

# 20 24

## STATISTICKÁ ZPRÁVA





# Předmluva

Milý čtenáři,

Kvalitní, ověřená a spolehlivá fakta a čísla jsou pro ekonomickou a politickou analýzu zásadní. Cílem Statistické zprávy 2024, která navazuje na odkaz statistických výročních zpráv FuelsEurope, je poskytnout ucelený soubor údajů a statistik o průmyslu výroby paliv, který mohou využít všechny zúčastněné strany.

Zpráva obsahuje údaje o světových trzích s energií, poptávce po produktech a mezinárodních obchodních tocích, specifikacích paliv, cenách a maržích, zdanění, integraci s petrochemickým odvětvím a také o environmentálních parametrech průmyslu výroby paliv v EU.

Toto vydání pro rok 2024 obsahuje nejaktuálnější informace založené na aktuálně dostupných údajích pro toto odvětví. Je však třeba vzít na vědomí, že některé údaje jsou aktualizovány každé dva nebo čtyři roky.

V letošním vydání byl přidán nový graf vývoje objemu a cen aukcí CO<sub>2</sub> v rámci systému EU ETS, který ovlivňuje ekonomiku projektů v oblasti obnovitelných zdrojů energie.

Rozhodli jsme se také zachovat grafy závislosti dovozu do EU s ohledem na pokračující dopady ruské války na Ukrajině.

Doufáme, že se vám naše zpráva bude líbit a že v ní obsažené údaje a čísla budou pro vás užitečné!

**Liana Gouta**  
Generální ředitel

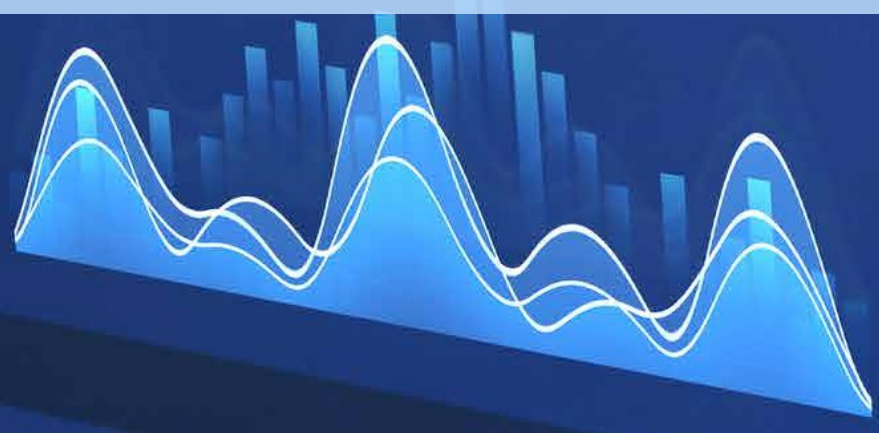
# Obsah

1. CENY A MARŽE
2. ENERGIE
3. PRODUKTY
4. ZÁVISLOST NA IMPORTU
5. ZUŠLECHŤOVÁNÍ
6. EMISE
7. MALOOBCHODNÍ A MARKETINGOVÁ INFRASTRUKTURA

# Ceny a marže

TOTAL EARNINGS +2.56  
Last week: 23.687 +2.33%  
Last month: 31.295 +15.56%

Sales  
\$3.346 ▲21%  
Compared to \$66.211 last year



### Global Statistics

28% ●  
69% ●  
96% ●

- Sales
- Sales plan
- Weekly limit
- Monthly limit
- Annual limit

26% 74% 42%

Sales  
Users  
Products

### Dynamics

Customers

3,678 ▲+340

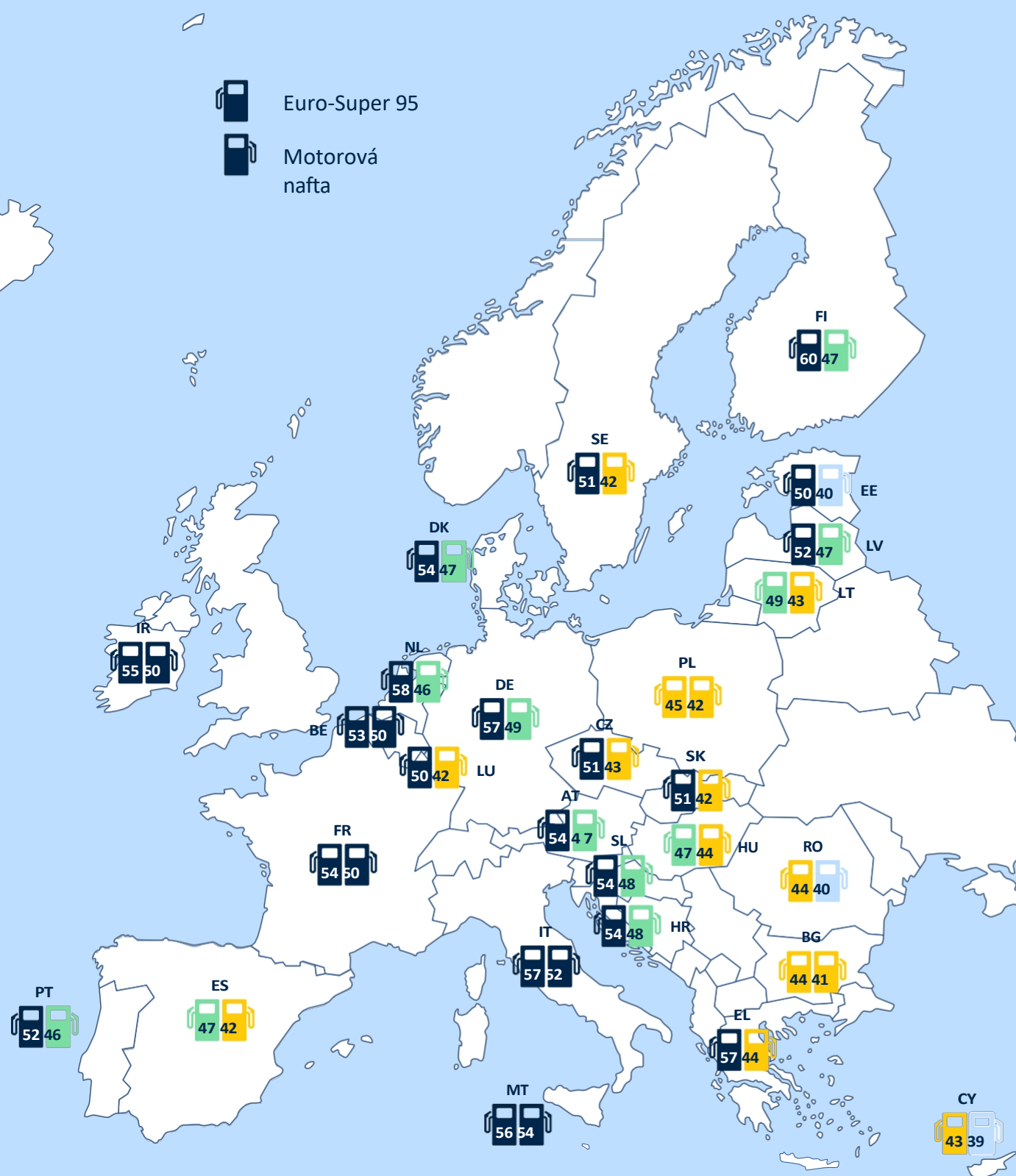
### Purchase

\$34.677 ▲11%  
Compared to \$12.546 last year

# OBR. 01 CELKOVÝ PODÍL NA ZDANĚNÍ V KONEČNÉ SPOTŘEBITELSKÉ CENĚ (ÚNOR 2024)

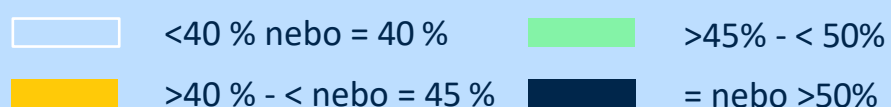
Zdroj: Evropská komise

COUNTRY	Euro-super 95
FINSKO	60
NIZOZEMSKO	58
ITÁLIE	57
ŘECKO	57
NĚMECKO	57
MALTA	56
IRSKO	55
CHORVATSKO	54
SLOVINSKO	54
FRANCIE	54
RAKOUSKO	54
DÁNSKO	54
BELGIE	53
PORTUGALSK	52
O LOTYŠSKO	52
ČESKO	51
SLOVENSKO	51
ŠVÉDSKO	51
ESTONSKO	50
LUCEMBURSK	50
O LITVA	49
MAĎARSKO	47
ŠPANĚLSKO	47
POLSKO	45
RUMUNSKO	44
BULHARSKO	44
CYPRUS	43



COUNTRY	Motorová nafta
MALTA	54
ITÁLIE	52
IRSKO	50
BELGIE	50
FRANCIE	50
NĚMECKO	49
CHORVATSKO	48
SLOVINSKO	48
FINSKO	47
RAKOUSKO	47
DÁNSKO	47
LATVIE	47
NIZOZEMSKO	46
PORTUGALSK	46
O ŘECKO	44
MAĎARSKO	44
ČESKO LITVA	43
SLOVENSKO	43
ŠVÉDSKO	42
LUCEMBURSK	42
O ŠPANĚLSKO	42
POLSKO	42
BULHARSKO	42
ESTONSKO	41
RUMUNSKO	40
CYPRUS	40
	39

Jednotka:  
Procenta



Cena na pumpách je do značné míry ovlivňována sazbami a daněmi, které významně přispívají k příjmům členských států. V průměru tvoří daně přibližně polovinu ceny pohonných hmot na pumpě.

Po extrémním nárůstu cen pohonných hmot v důsledku ruské agrese na Ukrajině a následném snížení daní, o kterém členské státy rozhodly v roce 2021, se úroveň zdanění opět zvýšila.



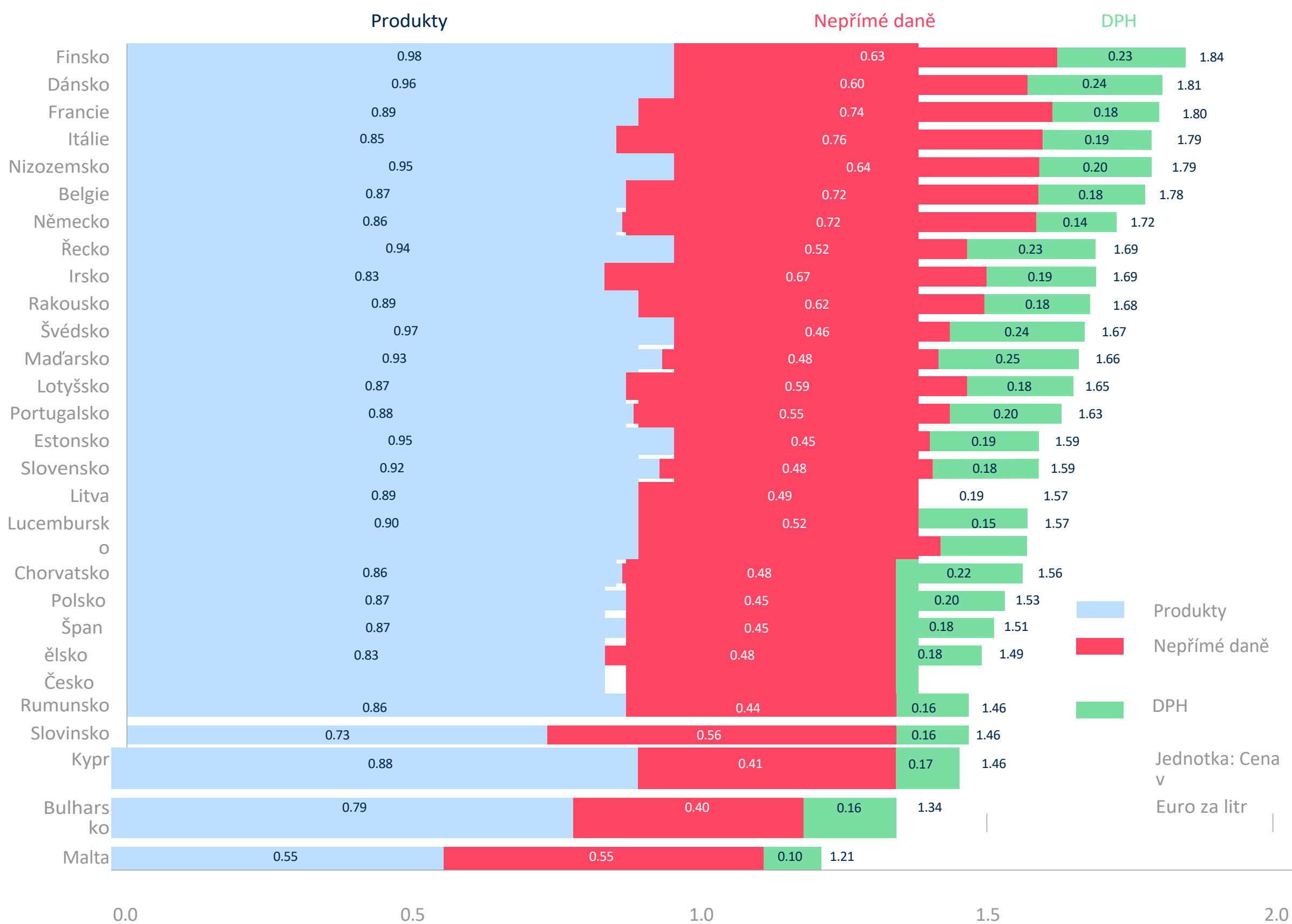




FIG.02

# ROZDĚLENÍ CEN AUTOMOBILOVÉ NAFTY NAPŘÍČ EU-27 (ÚNOR 2024)

Zdroj: Evropská komise



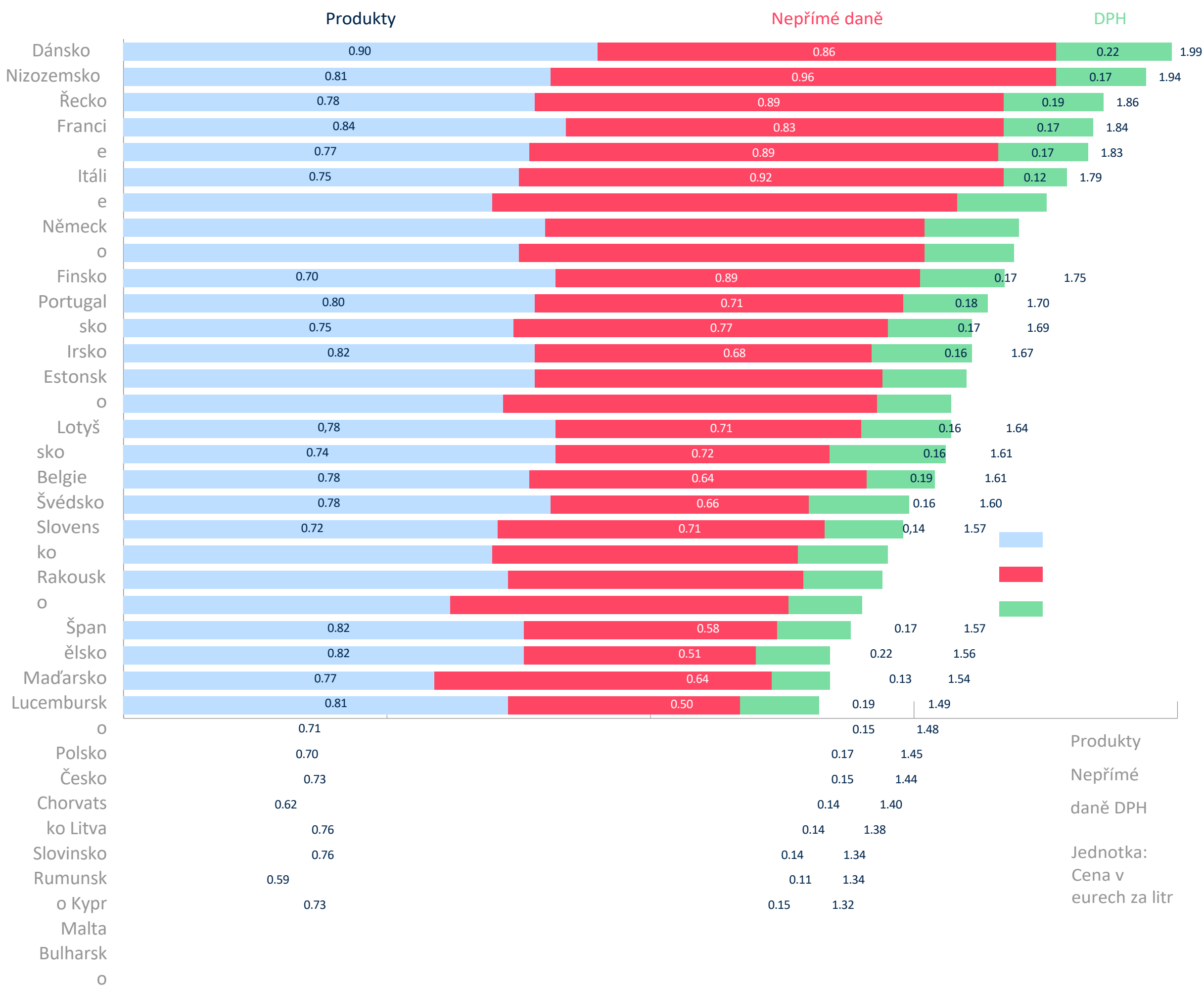
Ceny benzínu byly obecně vyšší než ceny nafty kvůli vyššímu daňovému prvku. Ačkoli jsou ceny benzínu v průměru stále vyšší, jsme svědky toho, že se tento rozdíl výrazně snížil. Pouze zlomek ceny zaplacené u pumpy přispívá k příjmům rafinerií, zbytek jde členským státům a na nákup ropy.

