovania energie a v priemysle.

„Ak sa pozrieme na to, koľko batérií budeme musieť vyrábať v roku 2030, v súčasnosti máme celosvetovú kapacitu na výrobu len okolo desiatich percent. Kapacita na výrobu zvyšných 90 percent ešte neexistuje,“ zdôraznil pre EURACTIV Slovensko riaditeľ Slovenskej asociácie pre elektromobilitu **Patrik Križanský**. Dnes je Európa, navyše, pri batériách závislá na dovoze z Ázie. Cieľom je preto aj

Newsletter

Email Súhlasím s podmienkami (súhlasie a cookies).powered by [Piano](#)

Krátke správy

6 júl, 13:35 // Slovensko dostane z eurofondov peniaze na pomoc Ukrajincom**30 jún, 12:28** // Európska komisia navrhla zákaz ochuteného zahrievaného tabaku**20 jún, 09:46** // Európsky regulátor varuje pred „nebezpečnými lietadlami“ nad Ruskom**9 jún, 13:39** // Európska centrálna banka v lete ukončí nákupy dlhopisov**26 máj, 10:18** // Slovensko sa stáva pridruženým členom Európskej vesmírnej agentúry**16 feb, 12:22** // Belgicko povoľuje štvordňový pracovný týždeň**8 feb, 10:08** // Vláda bude v stredu schvaľovať poľnohospodársky strategický plán

Najčítanejšie:

- Fico je za proruskú propagandu na ukrajinskom číslom zozname
- Nová generácia batérií môže významne znížiť uhlíkovú stopu elektromobilov
- Ako jedno video Slovensku zmenilo nové eurofondy
- Remišovej rezort odkazuje samosprávam, že pri cenách materiálov urobil, čo mohol
- Štáty nezvládajú požiare. Únia im kúpi protipožiare lietadlá
- Slovensko je v digitalizácii piate najhoršie v Únii
- Čo sme si o Orbánovi mysleli doteraz?



Slovenské automobily môžu stratiť až tri štvrtiny vývozných trhov

Slovensko čelí transformácii automobilového sektora. Ak sa neprispôbi, hrozí mu pokles ekonomiky a strata približne 85 tisíc pracovných miest. Ak ju však zvládne, môže sa stať lídrom v sektore elektromobility, uvádza nová štúdia Globsec.

Továrne na batérie vyrastajú po celej Európe už dnes. Európska komisia odhaduje, že v roku 2030 bude Európa potrebovať výrobnú kapacitu 500 gigawattov hodnote približne 50 miliárd eur. Slovensko bude o podiel na tomto batérovom koláči súperiť najmä s okolitými krajinami. Pre porovnanie, v roku 2020 bola výrobná kapacita v Európe na úrovni 49 gigawattov.

Batérový priemysel je už dnes veľmi silný v Poľsku, kde sa nachádza aj najväčšia továreň na výrobu batérových článkov v Európe a jedna z najväčších na svete. Jeho dnešná kapacita sa pohybuje okolo 35 gigawattodín ročne, ale spoločnosť LG Energy Solutions počíta s rozšírením až na 65 gigawattodín. Okrem LG investments v Poľsku investujú do výroby batérií aj iné juhokórejské spoločnosti, ako SK Innovations, Nara Battery Engineering, Foosung a Enchem. V Poľsku sa vyrábajú okrem batérových článkov aj ich súčasti vrátane separátorov, káblov a elektrolytov.

Niekoľko gigatovární po celej Európe chce postaviť aj koncern Volkswagen. Jedna z nich by mala stať v strednej Európe – v Poľsku, v Česku, v Maďarsku alebo na Slovensku. Rozhodnutie ešte nepadlo, no podľa dostupných informácií to zatiaľ vyzerá na Českú republiku.

