



Ne/Splnitelnost legislativních cílů v oblasti motorových paliv 2020 - 2030

**Čistá mobilita v ČR
5.11.2018**

Soubor ekologických, ekonomických a politických argumentů vede k významnému posunu veřejného mínění, společenských priorit v oblasti dopravy, a vede ke snaze nahradit fosilní zdroje energií jejich obnovitelnou alternativou.

Výrobci a distributoři fosilních paliv v ČR jsou, i díky souboru sankcí a cílů, připraveni podporovat efektivní plán přechodu energetiky v dopravě od fosilní k alternativní.



Legislativní cíle pro distributory energie v dopravě

Povinnost 1 – náhrada 6% fosilní složky u NM a 4,1 % fosilní složky u BA

Povinnost 2 – snížení emisí skleníkových plynů na jednotku energie v PHL

- o 2 % do 31.12.2016

- o 3,5 % od 1.1.2017 do 31.12.2019

- o 6 % od roku 2020

**Povinnost 3 – v roce 2020 10 % energie z OZE v dopravě v ČR
v roce 2030 14% energie z OZE**

Legislativní cíle - roztržitost

- V EU přímo či nepřímo řeší celou problematiku více než 10 politik a dokumentů, úprava je **roztržitá, nejednotná a místy i nekonzistentní**.
- **Jednotlivé země EU implementují přijaté cíle individuálně a v odlišných časových obdobích.**
- **Rozdílné cíle pro distributory energií a výrobce automobilů:** výrobci os. automobilů mají dosáhnout v portfoliu prodaných aut emise 120 g CO₂/km a od roku 2021 95 g CO₂/km a s dalším snížením se počítá po roce 2025 (v roce 2030 až o 35% oproti roku 2025).



Příklad rozdílných cílů

Výrobce OA: vůz na elektřinu má nulové emise

Dodavatel 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 g CO_{2ekv}/MJ x 0,4, tedy **70,8 g CO_{2ekv}/MJ**, tedy hodnota srovnatelná např. s **CNG**
- 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%)

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
- (povinné využití aditivace /Rakousko/ - snížení spotřeby)

LPG /200 – 240 tis. vozidel/

- stagnující spotřeba, **přispívá k úspoře emisí, nepřispívá k OZE**
- není podporován výrobcí aut

CNG/LNG /cca 20 tis. vozidel /

- **přispívá k úspoře emisí, nepřispívá k OZE**
- výrazná veřejná podpora infrastruktury i autobusů
- bioCNG (v dopravě ve stadiu úvah)– **výrazněji přispívá k úspoře emisí, přispívá k OZE**



Elektromobilita /cca 2 tis. vozidel/

- **přispívá k úspoře emisí**, příspěvek k OZE: dle podílu ve výrobě elektřiny, popř. zakoupené elektřiny a násobné započítávání
- vzhledem k cílům výrobců automobilů – velká podpora

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](#)
- perspektivní palivo po roce [2030](#)



Vozový park – motorizace limitní parametr pro plnění cílů

Osobní automobily	5 542	
benzinové	3 223	58,2%
dieselové	2 100	37,9%
elektrické	2	0,04%
LPG	200	3,61%
CNG	17	0,3%

Autobusy	20,5	
benzínové	1,0	4,9%
dieselové	17,8	86,8%
ostatní	1,7	8,3%

Nákl. vozidla (vč. LUV)	689	
benzínové	93	13,5%
dieselové	592	85,9%
elektrické a ostatní	4	0,6%

Vozový park – motorizace limitní parametr pro plnění cílů

- u nově registrovaných (207 tis.) OA výrazně poklesl podíl naftových (z 38,4% v roce 2017 na 30,1%)
- o vozidla na alternativní paliva zatím zákazníci neprojeví výrazný zájem
 - podíl aut na CNG v roce 2017 byl 1,0%, v roce 2018 0,8%
 - vzrostl podíl hybridů z 1,0% na 1,3%. (cca 90% hybridů jsou ale vozy poháněné pouze benzínem nebo naftou)
 - prodeje aut na elektřinu jsou zatím marginální
- 52% ze 135 tis. zaregistrovaných ojetých vozů je 15 a více roků starých





Pro změnu vozového parku je podpora nutná, ale..?

Celá řada politik

- Státní politika životního prostředí ČR 2012 – 2020
- Přechodný národní plán České republiky
- Státní energetická koncepce České republiky
- Národní akční plán energetické účinnosti České republiky
- Národní akční plán České republiky pro energii z obnovitelných zdrojů
- Národní akční plán pro biomasu
- Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050
- Národní akční plán čisté mobility
- Národní program snižování emisí České republiky

a výčet není vyčerpávající....

Bohužel i některé dobře a pozitivně myšlené iniciativy jsou nekoordinované nebo dokonce působící vzájemně proti sobě. Potom i podpora rozvoje z veřejných prostředků nemusí být vynaložena vždy účelně.

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:**
 - **budoucnost patří vyváženému mixu alternativních paliv**
 - **akcent na pravděpodobný technický vývoj pohonů automobilů**
 - **respektování stavu vozového parku a trendů 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.

- Pro splnění cílů EU je nutné využití všech možných alternativních paliv v dopravě.
- Je nutné koordinovat cíle automobilového průmyslu, energetiky a zohlednění zemědělské výroby.
- Pro efektivní využití možností České republiky je nutná koordinace státu – plnění OZE.
- Koordinace podpor (stejně jako koordinace politik)
 - aktuálně může dojít k situaci, kdy budou dotovány i ty produkty, které nejenže nebudou řešit cíle komplexně (např. OZE), ale ve svém důsledku mohou změnit strukturu vozového parku a tím dokonce plnění cílů ohrožit





Děkuji za pozornost