**Poznámka:** Vezměte prosím na vědomí, že z důvodu zaokrouhlování se čísla nemusí sčítat.

FIG.03

# ROZDĚLENÍ CEN AUTOMOBILOVÉHO BENZINU NAPŘÍČ EU-27 (ÚNOR 2024)

Zdroj: Evropská komise

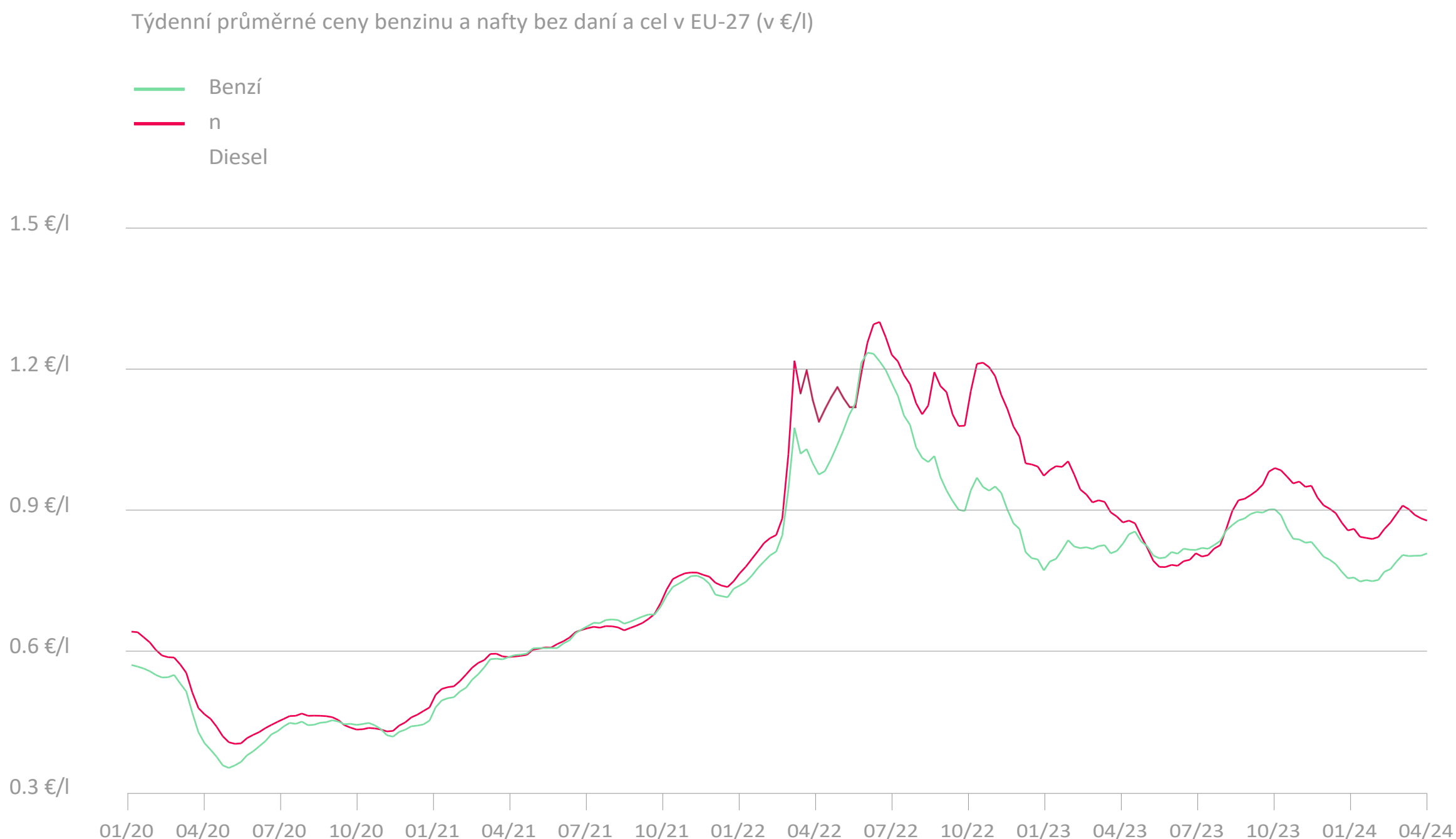


Ceny benzínu byly obecně vyšší než ceny nafty kvůli vyššímu daňovému prvku. Ačkoli jsou ceny benzínu v průměru stále vyšší, jsme svědky toho, že se tento rozdíl výrazně snížil. Pouze zlomek ceny placené u čerpadel přispívá k příjmům rafinerií, zbytek jde členským státům a na nákup ropy.

**Poznámka:** Vezměte prosím na vědomí, že z důvodu zaokrouhlování se čísla nemusí sčítat.

## VÝVOJ NEZDANĚNÝCH CEN BENZINU A NAFTY V LETECH 2020-2024

Zdroj: Evropská komise

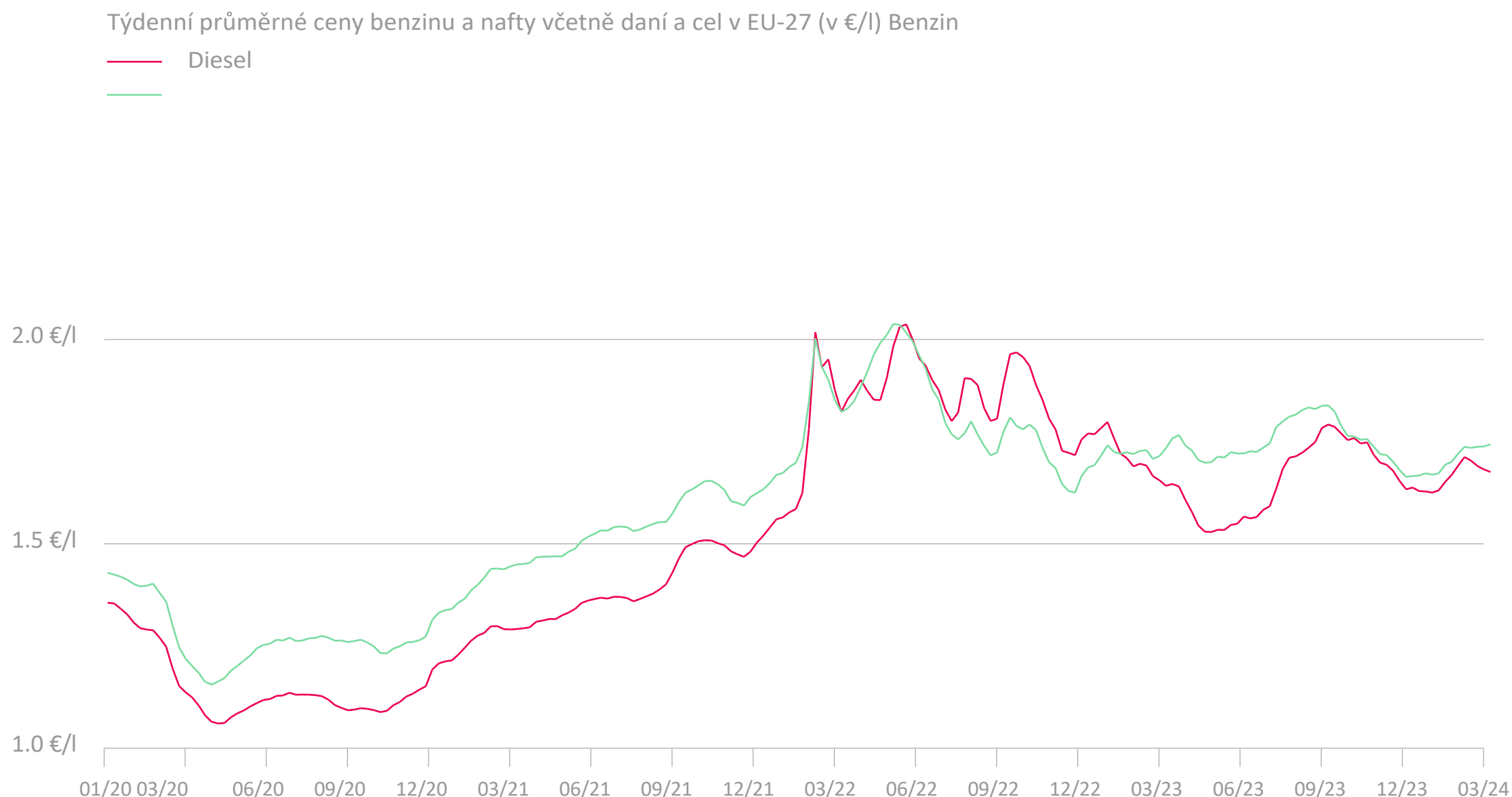


Po prudkém poklesu ekonomické aktivity způsobeném pandemií Covid-19 v roce 2020 se ceny benzínu a nafty v roce 2021 postupně opět zvýšily v důsledku rostoucí proočkování, uvolnění omezení souvisejících s pandemií a rostoucí ekonomiky. Rostoucí poptávka a nižší nabídka ropy vedly k soustavnému stahování zásob ropy a kapalných paliv z celosvětových zásob, což přispělo k růstu cen na celém světě. Ceny benzínu a nafty dosáhly vrcholu v roce 2022 v souvislosti s válkou na Ukrajině a sankcemi uvalenými Západem na ruskou ropu.

V únoru 2023 EU zakázala dovoz ruské nafty a dalších ropných produktů, přesto ceny mírně poklesly v důsledku dovozu rafinovaných ropných produktů z Blízkého východu a Asie a předzásobení dovozem z Ruska před embargem. Ke konci roku 2023 způsobily nárůst cen útoky húthijských povstalců v Rudém moři. Bez podstatného narušení skutečné produkce ropy tento nárůst netrval dlouho, ale eskalace geopolitického napětí v tomto regionu má na počátku roku 2024 na ceny stále vliv.

## CENA BENZINU A NAFTY S VÝVOJEM DANÍ 2020-2024

Zdroj: Evropská komise



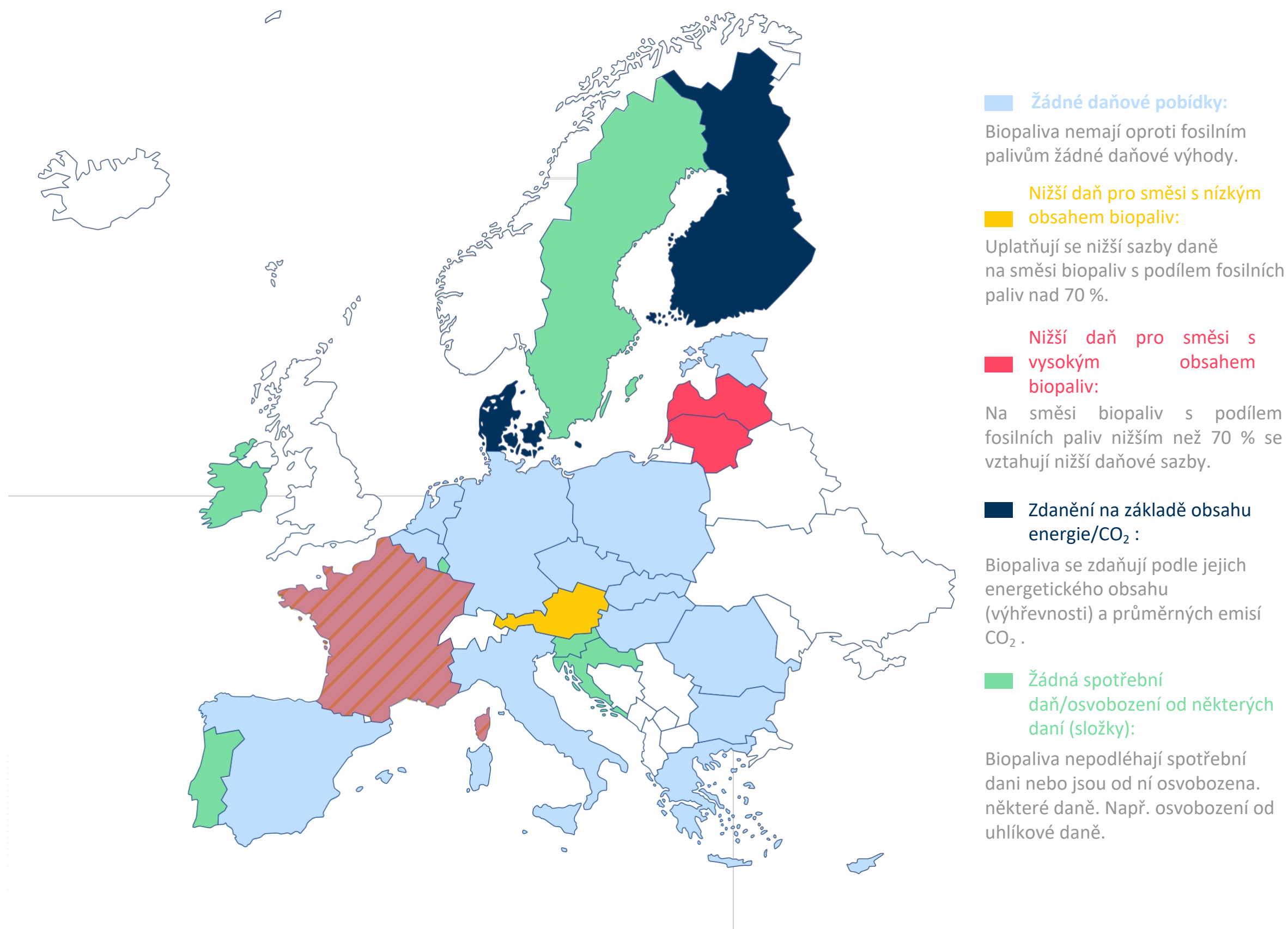
Po prudkém poklesu ekonomické aktivity způsobeném pandemií Covid-19 v roce 2020 se ceny benzínu a nafty v roce 2021 postupně opět zvýšily v důsledku rostoucí proočkovanosti, uvolnění omezení souvisejících s pandemií a rostoucí ekonomiky. Rostoucí poptávka a nižší nabídka ropy vedly k soustavnému stahování zásob ropy a kapalných paliv z celosvětových zásob, což přispělo k růstu cen na celém světě. Ceny benzínu a nafty dosáhly vrcholu v únoru 2022 v souvislosti s válkou na Ukrajině a sankcemi uvalenými Západem na ruskou ropu.

Od března 2022 se některé země EU rozhodly snížit daně z pohonných hmot, aby snížily dopad prudkého růstu cen na občany. Od těchto opatření bylo upuštěno v průběhu roku 2023 s relativní stabilizací cen. Ke konci roku 2023 způsobily nárůst cen útoky hnutí povstalců v Rudém moři. Bez podstatného narušení skutečné těžby ropy tento nárůst netrval dlouho, ale eskalace geopolitického napětí v tomto regionu má na počátku roku 2024 na ceny stále vliv.

FIG.05

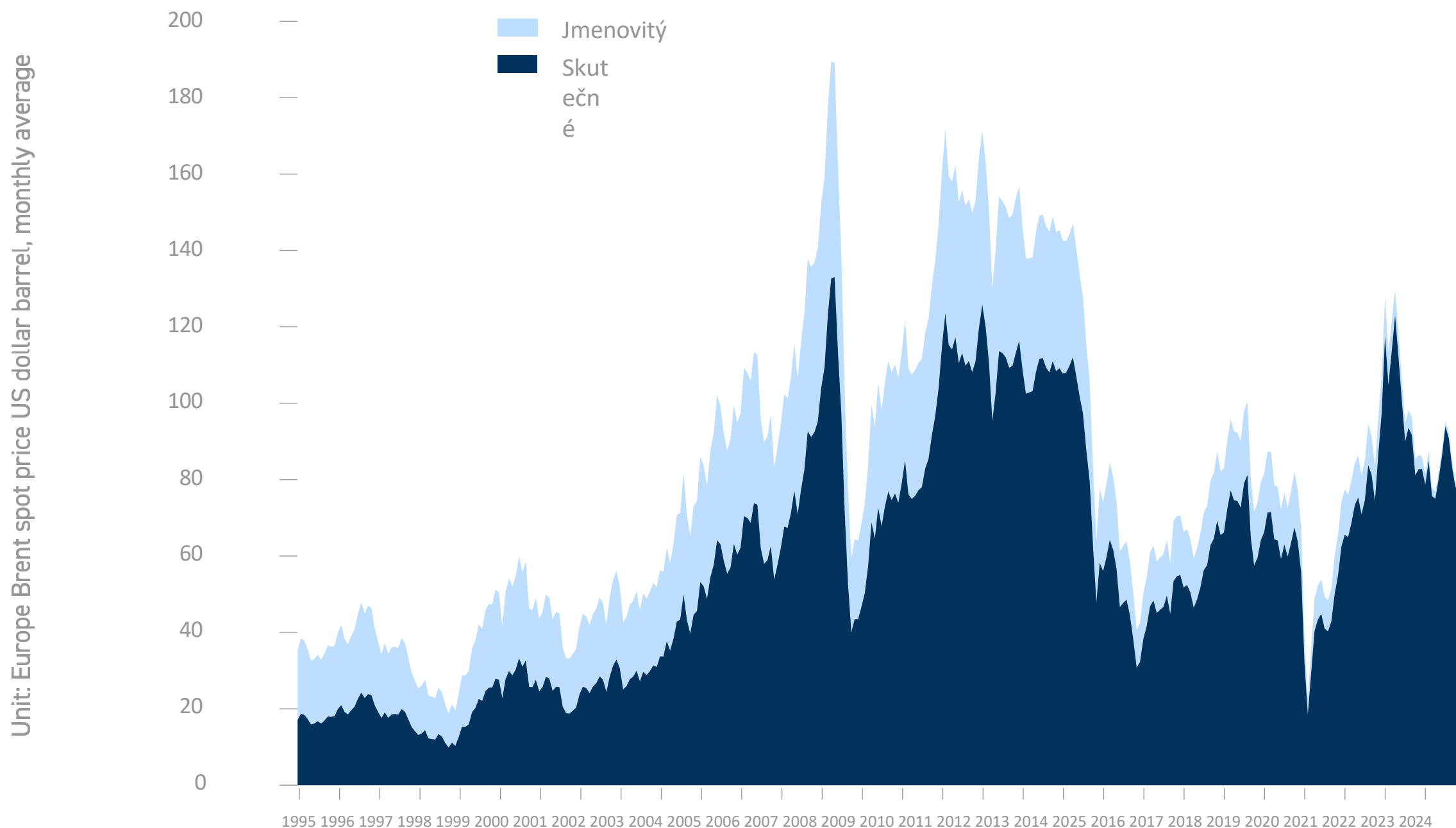
# DAŇOVÉ POBÍDKY PRO BIOPALIVA V DOPRAVĚ V EU-27

Zdroj: ePURE, národní asociace palivového průmyslu, finské ministerstvo financí, francouzské ministerstvo pro ekologický přechod, USDA.



