



# Obnovitelné zdroje v dopravě 2021 – 2030

„další cíl pro distributory energie“



# Legislativní cíle pro distributory energie v dopravě

- **Povinnost 1** – náhrada 6% v/v fosilní složky v NM (odpovídá ~5,6% e/e) a 4,1 % v/v fosilní složky v BA (odpovídá ~2,7% e/e) /40 Kč za nesplněný 1 BIO/
- **Povinnost 2** – snížení emisí skleníkových plynů na jednotku energie v PHL oproti referenčnímu stavu 2010 /pokuta 10 Kč za nesplněný Kg CO2/
  - o 2 % do 31.12.2016
  - o 3,5 % od 1.1.2017 do 31.12.2019
  - o 6 % od roku 2020
- **Povinnost 3 /RED II/**
  - v roce 2020 10 % energie z OZE v dopravě v ČR /zatím povinnost ČR/
  - v roce 2030 14% energie z OZE



## Legislativní cíle - roztržitost

- **Jednotlivé země EU implementují přijaté cíle individuálně a v odlišných časových obdobích.**

### *Výrobce OA*

- vůz na elektřinu má nulové emise, energie spotřebovaná **NEMÁ** nulové emise, ale z pohledu výrobce vozidla toto není důležité

### *Pro dodavatele pohonných hmot*

#### **1. cíl BIO – neplní**

**2. úspora emisí** - od roku 2018 lze emise z elektřiny započítat do celkové úspory emisí. Emise pro elektřinu jsou přitom  $177 \text{ g CO}_{2\text{ekv}}/\text{MJ} \times 0,4$ , tedy **70,8 g CO<sub>2ekv</sub>/MJ** - hodnota srovnatelná např. s **CNG** (reálně tedy úspora cca 20-25% proti fosilnímu ekvivalentu!)

**3. podíl OZE** - do roku 2020 se elektřina v silniční dopravě zahrne 5x a lze užít EU mix pro podíl OZE (v roce 2016 29,6%). V ČR činil tento podíl 13,6%. Od roku 2021 (REDII) se elektřina zahrne 4x a bude nutno užít pouze národní mix (~15%)



## Sektor kapalné energie

- Do r. 2030 a i řadu let poté odpovědnost za dopravu = za chod ekonomiky/společnosti (až **90- 93% energie v dopravě bude ve 2030 stále fosilního původu** )
- Aktuálně činí přínos do SR ČR ze **zdanění minerálních olejů (SPD a DPH) ~112 mld. Kč** (rok 2018), tedy ~ 9%
- Sektor **NEMÁ žádnou podporu** nebo dotaci (provozní či investiční) na splnění cílů EU (poslední významná podpora skončila rokem 2016 - podpora vysokoprocentních biopaliv)
- Sektor **NEMÁ žádnou možnost ovlivnit úspěch či neúspěch jednotlivých alternativních energií v dopravě**
- Sektor nese a je připraven dále nést adekvátní náklady pro splnění enviromentálních cílů EU



# Co máme k dispozici

## NM a BA

- biopaliva a pokročilá biopaliva, alternativní NM – **oboje přispívá k úspoře emisí i k OZE**. Podíl OZE je ale limitován normami pro paliva, tedy max. 7% v/v biosložky v naftě a 5%, resp. 10% v/v benzínu (E5, E10)
- úspora emisí z těžby ropy (UER) - **přispívá k úspoře emisí, nepřispívá k OZE**. Užití ale v ČR omezeno na 1% z emisí z fosilních paliv

## LPG /200 – 240 tis. vozidel/

- stagnující spotřeba, **přispívá k úspoře emisí (nízká míra úspory cca 20%)**, **nepřispívá k OZE**
- není podporován výrobcí aut

## CNG/LNG /cca 20 tis. vozidel /

- **přispívá k úspoře emisí (nízká míra úspory cca 20%), nepřispívá k OZE**
- výrazná veřejná podpora infrastruktury i autobusů

**Bio CNG (v dopravě ve stadiu úvah)– výrazněji přispívá k úspoře emisí, přispívá k OZE, splňuje charakter vyspělého biopaliva, je-li vstupní surovina dle přílohy IX RED II**