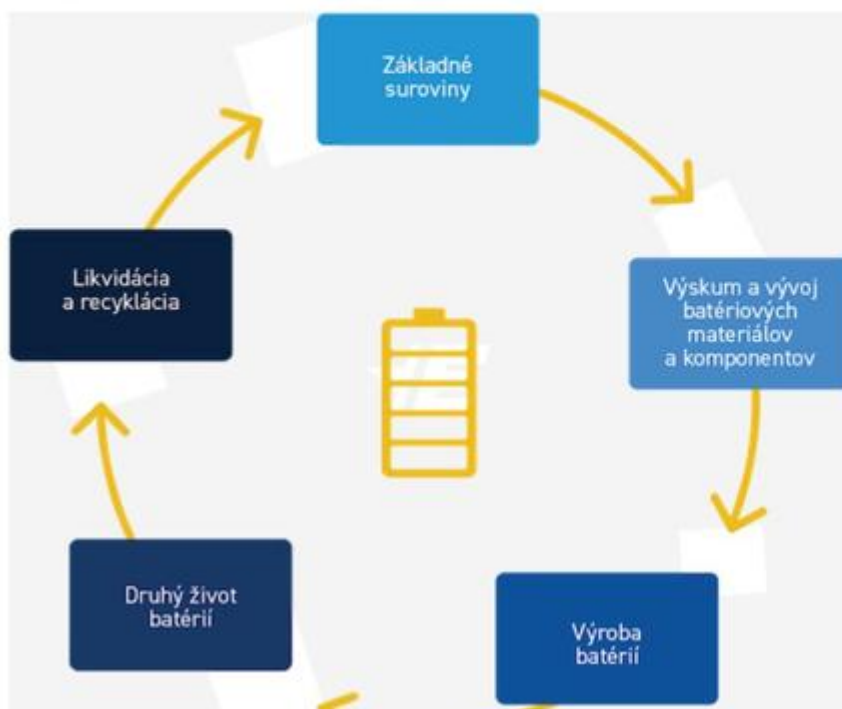
Ako slovenský batérový priemysel vyzerá

„Ak by sme rozdelili batérový priemysel na výrobu batérových článkov a výrobu a inštaláciu batérových úložísk, tak v oblasti batérových článkov ďaleko zaostávame za Európou a hlavne Áziou, kde je dominantná výroba batérových článkov“, skonštatoval pre EURACTIV Slovensko predseda Slovenskej batérovej aliancie **Marián Smik**.

Slovenská batérová aliancia (SBA) je platforma pre spoluprácu medzi verejným a súkromným sektorom, inovátormi, akademickou obcou a finančnými inštitúciami s cieľom podieľať sa na hodnotovom batérovom reťazci v Európe a podporiť rozvoj batérového priemyslu na Slovensku. Oficiálne vznikla pomerne nedávno – v júni 2019.

„Hlavným cieľom SBA je zabezpečiť podporu pre dlhodobú konkurencieschopnosť, spájanie a mobilizovanie zdrojov členov, aby sa na Slovensku etabloval inovatívny a konkurencieschopný batérový ekosystém a prostredníctvom aktivít zvýšiť povedomie o význame tohto ekosystému v priemysle“, píše sa na internetovej stránke SBA.

Hodnotový reťazec sa skladá z niekoľkých častí. Pozrieť si ho môžete na obrázku nižšie. Prvou je ťažba alebo dovoz základných surovín potrebných pre výrobu batérií. Európska únia je dnes na dovoze týchto kritických surovín závislá. Európska komisia však počíta aj s rozvojom domácej ťažby. Rezervy niektorých surovín sa nachádzajú aj na Slovensku.



Jednoduchšia architektúra novým eurofondom pomôže (ANKETA) **8**

Komisia dostala k novým pravidlám pre fajčiarov tisíce príspevkov od zástancov alternatív **9**

Orbán má posledný mesiac na vyvrátenie obvinení z korupcie **10**

Reklama

Batériový hodnotový reťazec [Slovenská batériová aliancia]

Výskum batériových článkov novej generácie a následnú produkciu pripravuje spoločnosť InoBat Auto, ktorá plánuje vyrábať batérie na mieru nielen pre automobily, ale aj pre letecký priemysel. InoBat už začala s prestavbou výrobné haly vo Voderadoch, kde by malo vzniknúť výskumné a vývojové centrum. Jeho súčasťou bude aj pilotná výrobná linka. Po dokončení výskumného centra vo Voderadoch chce InoBat postaviť gigafabrikú. Pôvodne mala vyrásť na východe Slovenska. Šéf a zakladateľ InoBat **Marián Boček** však začiatkom mája pre SME uviedol, že v hre je viacero krajín v regióne aj v Európe.

Od ázijskej konkurencie sa chce InoBat odlišiť rozdielnou dodávateľsko-odberateľskou stratégiou. Výrobcovia batérií totiž zvyčajne vyrábajú batérie s fixnými špecifikáciami, ktorým sa musia automobily pri návrhoch elektromobilov prispôbiť.

„Naším cieľom je tento prístup úplne otočiť a chceme, aby mali automobily voľnú ruku a boli vlastnými tvorcami svojich budúcich dizajnov,“ povedal Boček.

„Okrem výroby batérií je nevyhnutné podporovať celý hodnotový reťazec batérií“, zdôraznil Smik. K tomuto cieľu smerujú aktivity spoločnosti ZŤS Výskum a vývoj, ktorá sa zameriava na oblasť recyklácie batérií a spoločnosti Energo Aqua, ktorá vyrába batériové úložiská z použitých batériových článkov v elektromobiloch.

„V oblasti výroby batériových úložísk máme na Slovensku viaceré spoločnosti, ako napríklad MTS a Tesla Líptovský Hrádok“, priblížil Smik.

Batériové úložiská

Batériové úložiská, alebo aj batériové systémy, sú komplexnejšie a väčšie systémy než klasické batérie. Batériové úložisko je možné naplniť elektrinou vyrobenou z obnoviteľných zdrojov, napríklad slnka alebo vetra. Inteligentný softvér následne sám rozhoduje, kedy elektrinu uvoľní do siete. Zvyčajne sa tak deje v čase vysokého dopytu, čím sa predíde nedostatku elektriny a zároveň sa znižuje cena na minútovom trhu.