V EU jsou v současné době všechna kapalná paliva pro určitý účel nebo určité odvětví zdaněna na podobné úrovni bez ohledu na uhlíkovou náročnost. Některé členské státy EU však zavedly zvláštní daňové pobídky na podporu používání biopaliv v odvětví dopravy. Současná revize směrnice o zdanění energie (ETD), která je součástí balíčku Fit for 55, navrhuje zdanění založené na dopadu paliv a energie na klima.

Zdroj: Americká správa energetických informací a ekonomické údaje Federálního rezervního systému.



Rafinérský průmysl EU se pohybuje mezi dvěma globálními, otevřenými a transparentními trhy: trhem se surovou ropou a trhem s rafinovanými produkty. Hlavní referenční hodnoty jsou stanoveny v dolarech. Cena ropy se stanovuje na mezinárodních spotových trzích a je vykazována určenými agenturami. Cena ropy je důležitým ukazatelem pro světovou ekonomiku a je pozorně sledována podniky a tvůrci politik.

V souvislosti s pandemií Covid-19 a cenovou válkou mezi Rijádem a Moskvou se poptávka v dubnu 2020 dostala na úroveň, která byla naposledy zaznamenána v roce 1995. Zatímco po znovuotevření světové ekonomiky se hladina cen ropy odrazila, po vypuknutí ruské války na Ukrajině v březnu 2022 dramaticky vyskočila na úroveň kolem 120 USD za barel, aby se vrátila zpět na 80 USD za barel ke konci roku 2023/začátku roku 2024.

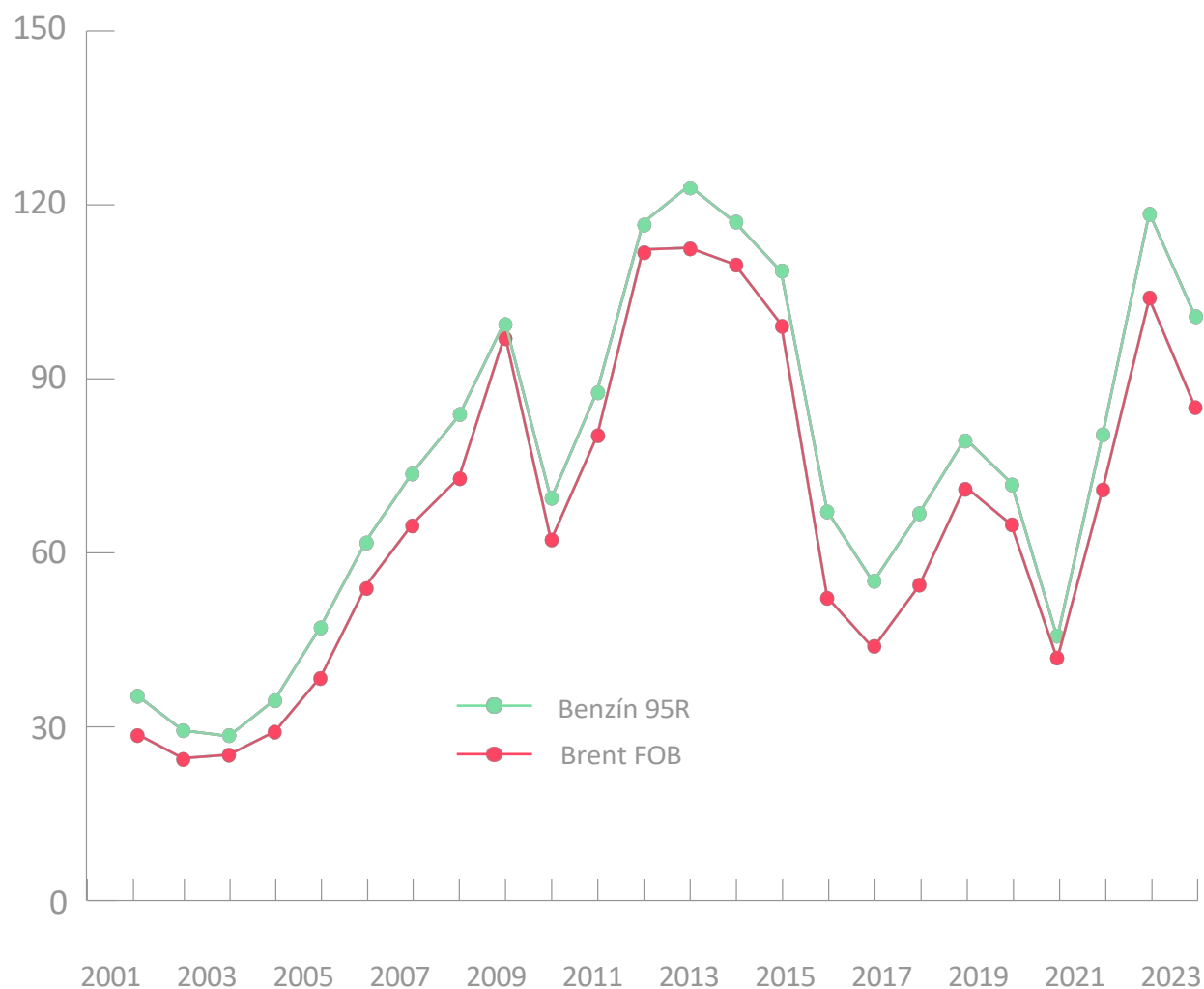
FIG.07

# RAFINERIE PŮSOBÍ MEZI DVĚMA GLOBÁLNÍMI KOMODITNÍMI TRHY: TRH SE SUROVOU ROPOU A TRH S RAFINOVANÝMI PRODUKTY

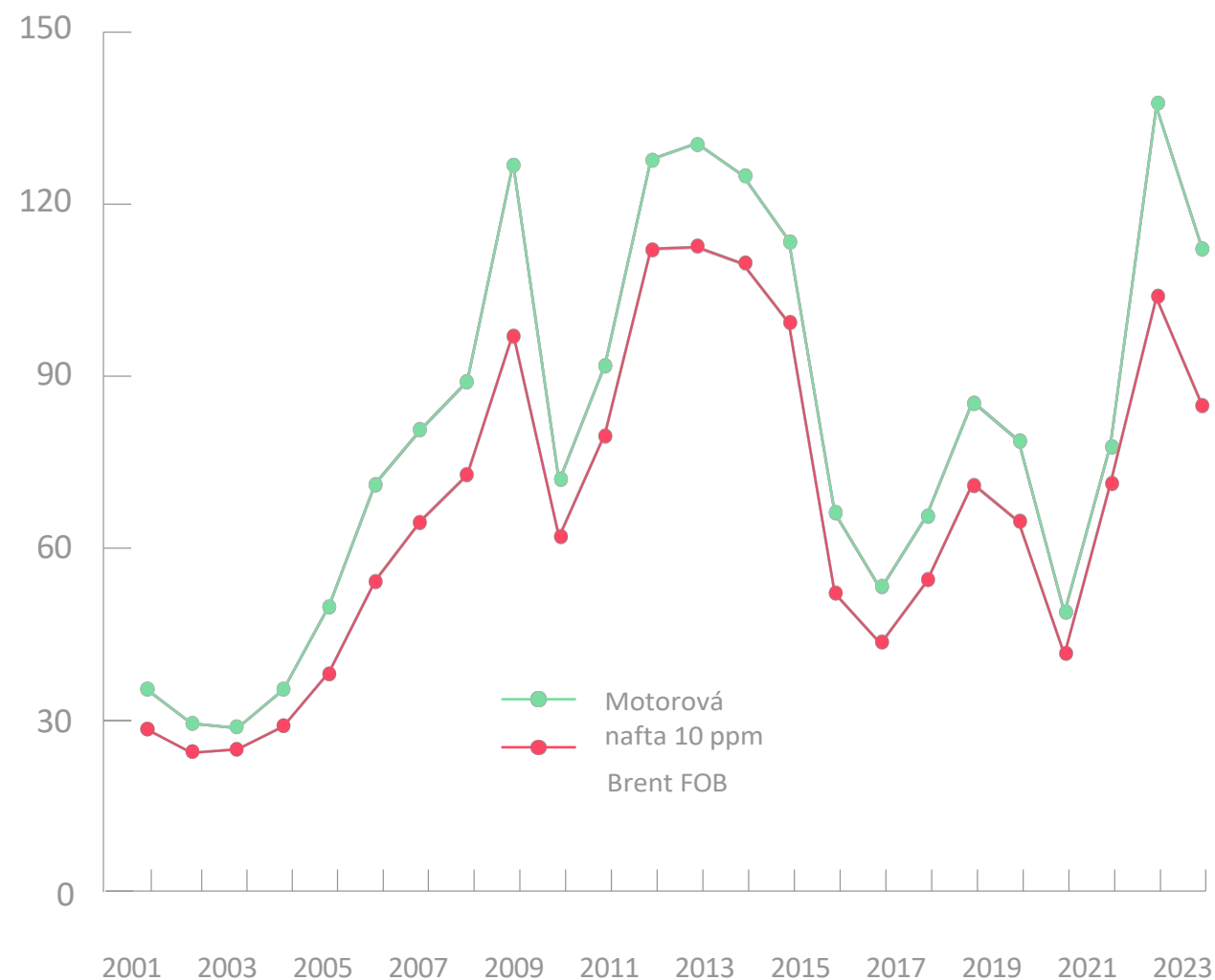
Zdroj: Wood Mackenzie

Jednotka:  
Průměrné roční  
ceny Americký  
dolar za barel

**Benzín**



**Motorová nafta**



Rafinérie v EU se pohybuje mezi dvěma globálními komoditními trhy, trhem se surovou ropou a trhem s rafinovanými produkty. Rozdíl mezi cenou ropy a tržní prodejní cenou rafinovaných produktů představuje tzv. crack spread. Obecně platí, že ceny produktů rostou spolu s cenami ropy, ale faktorů, které způsobují tento rozdíl, je celá řada. Z historického hlediska začala ziskovost klesat v souvislosti s klesající poptávkou (2008).

Po prvním, avšak malém zlepšení v letech 2012-2013 začalo pro rafinérie lepší období v letech 2015-2018. V roce 2019 začala ziskovost opět klesat a v roce 2020 byla v důsledku celosvětové pandemie rekordně nízká. Rozpětí je obecně nízké, marže jsou nízké a odvětví je velmi zranitelné provozními náklady, které je třeba odečíst od rozpětí, aby bylo možné uvažovat o ziskovosti.

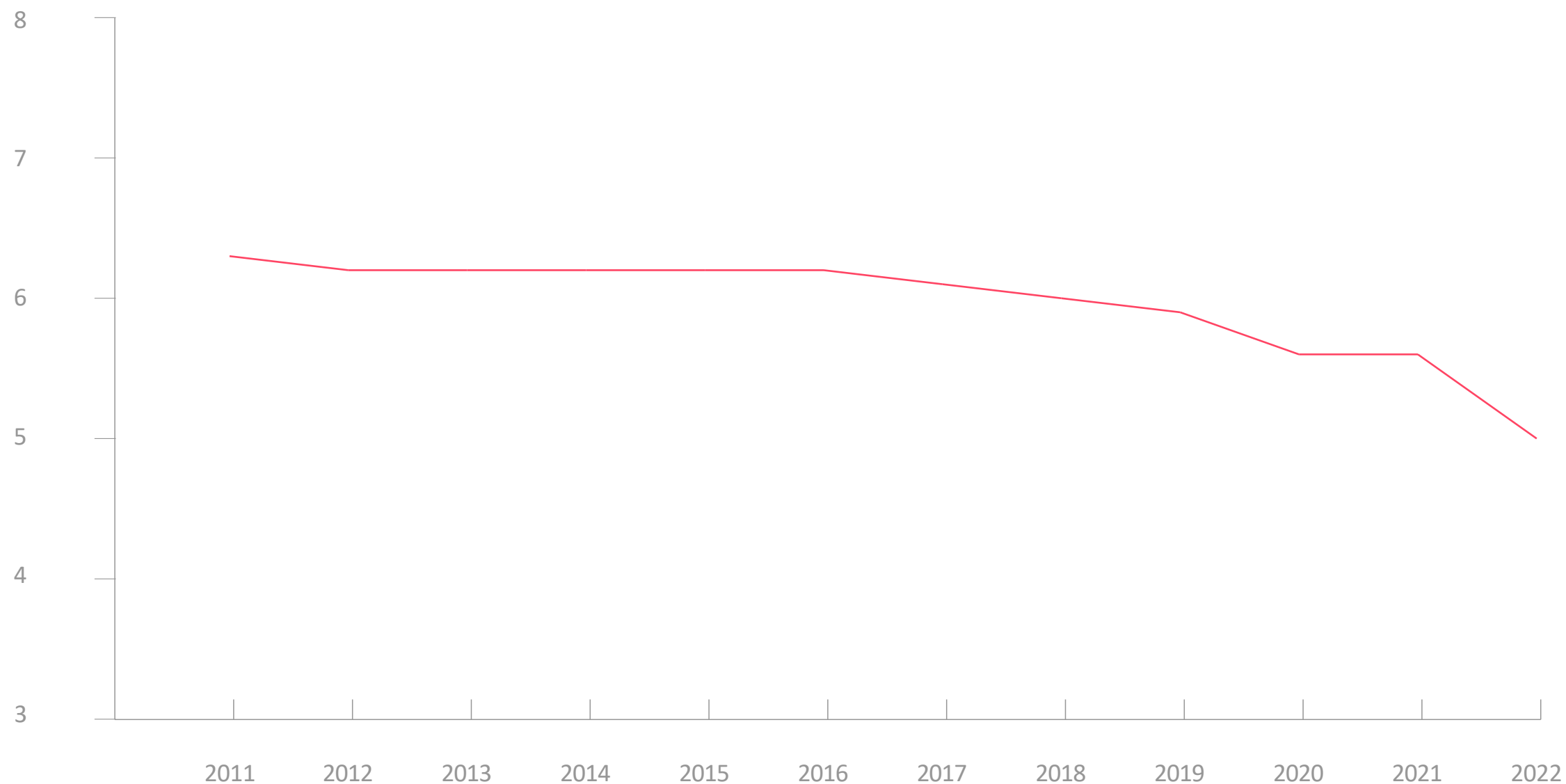


FIG.08

## VÝVOJ PŘÍJMŮ Z EKOLOGICKÁ DAŇ V EU-27

Zdroj: Eurostat

Jednotka: Procento celkových příjmů z daní a sociálních příspěvků (bez imputovaných sociálních příspěvků)

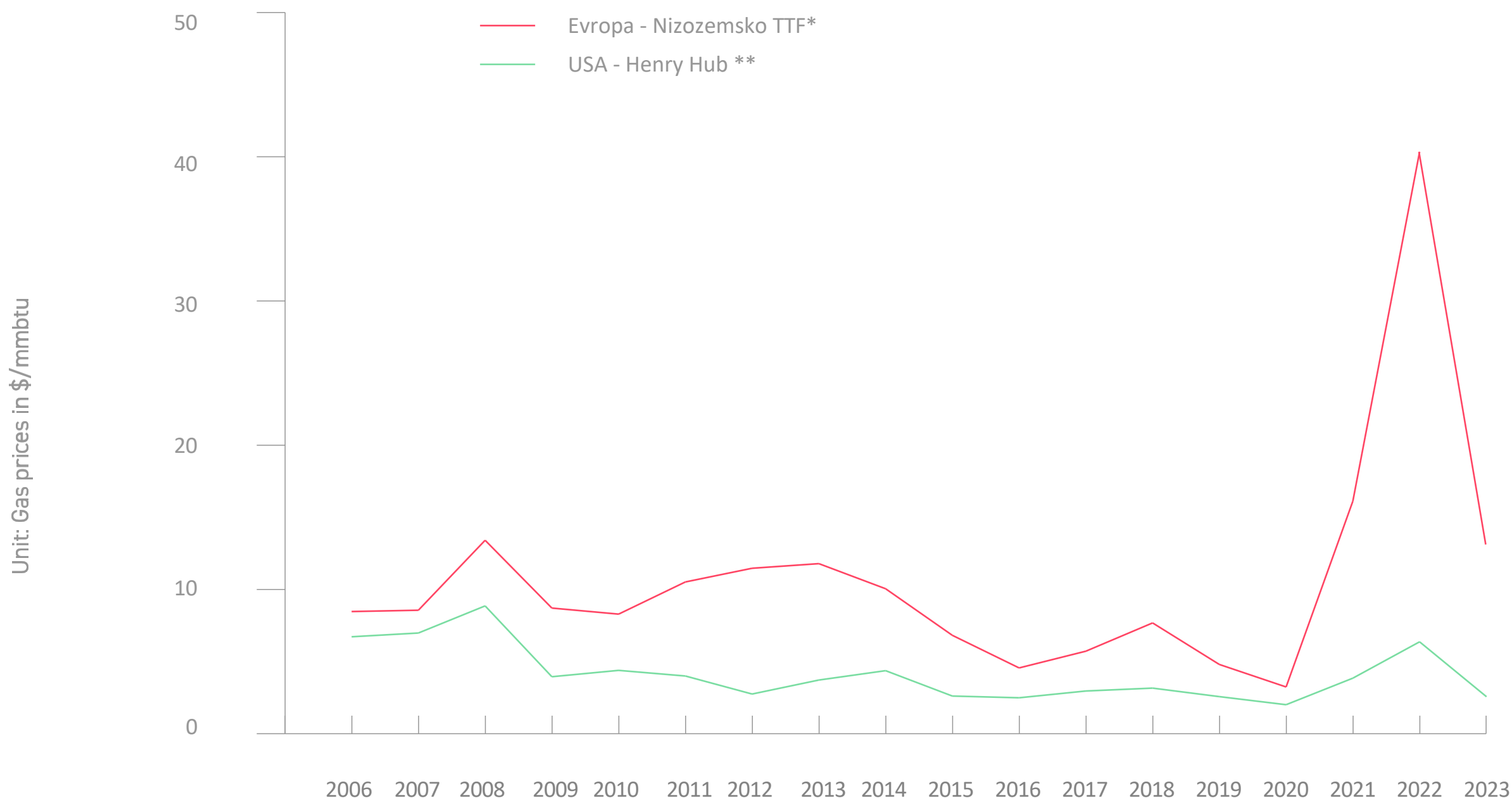


Ekologická daň je daň založená na fyzické jednotce (nebo její náhražce) něčeho, co má prokazatelně konkrétní negativní dopad na životní prostředí. Od roku 2011 podíl environmentálních daní na celkových daňových příjmech neustále klesá v důsledku environmentálních politik prováděných členskými státy a na úrovni EU. Tento trend poukazuje na problém, že účinné environmentální daně by mohly v dlouhodobém horizontu vést k erozi daňové základny.