## Co máme k dispozici

### VŠECHNY NÍŽE UVEDENÉ ALTERNATIVY VYŽADUJÍ ZÁSADNÍ ZMĚNU VOZOVÉHO PARKU A ZMĚNU DISTRIBUČNÍHO SYSTÉMU ENERGIE

**Elektromobilita /~2,4 tis. elektromobilů, ~1,9 tis. plugin hybridů a ~0,1 tis. LUV/**

- **přispívá k úspoře emisí, příspěvek k OZE** dle podílu ve výrobě elektřiny, popř. zakoupené elektřiny a násobné započítávání. Od r. 2021 lze užít pouze mix dané země, což spolu se změnou koeficientů povede v ČR k poklesu podílu OZE v dopravě o ~ 1,3%.
- **velká podpora vzhledem k cílům** (spíše nařízení) **výrobců automobilů**

#### **Vodík (palivový článek)**

- aktuálně v provozu 1 plnicí stanice v Neratovicích, 2 projekty Unipetrol/Benzina
- příspěvek k úspoře emisí i k OZE dle technologie výroby vodíku ( v rámci ČR el. mixu nelze ani v budoucnu očekávat průlom v podílu H<sub>2</sub> OZE)
- **v každém případě perspektivní palivo až po roce 2030**



# Hlavní cíle ČAPPO - OZE

- **Povinné osoby** – všechny subjekty uvolňující energii v dopravě
- **Spravedlivé přerozdělení dotovaného plnění cílů**
- **System plnění by neměl otvírat prostor pro šedou zónu**
- **Vytvořme systém otevřený pro maximum variant plnění OZE**

- 
- Spolupráce se zástupci elektro sektoru a plynárenského sektoru.
  - Strategie autopřemyslu je klíčová pro budoucí spotřebu.
  - Zastřešení MPO.



## Cesta k řešení – rozdělení 14 % cíle OZE

**- Podstatou varianty je rozdělení cíle OZE všem jednotlivým energetikám dle jejich potenciálu a výše podpory.**

**- Varianta řeší podíl OZE především pomocí:**

- biopaliv I. generace (ve všech formách)
- biopaliv II. generace (ve všech formách)
- bio CNG

**- Zachovejme otevřený legislativní prostor pro:**

- el. energie
- „H“
- využití odpadních OZE /plasty, pneu/
- bio LPG
- plošná aditivace /model využitý v Rakousku/
- ....





## Cesta k řešení – rozdělení cíle OZE

- Varianta je postavena na reálném hodnocení potenciálu jednotlivých oborů a jejich adekvátní podpoře.
- Celkový cíl plnění OZE v dopravě by byl dle tohoto reálného potenciálu rozdělen mezi jednotlivé obory /distributoři fosilních kapalných paliv, distributoři BIO, distributoři el. energie,../.
- Tyto cíle státu v jednotlivých sektorech odpovědně selektivně podporovat (i) připravenými programy, (ii) akčními plány a (iii) provozními i investičními podporami .
- Předpokládáme, že nutné dotační prostředky budou spravedlivě a adekvátně vybrány od povinných subjektů.
- Hlavním pozitivem je vytvoření reálného scénáře plnění cílů OZE a zároveň prostor pro všechny obory.
- Vzhledem k předpokládané zastřešující roli státu dojde k využití 100 % OZE v ČR.



## Závěr

### Co očekáváme:

- přinejmenším do roku 2030 (ale spíše déle) bude většinový podíl energie v dopravě pocházet z ropy
- **podíl obnovitelných zdrojů a alternativních paliv poroste. Je ale potřeba uvážlivě definovat stabilní, jednotící a reálnou politiku jejich rozvoje, která bude:**
  - **budoucnost patří vyváženému mixu alternativních paliv**
  - **akcentovat pravděpodobný technický vývoj pohonů automobilů**
  - **respektovat stav vozového parku a trendy jeho vývoje v ČR i možnosti rozvoje infrastruktury**
  - **podpora rozvoje musí odpovídat podmínkám, zájmům, možnostem a zdrojům ČR a splňovat požadavky EU v míře postačující.**

**Distributoři PHL jsou připraveni kooperovat se všemi zainteresovanými úřady a institucemi při přípravě jednotícího pohledu na alternativní paliva.**



**Děkuji za pozornost**