Kým výroba batériových úložísk sa už rozbieha, v oblasti reálnych inštalácií Slovensko zaostáva za zvyškom Európy. „Reálne projekty inštalácií batériových úložísk na Slovensku sú len na úrovni do štyroch megawatthodín, pričom v Európe bolo na konci roku 2021 podľa Európskej asociácie pre skladovanie energie bolo 8300 megawatthodín inštalácií“, podotkol Smik.



Ruská invázia tlačí ceny automobilov nahor, éra lacných áut sa končí

Európske automobily sa už dva roky musia vyrovnávať s čipovou krízou a pandémiou. Na zoznam problémov sa neďávno pridali aj ruská invázia na Ukrajinu a inflácia. Tieto faktory a európska legislatíva zvyšujú ceny elektromobilov aj áut so spaľovacími motormi.

Šéf batériovej aliancie vysvetlil, že na Slovensku chýbala príslušná legislatíva a pravidlá. To sa zmenilo transpozíciou Zimného energetického balíčka a najmä novelizáciou Zákona č. 251 o energetike, kde sa zadefinovali batériové systémy a umožnilo sa ich pripojenie do prenosovej a distribučnej sústavy.

Podpora batériovým úložiskám by mala prísť aj z plánu obnovy. Ministerstvo hospodárstva s nimi ráta v rámci komponentu 1 – Investície do zvyšovania flexibility elektroenergetických sústav pre vyššiu integráciu obnoviteľných zdrojov energie.

Ako vyzerá podpora

„Slovensko je aktívnou krajinou pri rozvoji batériového priemyslu v Európskej únii, ako aj priamo na Slovensku a kroky smerom k budovaniu tohto segmentu začali už v roku 2019, v priamej nadväznosti na podporu elektrifikácie automobilového priemyslu“, zhodnotilo doterajšiu podporu ministerstvo hospodárstva.

Okrem založenia Slovenskej batériovej aliancie v roku 2019 tlačový odbor ministerstva spomenul realizáciu štyroch slovenských projektov v rámci IPCEI (Important Projects of Common European Interest). Podporu zastrešuje európska komisia a realizácia sa očakáva v rokoch 2021 až 2025.

Komisia s programom Dôležitých projektov spoločného záujmu v oblasti batériového hodnotového reťazca začala v roku 2019. Projekty sú rozdelené do štyroch kategórií:

- Suroviny a progresívne materiály
- Batériové články
- Batériové systémy

– Recyklácia a udržateľnosť

Slovensko zastupujú štyri spoločnosti. V oblasti batériových článkov InoBat Auto. V oblasti batériových systémov Energo Aqua a InoBat Energy a v oblasti recyklácie a udržateľnosti ZTS VV. Celková podpora pre viac než 50 spoločností z celej Európy je 2,9 miliardy eur.

Tieto projekty už podporuje aj vláda rádovo v desiatkach miliónov eur. Podľa Smika je to však iba prvá fáza a je potrebné pokračovať ďalej. Štúdia Globsecu uvádza, že investície do slovenského batériového priemyslu budú do roku 2040 musieť dosiahnuť viac než päť miliárd eur.

„Mali by sme pokračovať v podpore práve výskumných projektov, ktorých cieľom je vytvoriť produkt unikátny v svojej oblasti. Následnou výrobou na Slovensku budeme vyrábať výrobky s vysokou pridanou hodnotou“, povedal Smik.

Za podporu však podľa neho stoja aj ďalšie projekty mimo IPCEI. Okrem Národnej batériovej aliance pod hlavičkou Slovenskej akadémie vied (SAV) je mnoho dobrých projektov aj na univerzitách ako Technická univerzita v Košiciach (TUKE), Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Prešove (UPJŠ), Slovenská technická univerzita v Bratislave (STU) či Žilinská univerzita.



Nová generácia batérií môže významne znížiť uhlíkovú stopu elektromobilov

Pevné batérie sa označujú za ďalšiu generáciu batérií pre elektromobily. Okrem vyššej bezpečnosti, dlhšieho dojazdu, rýchlejšieho nabíjania a nižšej ceny majú podľa novej štúdie v porovnaní so súčasnými batériami aj nižšiu uhlíkovú stopu.

„Komisia by tiež mala podporiť nastavenie základných pravidiel v oblasti legislatívy, ako to už urobila pri implementácii Zimného energetického balíčka. Taktiež by mala zohľadniť podporu regionálnych výrobcov v oblasti batérií v zmysle podporiť batériový priemysel vo viacerých európskych krajinách s cieľom diverzifikácie, bezpečnosti dodávok a znížení dopravných nákladov“, dodal Smik.

Úlohou Komisie by následne bolo zabezpečenie rovnocenného prístupu k základným kritickým surovinám ako lítium, kobalt či nikel.

V súvislosti s rozvojom batériového priemyslu bude v nasledujúcich týždňoch a mesiacoch úprava Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o batériách a použitých batériách. Návrh úpravy už začiatkom roku 2021 predstavila Komisia. Na jar tohto roku sa vyjadril aj Parlament. V súčasnosti k návrhu prebieha trialóg. K dohode medzi inštitúciami by podľa zdroja z prostredia Komisie malo prísť do konca tohto roku.