FIG.09

# VÝVOJ CEN PLYNU

Zdroj: Světová banka



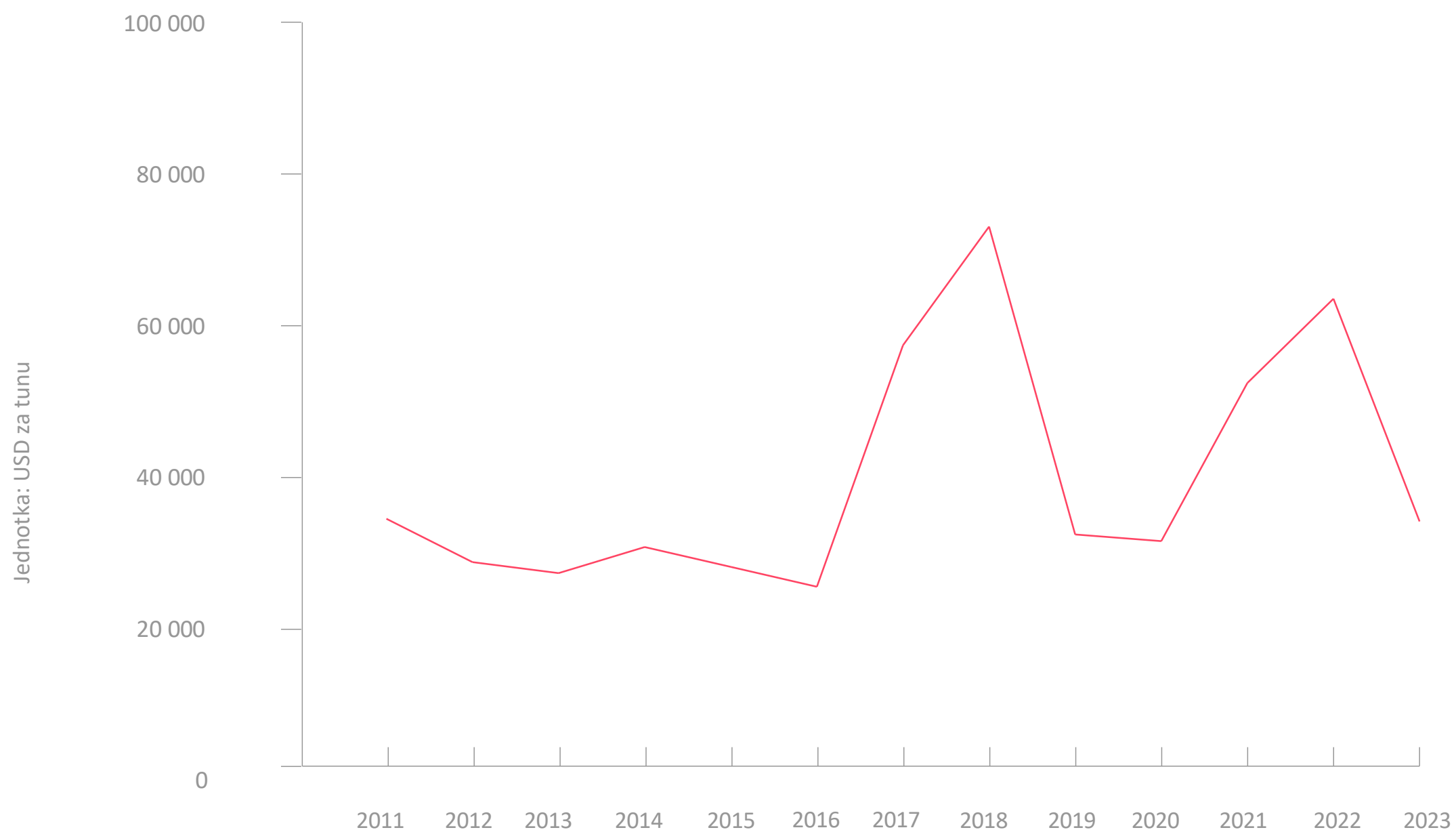
Od roku 2009 získal americký průmysl díky revoluci v těžbě břidlicové ropy významnou konkurenční výhodu oproti průmyslu EU. Ceny plynu na celém světě v roce 2021 vzrostly, protože byla zrušena opatření Covid-19 a ekonomiky se vrátily k normálu. V únoru 2022 ceny v Evropě prudce vzrostly v důsledku ruské války na Ukrajině, než v roce 2023 poklesly v důsledku snížení poptávky po plynu a posíleného přechodu na dovoz ze Spojených států, který měl nahradit ruský plyn.

**Poznámka:** Ceny v nominálních dolarech.

\*Zemní plyn (Evropa), od dubna 2015, nizozemský systém TTF (Title Transfer Facility); duben 2010 až březen 2015, průměrná dovozní cena na hranicích a spotová složka ceny, včetně Spojeného království; v období červen 2000 - březen 2010 ceny nezahrnují Spojené království.

\*\*Zemní plyn (USA), spotová cena v Henry Hub, Louisiana

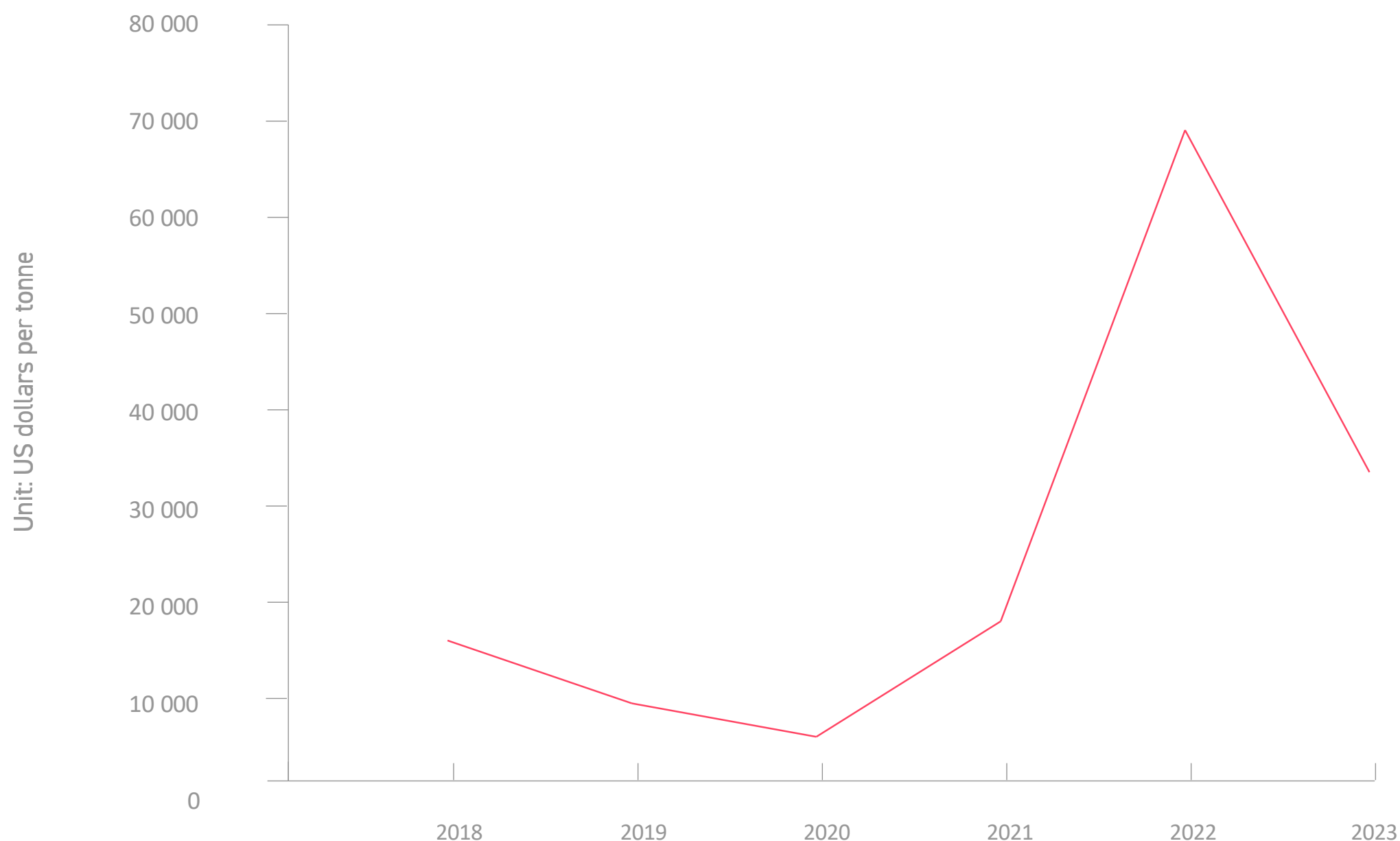
Zdroj: Trading Economics



Kobalt, klíčový prvek lithium-iontových baterií, těžil z robustního růstu v oblasti dobíjecích baterií a skladování energie díky impozantní poptávce po elektromobilech. K optimistickému výhledu přispěly i rostoucí sankce vůči Rusku za invazi na Ukrajinu, které se na světové produkci kobaltu podílí zhruba 4 %. Ceny začaly klesat v roce 2023 v důsledku zvýšení míry nabídky a nižší poptávky ze strany Číny pro její průmysl elektromobilů (EV) spojené s ukončením dotací na elektromobily v této zemi.

**Poznámka:** Ceny v nominálních dolarech.

Zdroj: Trading Economics

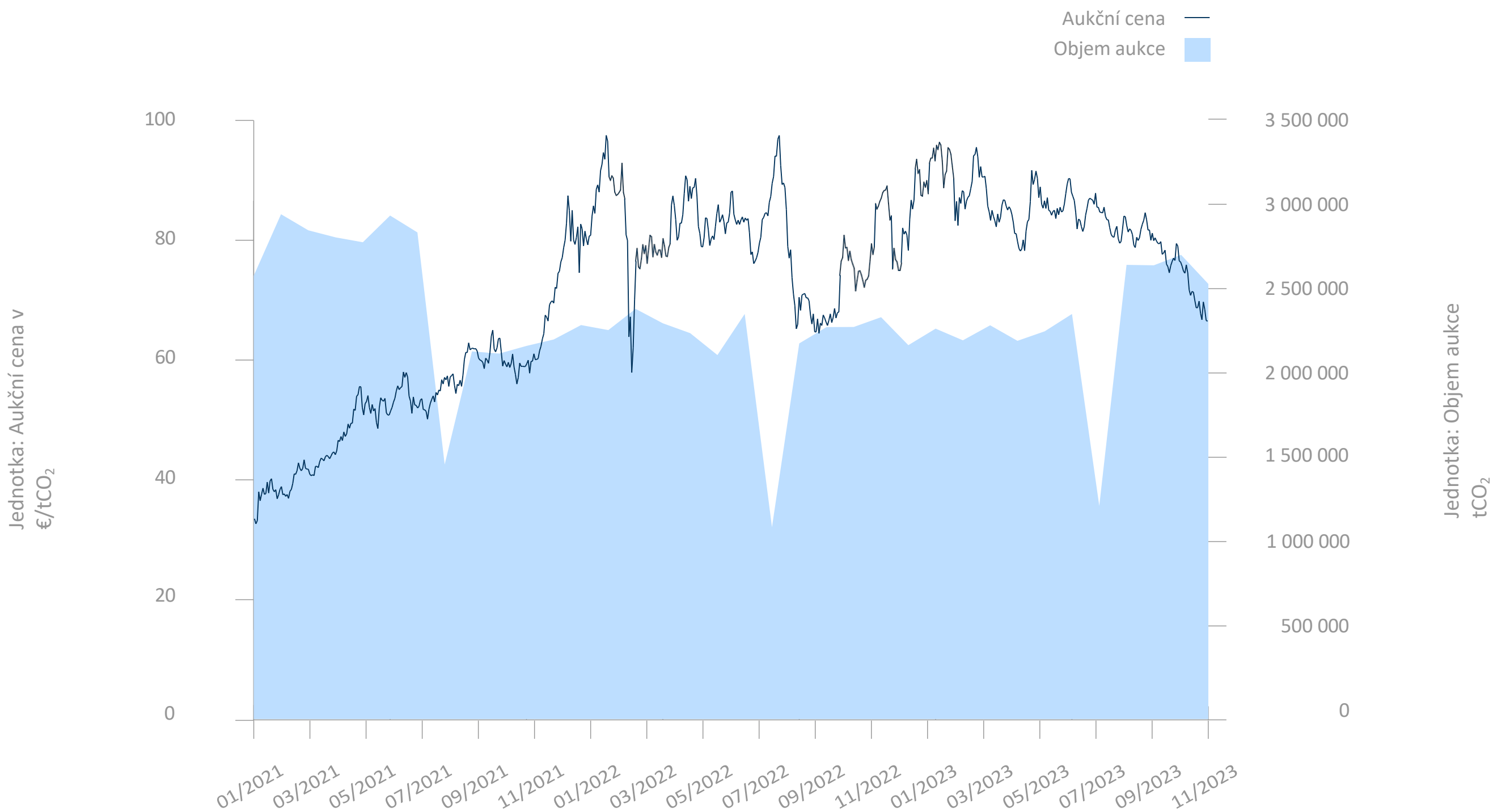


Ceny lithia začaly v roce 2018 klesat. V roce 2020 se ceny uhličitanu lithného propadly o 40 % a výroba zůstala v reakci na pokles cen nízká. V roce 2022 ceny lithia vyskočily na nejvyšší úroveň díky prudkému nárůstu prodeje elektromobilů a vyčerpání zásob tohoto bateriového materiálu v Číně, která je jeho největším spotřebitelem. V roce 2023 ceny opět klesly poté, co Čína od ledna snížila dotace na elektromobily, zatímco celosvětová nabídka lithia se zvýšila.

**Poznámka:** Ceny v nominálních dolarech.

# VÝVOJ OBJEMU A CEN DRAŽEB CO<sub>2</sub> V RÁMCI ETS EU

Zdroj: EEX, ERCST



System EU pro obchodování s emisemi (ETS) funguje na principu "cap and trade". Je stanoven strop, který omezuje množství skleníkových plynů, jež mohou vypouštět zařízení a provozovatelé zahrnutí do systému.

Tento strop je vyjádřen v emisních povolenkách, přičemž každá povolenka uděluje povolení vypustit jednu metrickou tunu CO<sub>2</sub> eq (ekvivalent oxidu uhličitého). Podniky musí každoročně odevzdat dostatečné množství povolenek, aby plně kompenzovaly své emise, jinak jim hrozí značné sankce.

