

Možnosti plnění klimaticko-energetických cílů v dopravě

TRENDY EVROPSKÉ ENERGETIKY



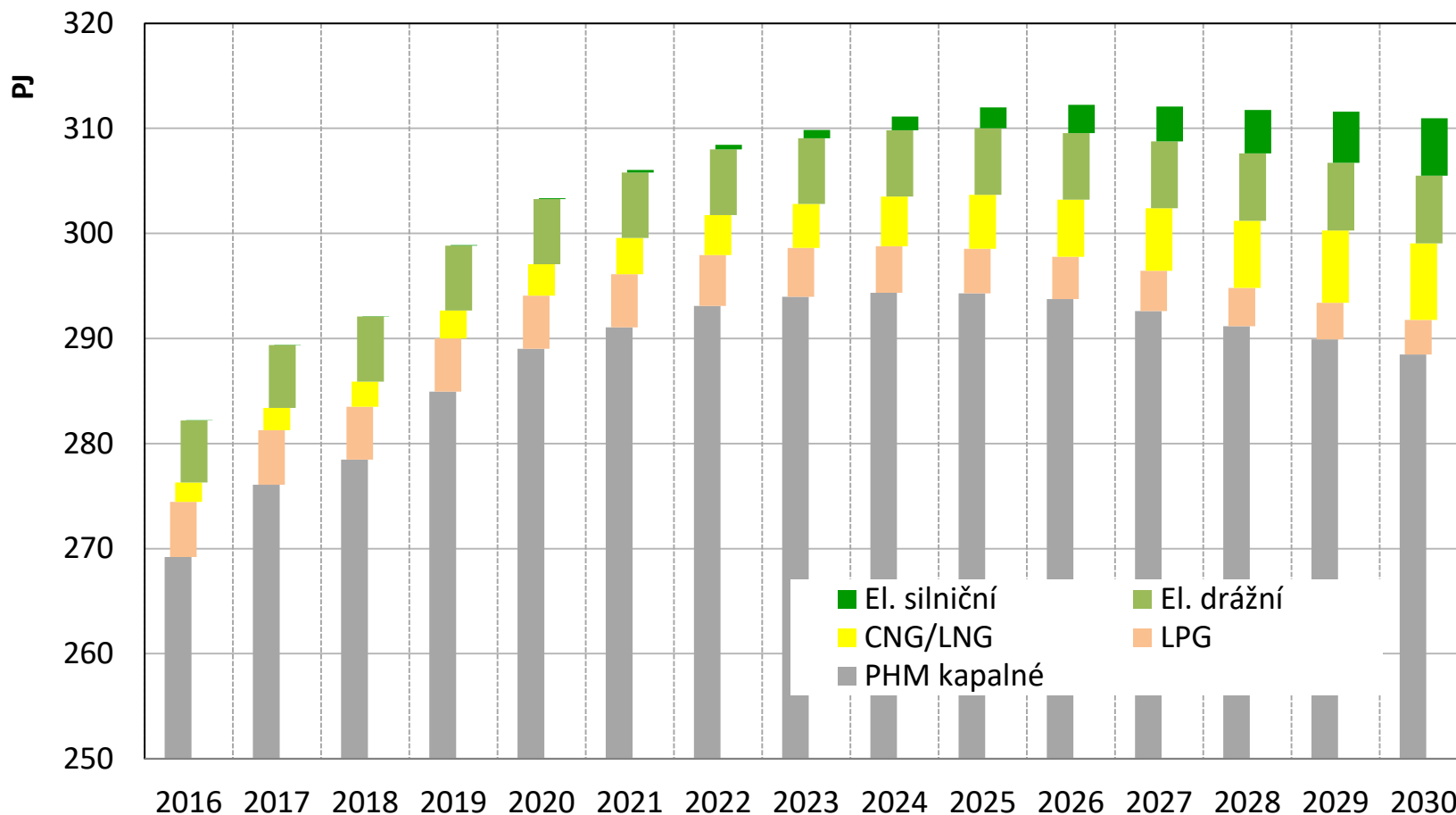
**Budeme prodávat jen taková paliva
pro která budou automobily.**

Struktura vozového parku v roce 2018 a odhad pro rok 2030 (tis. ks)

		BA	NM	LPG	CNG/LNG	EV	hybridy	plugin	Počet	Podíl na energii
OA	2018	58,0%	38,2%	3,3%	0,3%	0,0%	0,1%	0,0%	5 773	39,2%
	2030	49,6%	32,1%	1,9%	0,5%	5,2%	5,9%	4,9%	6 601	39,8%
NA	2018		100,0%						187	33,0%
	2030		98,2%		1,8%				199	32,7%
BUS	2018		88,3%		11,7%				21	7,3%
	2030		69,4%		29,2%	1,4%			22	6,7%
LUV	2018	4,6%	94,8%	0,6%	0,0%	0,0%			575	5,3%
	2030	4,3%	92,5%	0,4%	0,0%	2,9%			624	5,4%

Data SDA, MD a vlastní propočít ČAPPO

Struktura energie v dopravě





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



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 environmentálních 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 H₂ 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 auto - průmyslu je klíčová pro budoucí spotřebu.
 - Zastřešení MPO.



Cesta k řešení – rozdělení cíle OZE

- Celkový cíl plnění OZE v dopravě by byl rozdělen dle reálného potenciálu mezi jednotlivé obory /distributoři fosilních kapalných paliv, distributoři BIO, distributoři CNG, 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.



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/
 -



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