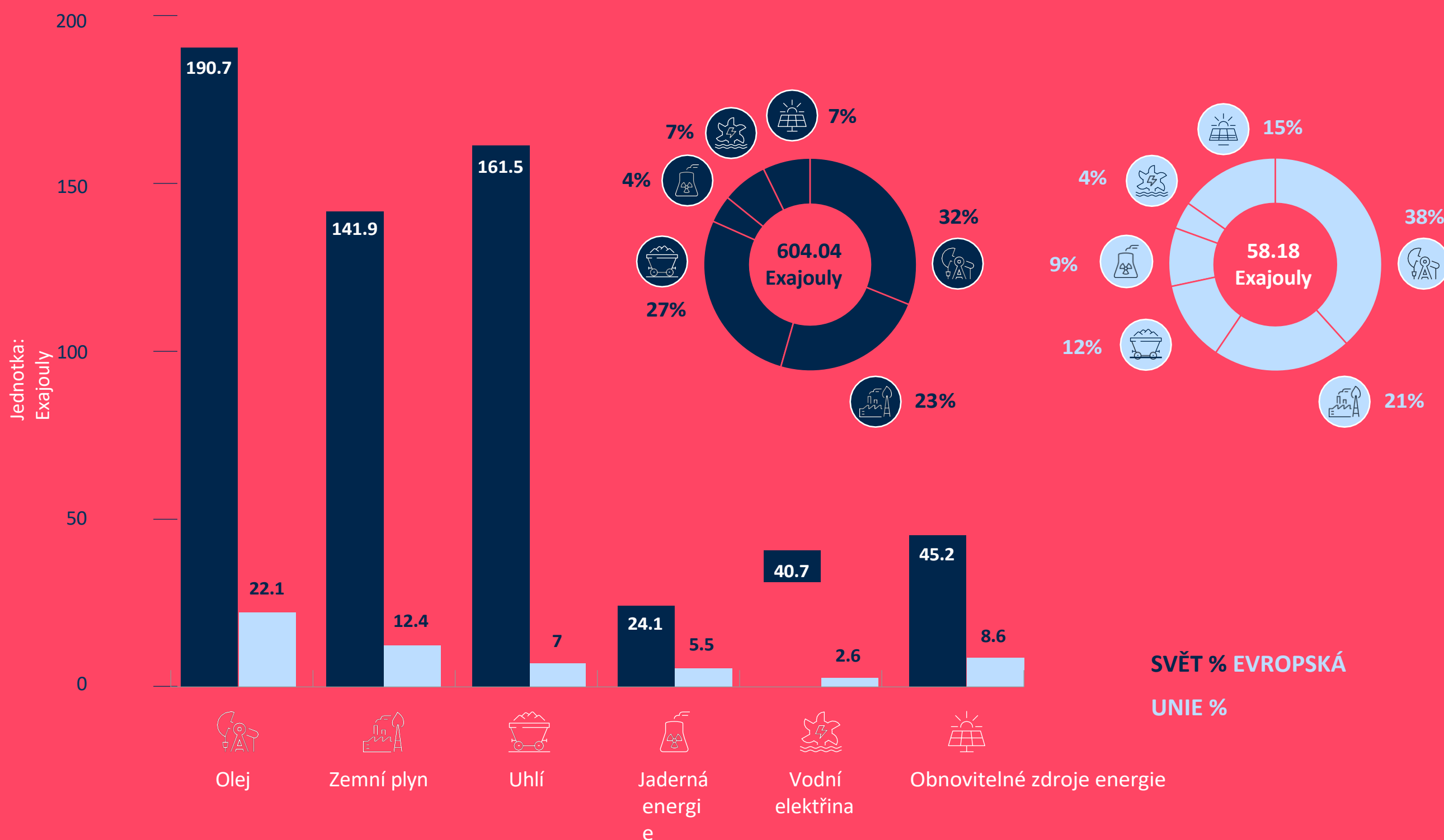
V rámci tohoto limitu si společnosti mezi sebou obchodují s povolenkami. Vzhledem k užší interakci mezi energetickými a uhlíkovými trhy se nyní zvýšila úloha EU ETS jako hnací síly změn a jeho dopad na investice. Klíčový je také zobchodovaný objem, který umožňuje účastníkům aukcí získat jistotu, že budoucí aukce budou oceněny podle jejich skutečné hodnoty.

# Energie

FIG.13

# CELOSVĚTOVÁ SPOTŘEBA ENERGIE PODLE DRUHU PALIVA V ROCE 2022

Zdroj: Energetický institut



Ropa je stále dominantním druhem paliva na světě a stále představuje 32 % celosvětové spotřeby energie. Spotřeba energie z obnovitelných zdrojů vzrostla celosvětově o 13 % a v EU o 9,5 %. V celosvětovém měřítku došlo k poklesu spotřeby jaderné energie, který je z velké části představován poklesem spotřeby v Evropské unii o 17,1 % od roku 2021.

**Poznámka:** Vezměte prosím na vědomí, že v důsledku zaokrouhlování nemusí být součet čísel přesně 100 %. 1 Exajoule =  $10^{18}$  J (1 miliarda miliard Joulů) = 23,884 Mtoe.

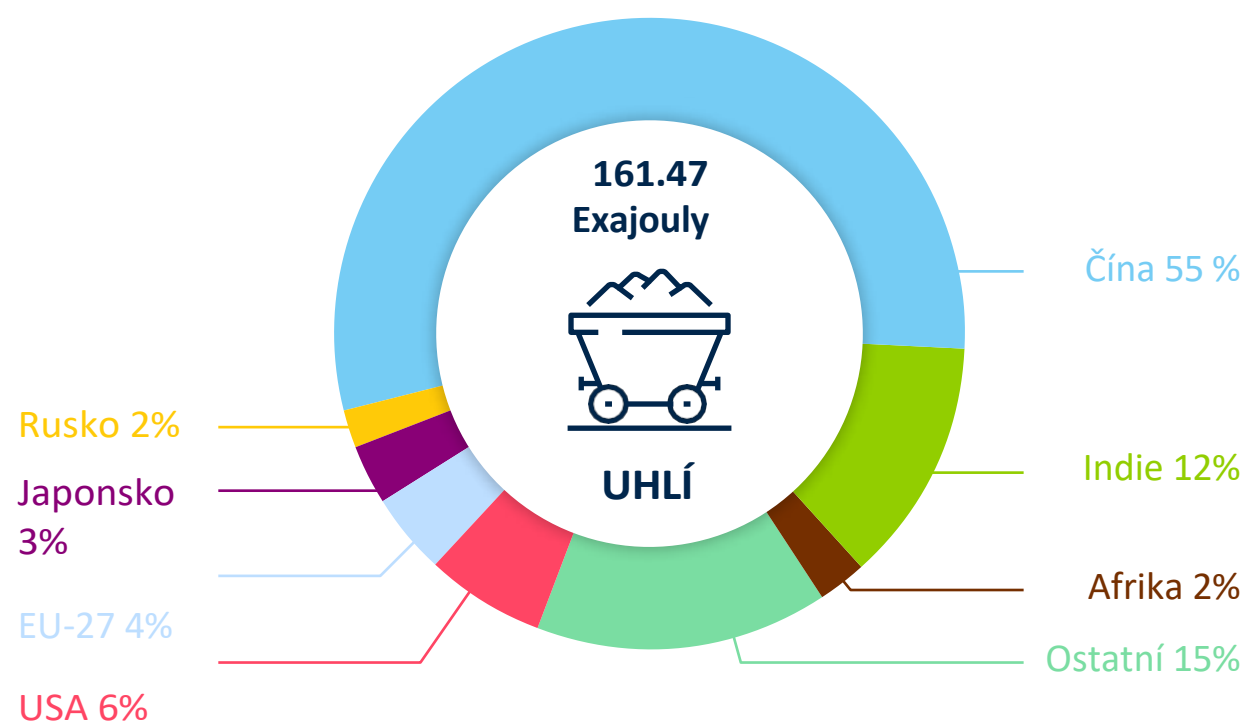
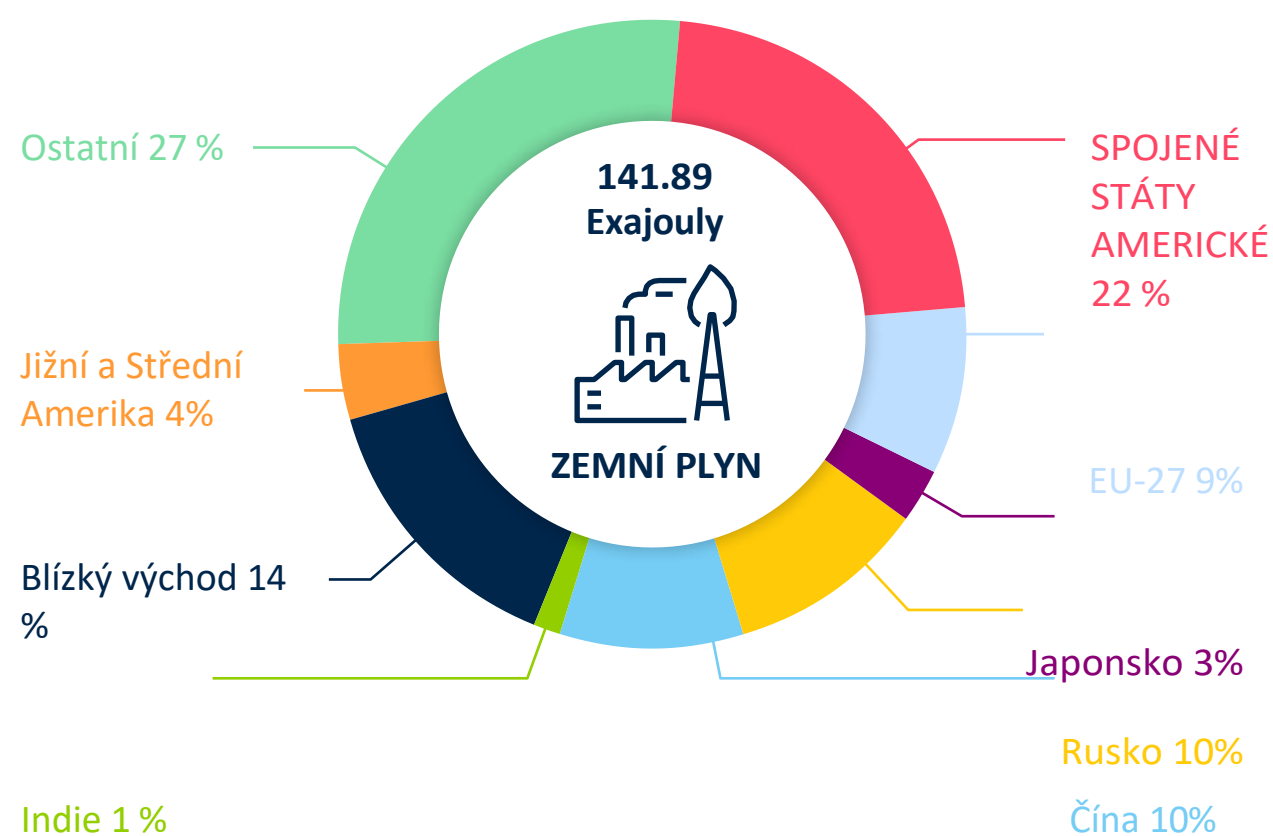
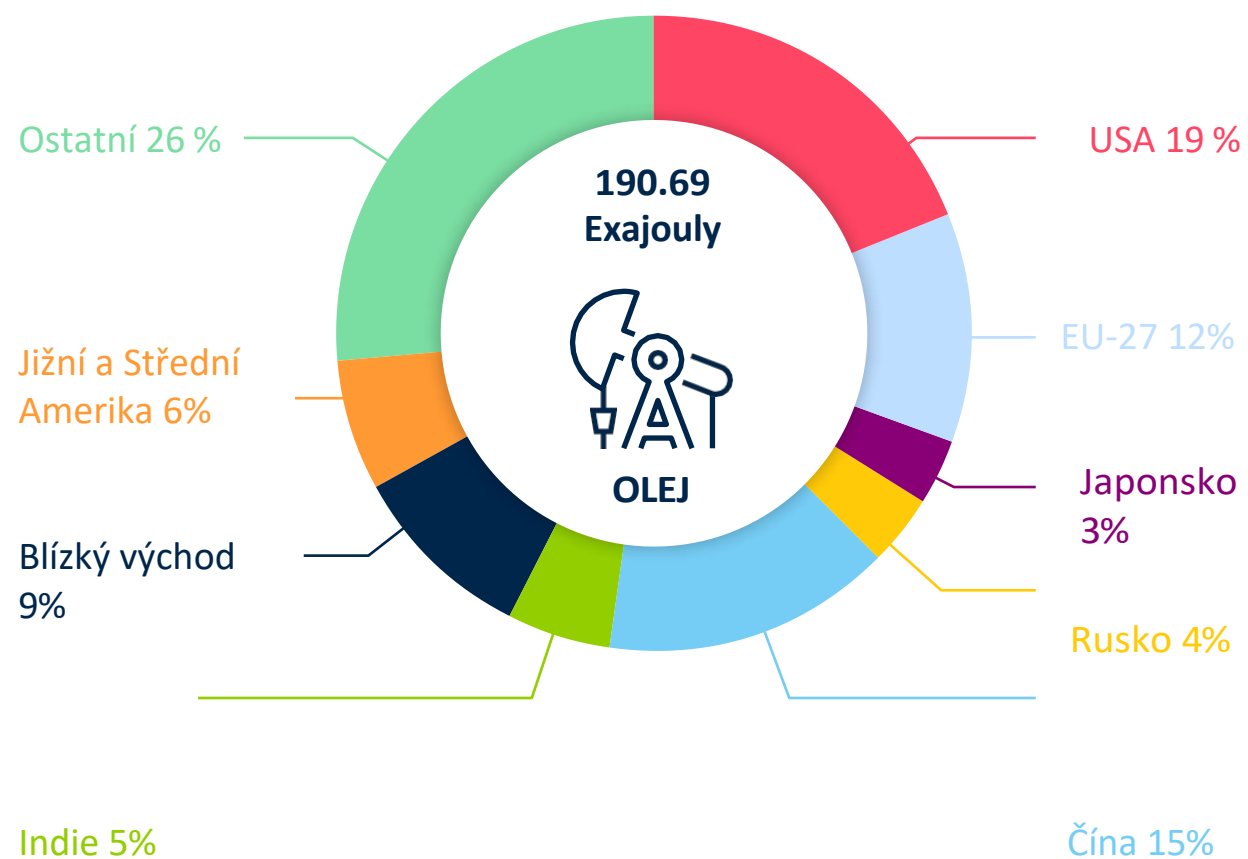




FIG.14

# CELOSVĚTOVÁ FOSILNÍ ENERGIE SPOTŘEBA PODLE REGIONŮ V ROCE 2022

Zdroj: Energetický institut



Celosvětová spotřeba fosilní energie se v letech 2021-2022 zvýšila o 0,5 %. To bylo z velké části představováno nárůstem celosvětové spotřeby ropy o 3,2 %, přičemž EU ve stejném období zvýšila spotřebu o 3,5 %. Přestože země OECD dosáhly poklesu spotřeby uhlí o 3,5 %, celosvětově se spotřeba uhlí zvýšila o 0,7 %: Čína a Indie, dva největší spotřebitelé uhlí, zvýšily spotřebu o 1 %, resp. 4,1 %. Naproti tomu spotřeba zemního plynu celosvětově poklesla o 3,1 %, přičemž v EU se spotřeba snížila o neuvěřitelných 13,5 %.

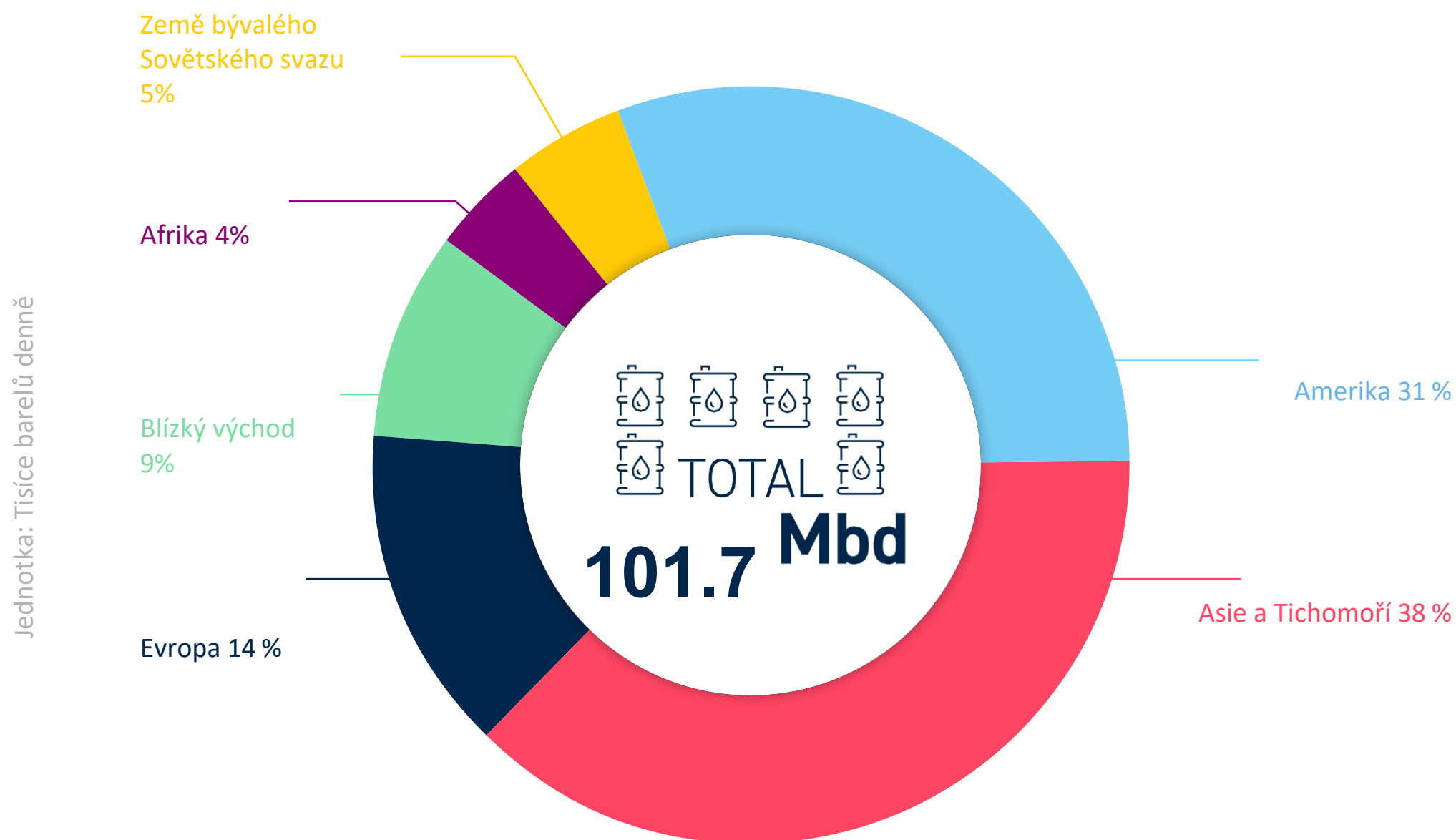
**Poznámka:** Vezměte prosím na vědomí, že z důvodu zaokrouhlování nemusí být součet čísel přesně 100 %.

**FIG.15**  
**PRŮMĚRU**

## CELOSVĚTOVÁ POPTÁVKA PO RAFINOVANÝCH PRODUKTECH V

**101,7 MILIONU BARELŮ DENNĚ V ROCE 2023, PŘIČEMŽ EVROPA SE NA CELKOVÉM OBJEMU PODÍLÍ 14 %.**

Zdroj: Mezinárodní energetická agentura



Celosvětová poptávka po ropných produktech vzrostla v letech 2022 až 2023 o 2,2 %. Poptávka v Evropě představuje 14 %, zatímco poptávka v asijsko-pacifickém regionu představuje 38 % celosvětové poptávky, následuje Amerika s 31 %.

**Poznámka:** Vezměte prosím na vědomí, že z důvodu zaokrouhlování nemusí být součet čísel přesně 100 %.
































\*Vnitrozemská poptávka plus mezinárodní letecké a námořní zásobníky a rafinérské palivo a ztráty. Zahrnuta je také spotřeba biobenzínu (např. etanolu), bionafty a derivativů uhlí a zemního plynu.

FIG.16

# CELKOVÁ POPTÁVKA PO ROPĚ V EU DOSÁHLA V ROCE 2023 V EU-27 537,3 MILIONU TUN.

Zdroj: Wood Mackenzie

Jednotka: Milion tun za rok

ZEMĚ V		COUNTRY	
MILIONECH TUN		MILIARDY TUN	
 RAKOUSKO	11.6	 ITÁLIE	59.1
 BELGIE	30.4	 LATVIE	1.9
 BULHARSKO	5.1	 LITVA	3.2
 CHORVATSKO	3.4	 LUXEMBURG	2.7
 CYPRUS	2.6	 MALTA	2.7
 ČESKO	9.8	 NIZOZEMSKO	45
 DÁNSKO	7.1	 POLSKO	32.6
 ESTONSKO	1.4	 PORTUGALSKO	11.8
 FINSKO	8.8	 RUMUNSKO	11.3
 FRANCIE	73	 SLOVENSKO	4.5
 NĚMECKO	100.3	 SLOVINSKO	2.7
 ŘECKO	14.5	 ŠPANĚLSKO	61.7
 MAĎARSKO	8.7	 ŠVÉDSKO	13.3
 IRSKO	8		
<b>CELKEM EU-27 = 537,3</b>			
 SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ	66.7		
 NORSKO	9.5		
 ŠVÝCARSKO	9.1		
 TŮRKIYE	51.1		
<b>CELKEM = 673,7</b>			

Celková poptávka po ropě v EU-27 v roce 2023 dosáhla 537,3 Mt. Přestože byla od pandemie COVID-19 plně zrušena všechna omezení, poptávka po ropě v EU-27 se od roku 2019 snížila o 5 %. To bylo do značné míry reprezentováno Německem a Francií, které zaznamenaly pokles poptávky o 13,2, resp. 7,5 Mt.

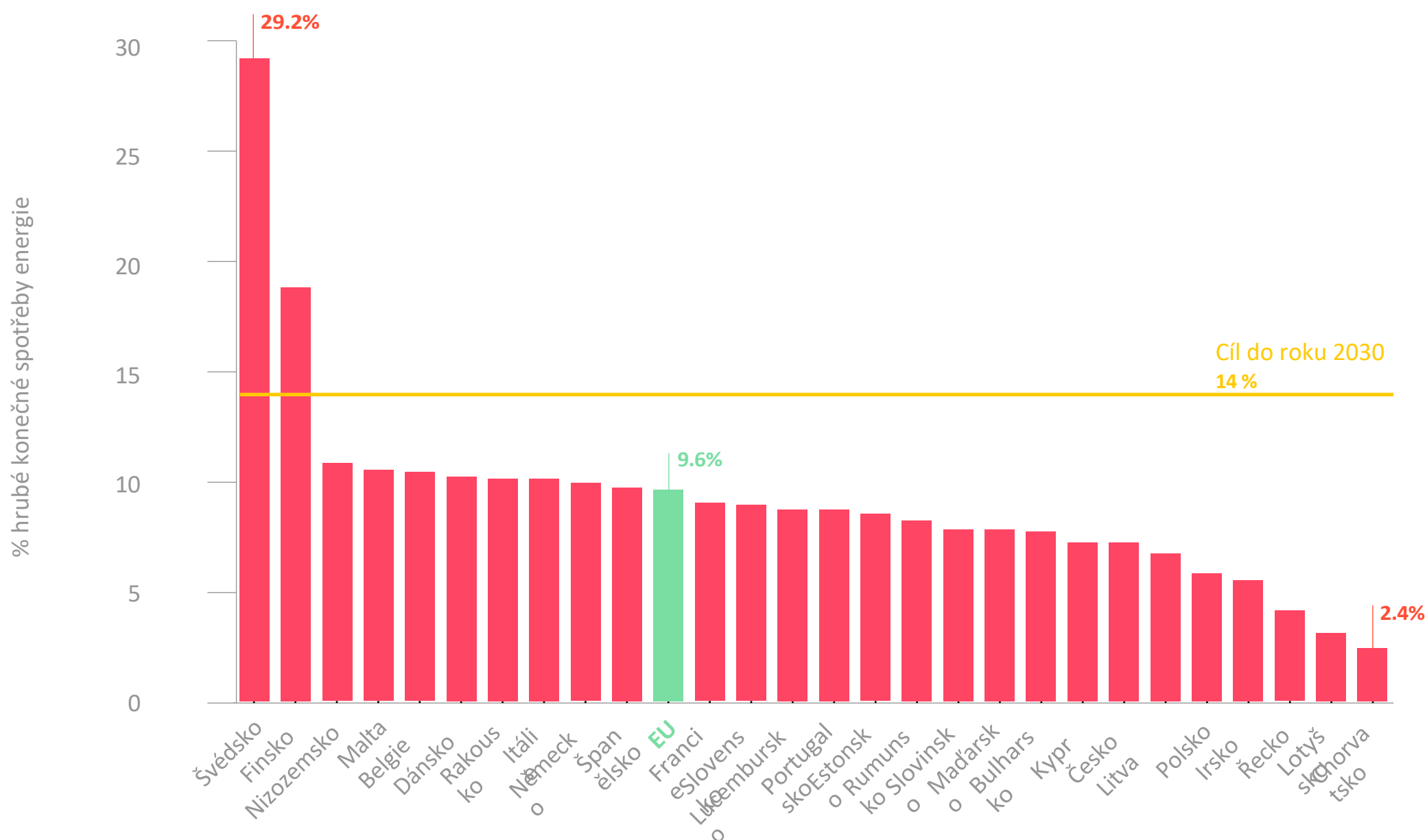
Největší poměrný pokles však zaznamenaly Finsko (-13,1 %) a Rakousko (-11,1 %) v letech 2019 až 2023. V některých zemích EU-27 však došlo k výraznému nárůstu poptávky, například v Rumunsku, kde se poptávka zvýšila o 13,5 % (+1,3 mil. t), a v Bulharsku, kde se mezi lety 2019 a 2023 zvýšila o 18,8 % (+0,8 mil. t).

**Poznámka:** Z důvodu zaokrouhlování se čísla nemusí sčítat.

FIG.17

# ENERGIE Z OBNOVITELNÝCH ZDROJŮ VYUŽÍVANÁ V DOPRAVĚ V ZEMÍCH EU-27 V ROCE 2022

Zdroj: Eurostat



EU se dohodla, že do roku 2030 stanoví společný cíl 14 % podílu obnovitelné energie (včetně kapalných biopaliv, vodíku, biometanu, "zelené" elektřiny atd.) v dopravě.

Průměrný podíl energie z obnovitelných zdrojů v dopravě se zvýšil z 1,6 % v roce 2004 na 9,6 % v roce 2022. Mezi členské státy EU s nejvyšším podílem energie z obnovitelných zdrojů na spotřebě pohonných hmot v dopravě patří Švédsko (29,2 %), Finsko (18,8 %) a Nizozemsko (10,8 %) a nejnižší podíl lze nalézt v Řecku (4,1 %), Lotyšsku (3,1 %) a Chorvatsku (2,4 %).

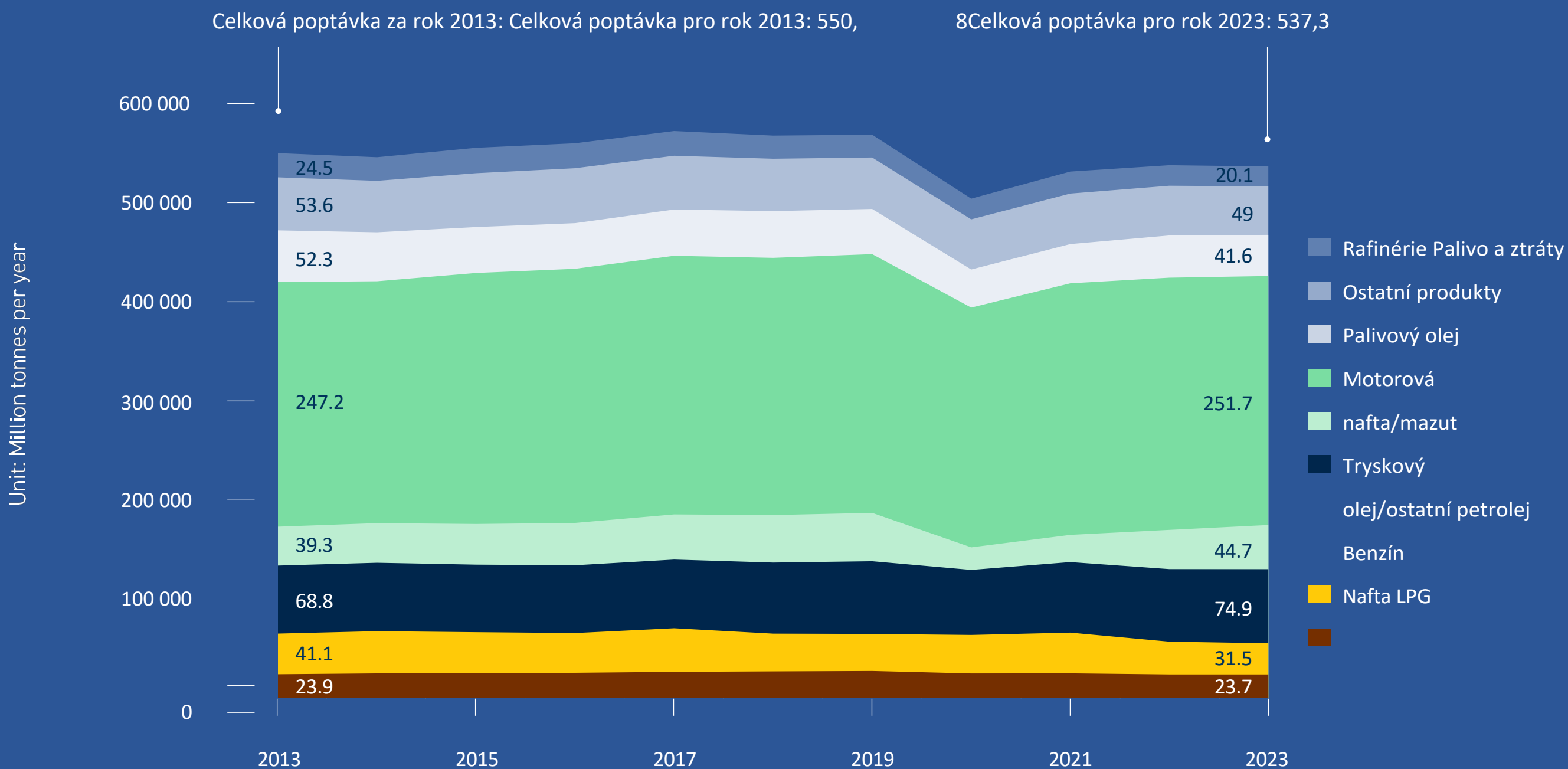
# Produkty



FIG.18

# HISTORICKÁ POPTÁVKA PO ROPNÝCH PRODUKTECH V EU-27

Zdroj: Wood Mackenzie



Od roku 2013 do roku 2019 byl v EU zaznamenán mírný nárůst poptávky po ropných produktech, a to zejména v důsledku zvýšení poptávky po motorové naftě/plynu a petroleji. V roce 2020 se celková poptávka po ropných produktech oproti roku 2019 snížila o 11 % v důsledku pandemie Covid-19. V letech 2021, 2022 a 2023 je poptávka silnější, ale nedosahuje úrovně roku 2019.



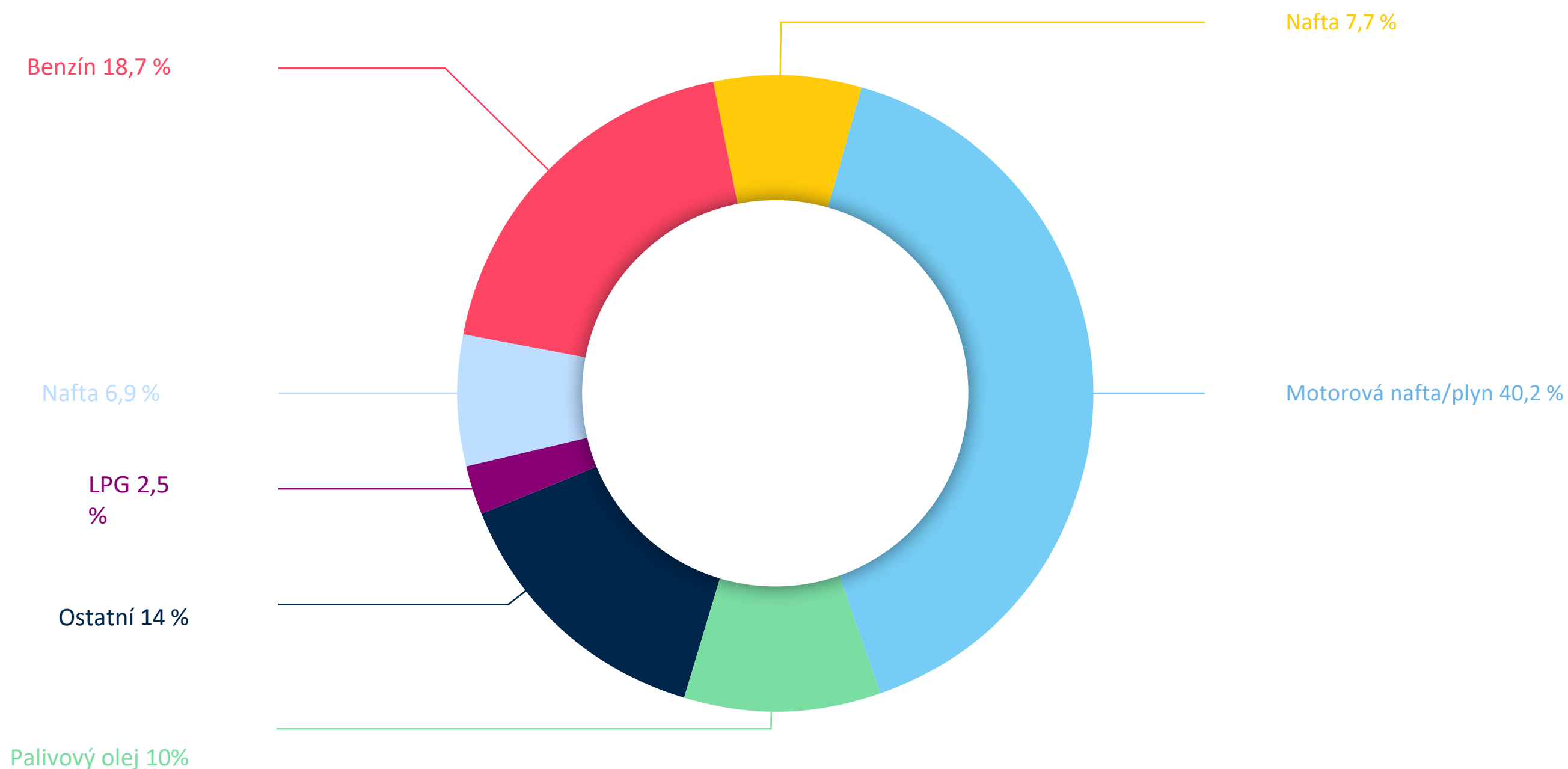




FIG.19

# PRŮMĚRNÁ PRODUKCE RAFINERÍÍ PODLE TYPU PRODUKTU V OECD EVROPA V ROCE 2022

Zdroj: Mezinárodní energetická agentura



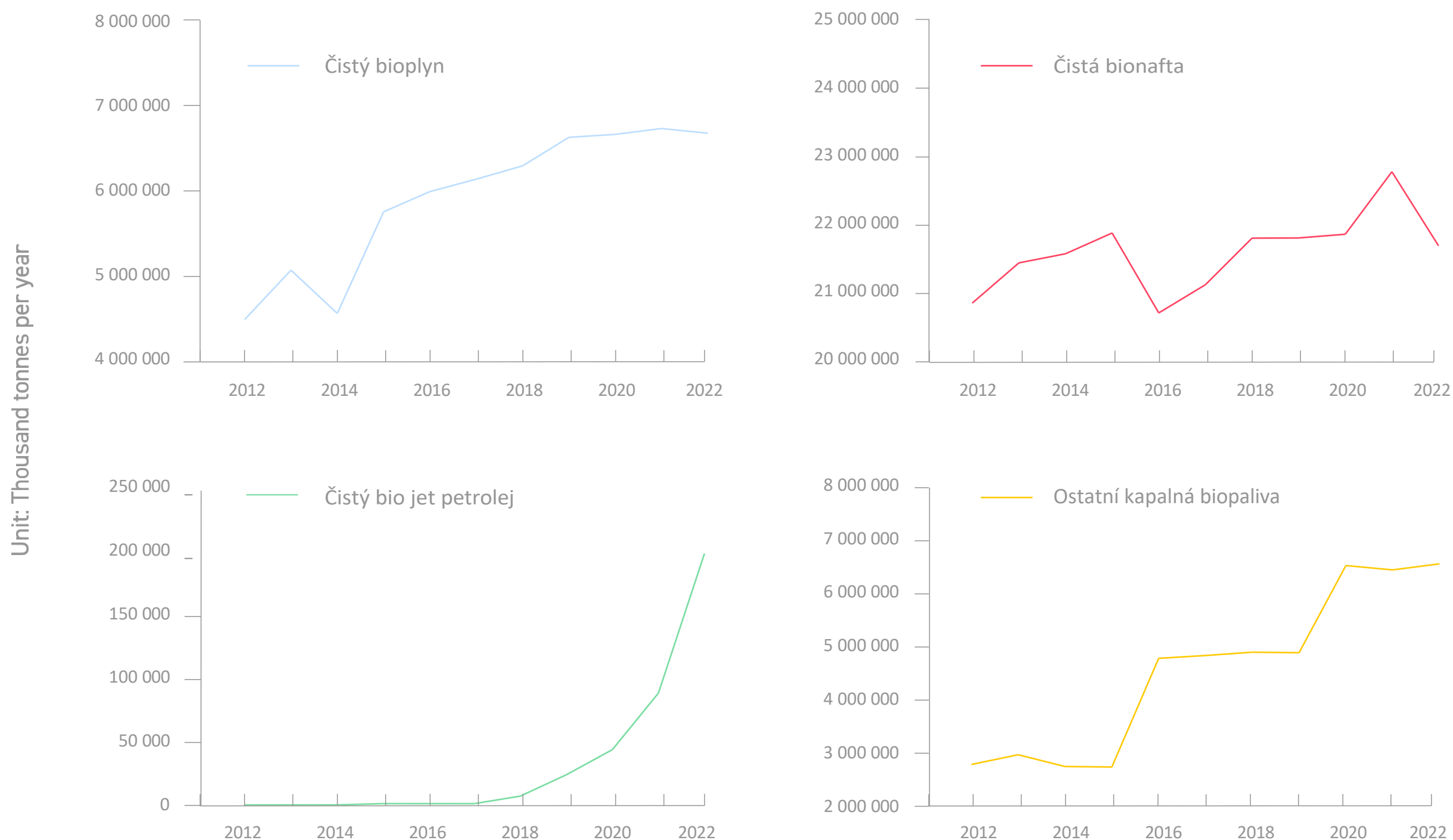
Z ropy se vyrábí celá řada produktů, od dopravních a průmyslových paliv až po chemické suroviny. Rafinerie v EU vyrábějí také mnoho speciálních produktů, jako je asfalt pro stavbu silnic a střech, maziva pro dopravu a průmysl, ropný koks pro kovoprůmysl a také vosky, rozpouštědla a další specializované produkty. Největší podíl na výrobě mají pohonné hmoty pro dopravu.

**Poznámka:** Vezměte prosím na vědomí, že z důvodu zaokrouhlování se čísla nemusí sčítat.

FIG.20

# VÝROBA BIOPALIV V ZEMÍCH EU-27

Zdroj: Eurostat

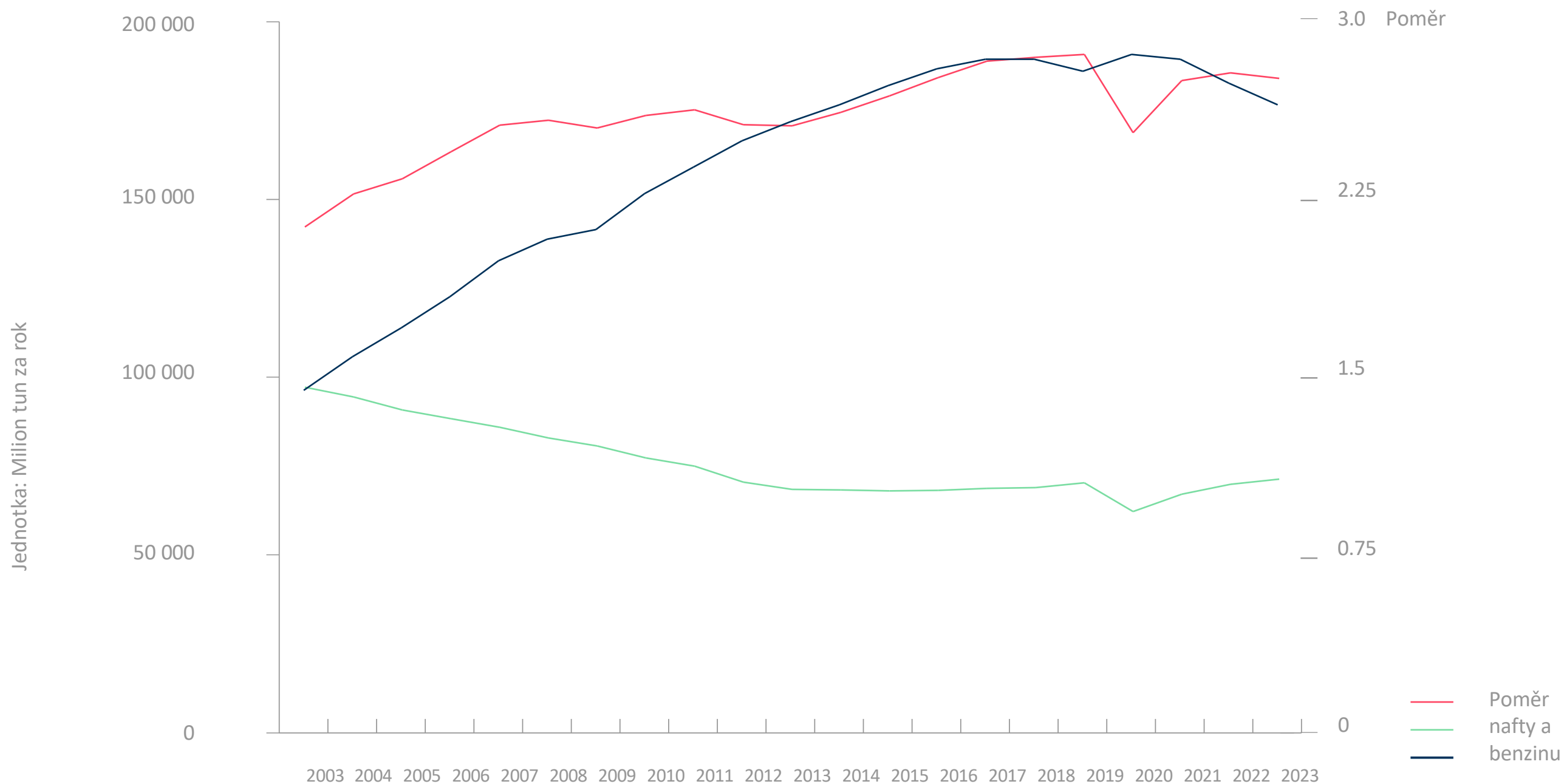


Výroba biopaliv pro letectví se po pandemii drasticky zvýšila a v letech 2019 až 2022 vzrostla o 88 %. Zvýšila se také výroba bioplynu a ostatních kapalných biopaliv, která se mezi lety 2019 a 2022 zvýší o 0,72 %, resp. 25,5 %. Výroba bionafty se ve stejném období snížila o 0,52 %.

FIG.21

# POPTÁVKA PO POHONNÝCH HMOTÁCH V SILNIČNÍ DOPRAVĚ V EU-27 V ROCE 2023

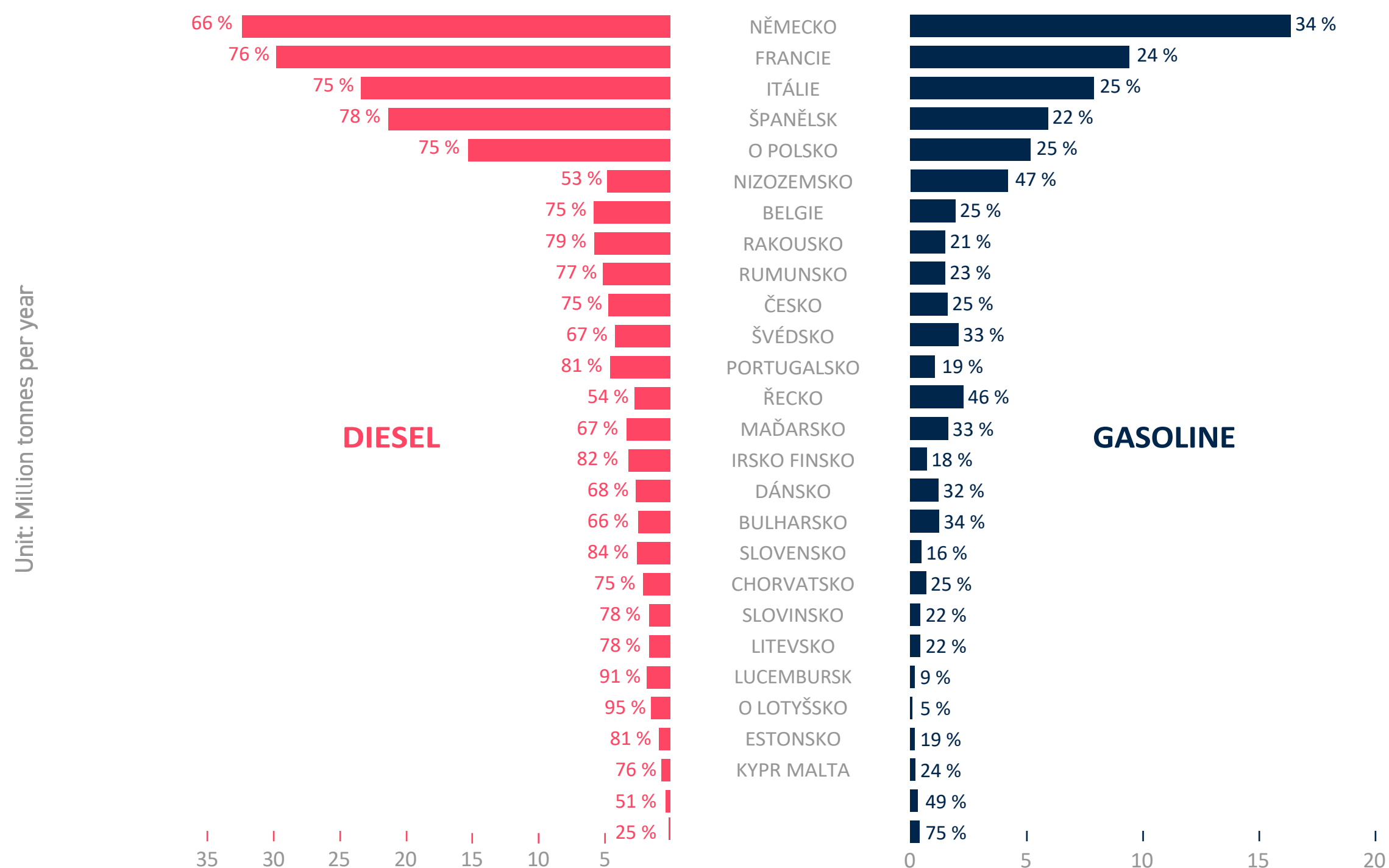
Zdroj: Wood Mackenzie



Daňově motivovaná dieselisace významně přispěla k zásadní změně struktury poptávky po pohonných hmotách v EU. Přechod od benzínu k naftě začal přibližně před 25 lety a vedl k výraznému poklesu poptávky po benzínu i k nedostatku výroby nafty v EU.

# FIG.22 POPTÁVKA PO POHONNÝCH HMOTÁCH V SILNIČNÍ DOPRAVĚ V ZEMÍCH EU-27 V ROCE 2023

Zdroj: Wood Mackenzie



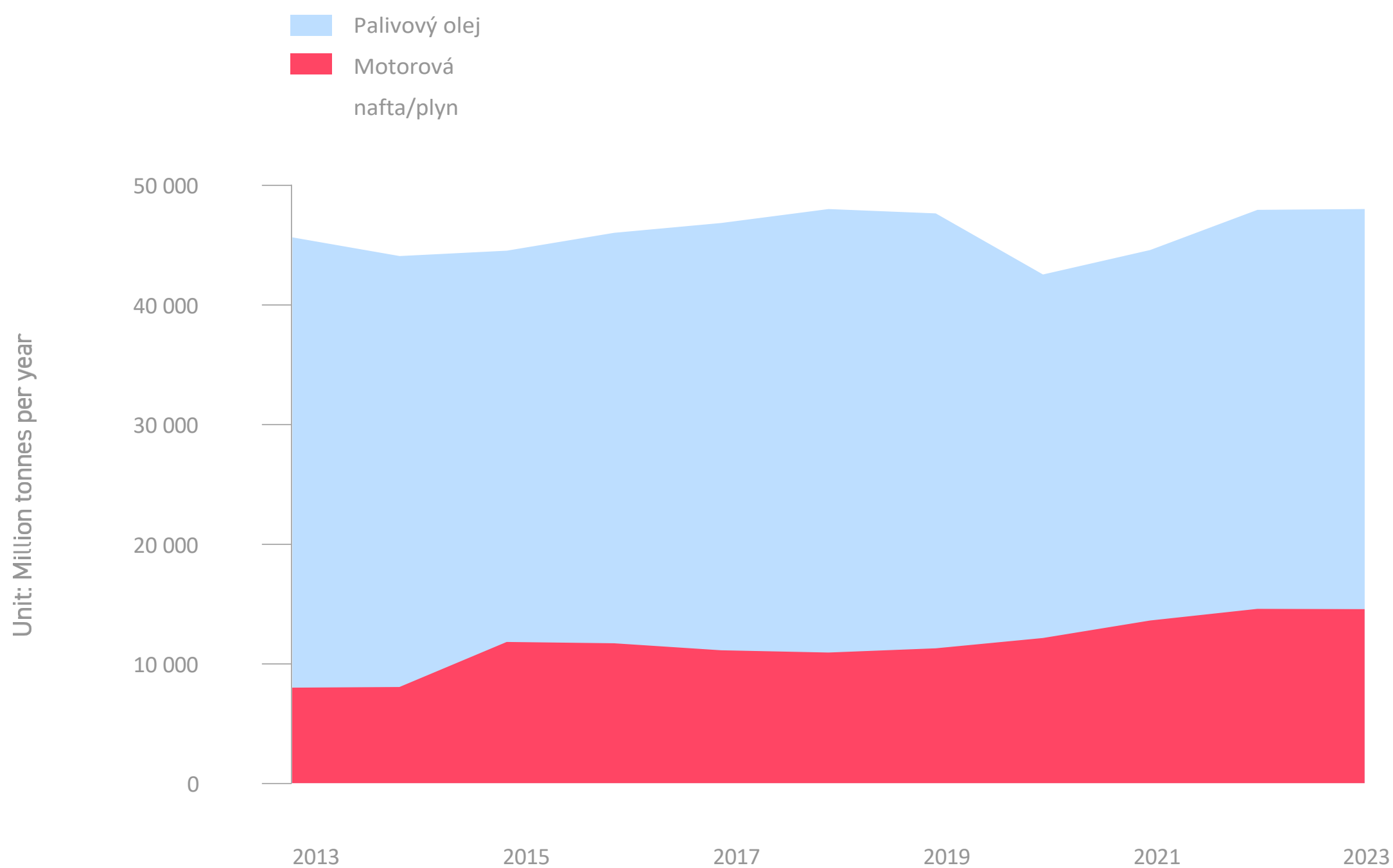
Přechod od benzínu k motorové naftě v posledních dvou desetiletích, který byl podpořen příznivými spotřebními daněmi z motorové nafty, vedl k vyšší poptávce po motorové naftě jako silničním palivu v naprosté většině členských států EU. V některých zemích, jako je Francie a Španělsko, je nerovnováha mnohem výraznější v důsledku ještě příznivější daňové politiky pro naftu.

Pokračující růst těžké nákladní dopravy v EU, který je dán vnitřním trhem a zahraničním obchodem, dále přispívá k růstu poptávky po motorové naftě. Nedávná opatření k vyrovnání úrovně zdanění nafty a benzínu by však mohla vyvolat postupný posun v poptávce po naftě.

FIG.23

# SPOTŘEBA PALIVA V NÁMOŘNÍ DOPRAVĚ V EU-27

Zdroj: Wood Mackenzie



V minulých letech došlo k nárůstu spotřeby lodního plynového oleje na úkor topného oleje. Přechod na zkapalněný zemní plyn (LNG) nebo používání čističů jsou alternativami, jak splnit nové emisní limity Mezinárodní námořní organizace (IMO).



# Závislost na importu



FIG.24a

# ČISTÉ OBCHODNÍ TOKY S RAFINOVANÝMI PRODUKTY PODROBNÝ POHLED NA BENZIN (BEZ BIOSLOŽEK)

Zdroj: Eurostat



Nadprodukce benzínu v EU se v průběhu let zvyšovala, a to i přes mírný pokles celkového objemu výroby v důsledku poklesu domácí spotřeby. Tento klesající trend domácí spotřeby se však od roku 2013 stabilizoval. Částečně to může být způsobeno změnou spotřebitelských preferencí ve vztahu k benzínu.

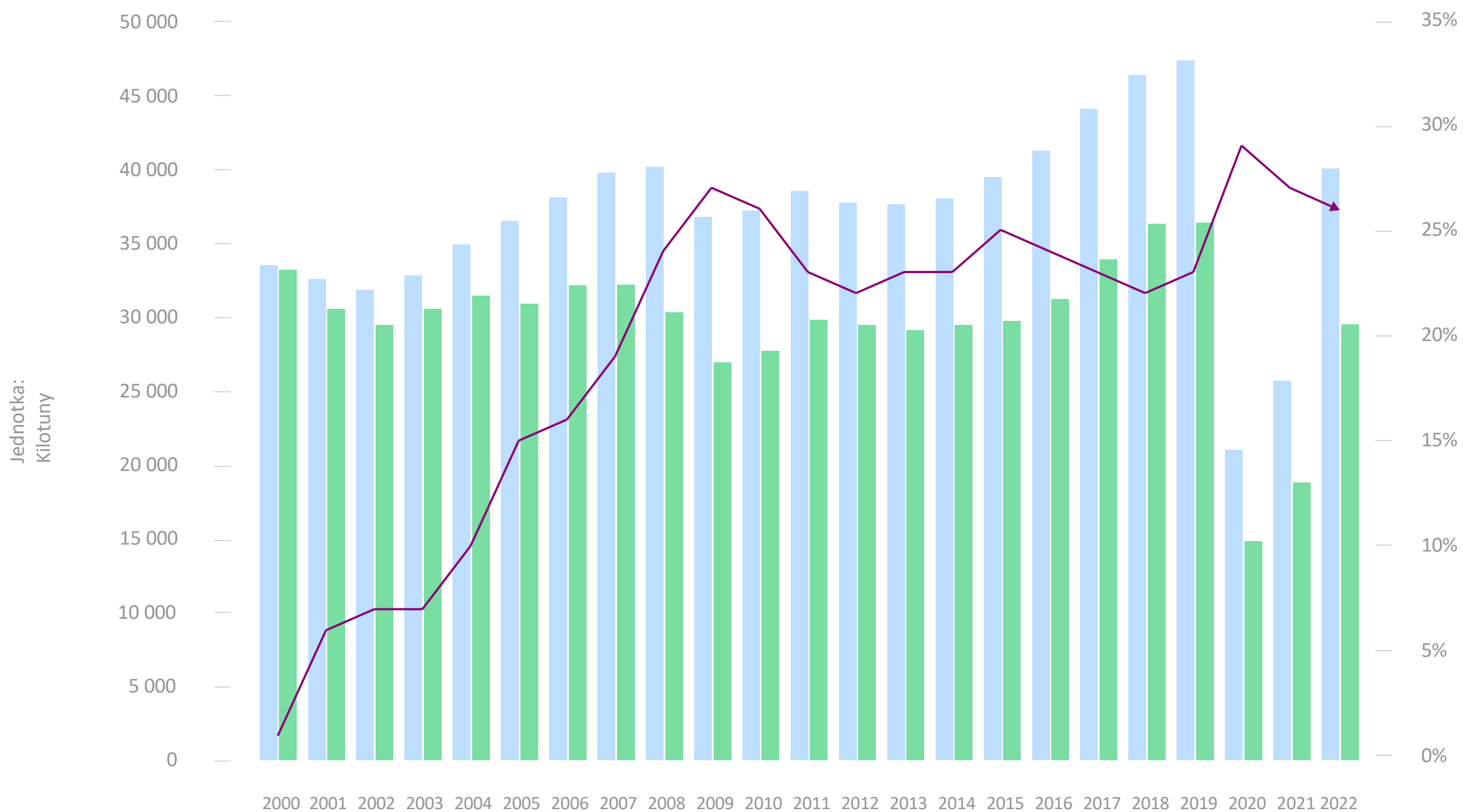


FIG.24b

# ČISTÉ OBCHODNÍ TOKY S RAFINOVANÝMI PRODUKTY V ZEMÍCH EU-27

## PODROBNÝ POHLED NA PETROLEJ (KROMĚ BIOSLOŽEK)

Zdroj: Eurostat



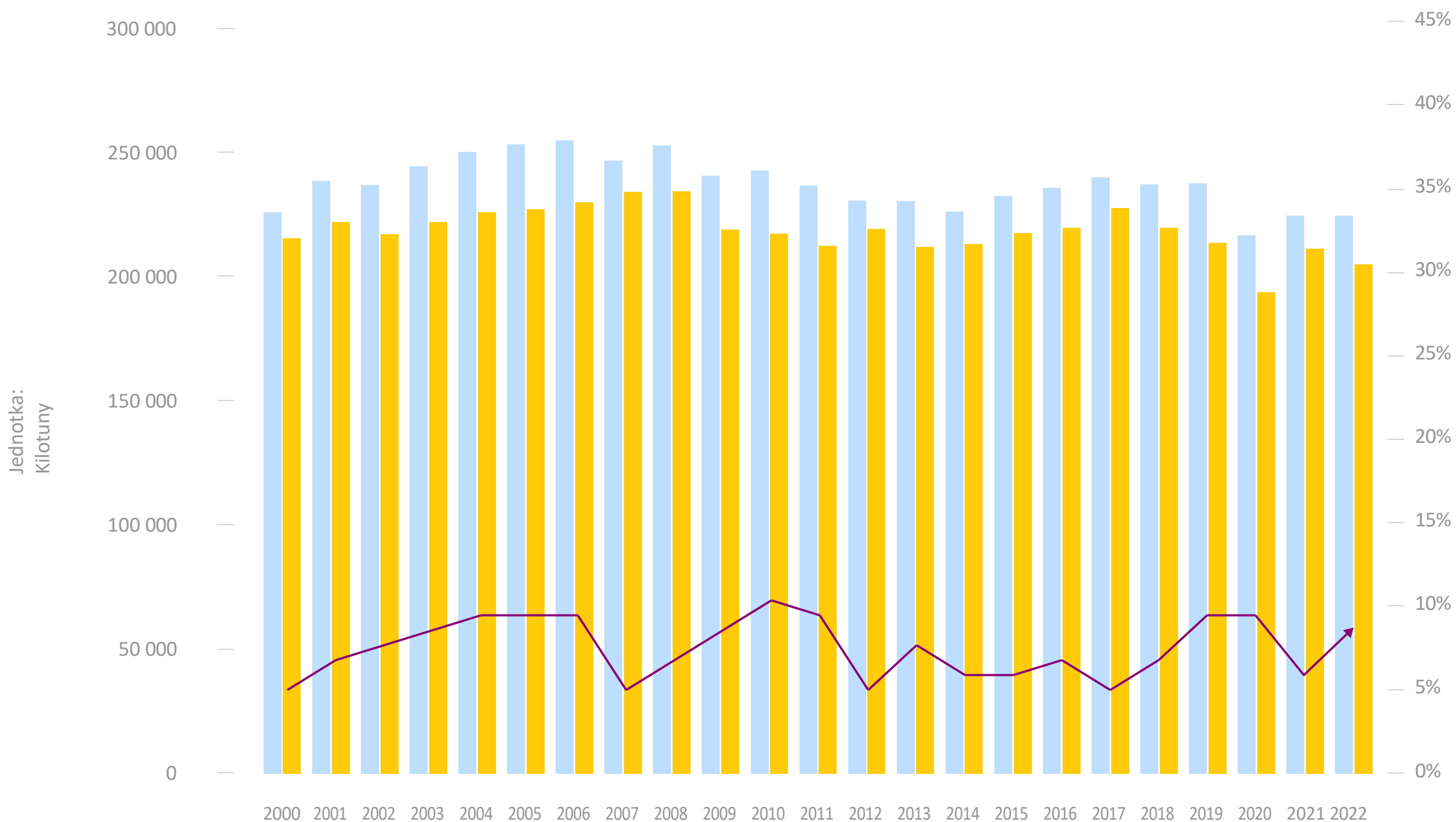
- Domácí spotřeba
- Domácí výroba
- Čistý dovoz v % konečné spotřeby

Pokud jde o petrolej, je EU závislá na dovozu, přičemž je do značné míry závislá na dodávkách z Ruska a Asie.

FIG.24c

# ČISTÉ OBCHODNÍ TOKY S RAFINOVANÝMI PRODUKTY HLOUBKOVÝ POHLED NA MOTOROVOU NAFTU/PLYNOVÝ OLEJ (BEZ BIOSLOŽEK)

Zdroj: Eurostat



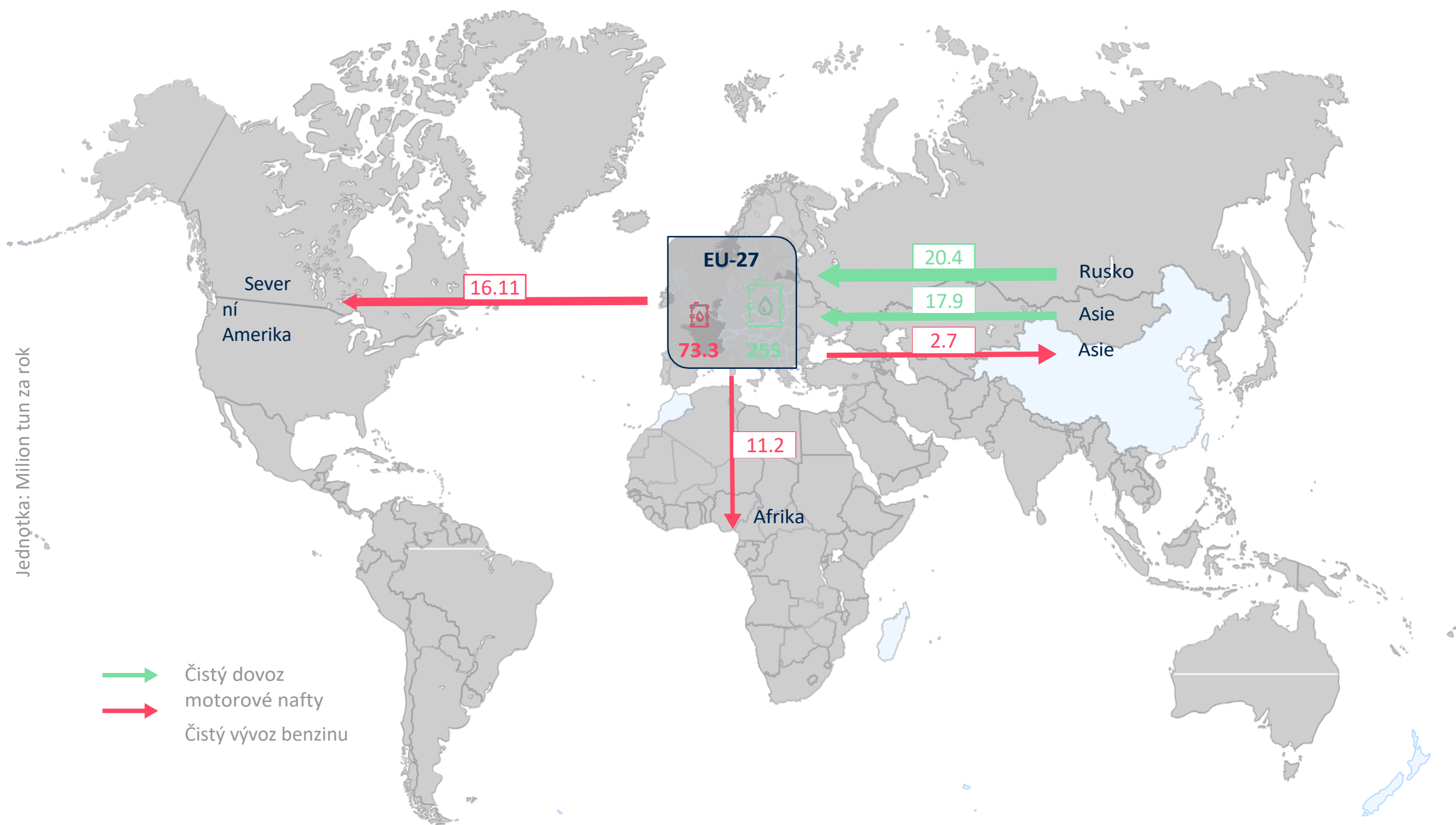
- Domácí spotřeba
- Domácí výroba
- Čistý dovoz v % konečné spotřeby

Naproti tomu u motorové nafty/plynu pokrývá EU většinu své spotřeby domácí výrobou.

FIG.25

# HLAVNÍ OBCHODNÍ TOKY S BENZINEM A MOTOROVOU NAFTOU/PLYNEM DO A Z EU-27 V ROCE 2022

Zdroj: Eurostat/Wood Mackenzie



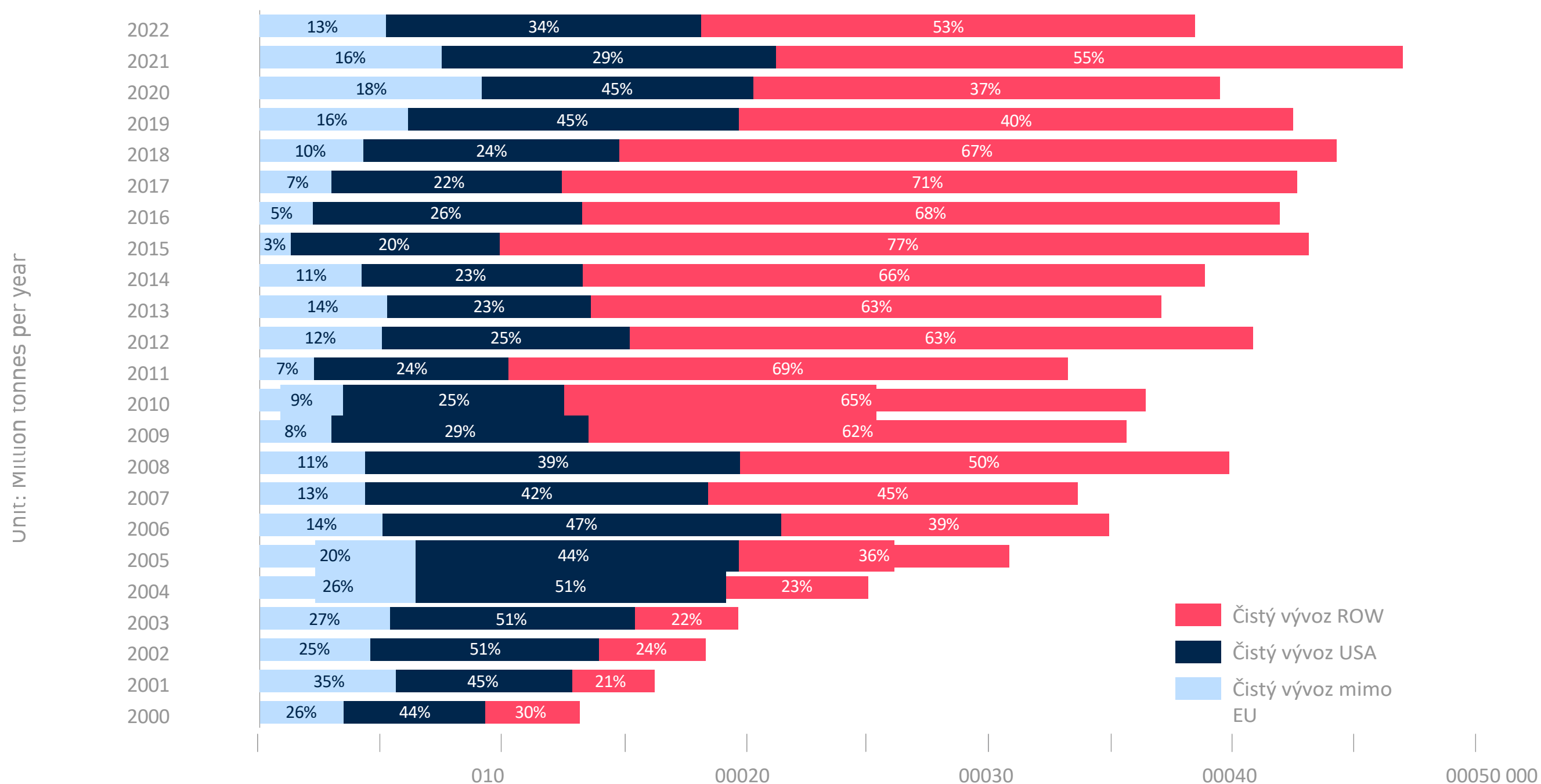
Hlavní obchodní toky do EU a z EU odrážejí nerovnováhu v poptávce po benzínu/naftě v Evropě. V důsledku toho je třeba vyvážet značné přebytky výrobní kapacity benzínu, zatímco Evropa se stala silně závislou na dovozu ze třetích zemí/regionů - zejména z Ruska, Blízkého východu a USA - aby uspokojila regionální poptávku po motorové naftě a leteckém palivu.

Severní Amerika byla tradičním vývozním trhem pro přebytky benzínu v Evropě, ale revoluce v těžbě břidlicové ropy a levná energie umožnily americkým rafineriím zvýšit dodávky pro svůj vnitřní trh a konkurovat rafineriím v EU na jiných vývozních trzích.

FIG.26

## OBCHODNÍ BILANCE S BENZINEM V EU-27: USA JSOU PRO EU KLÍČOVÝM VÝVOZNÍM TRHEM

Zdroj: Eurostat



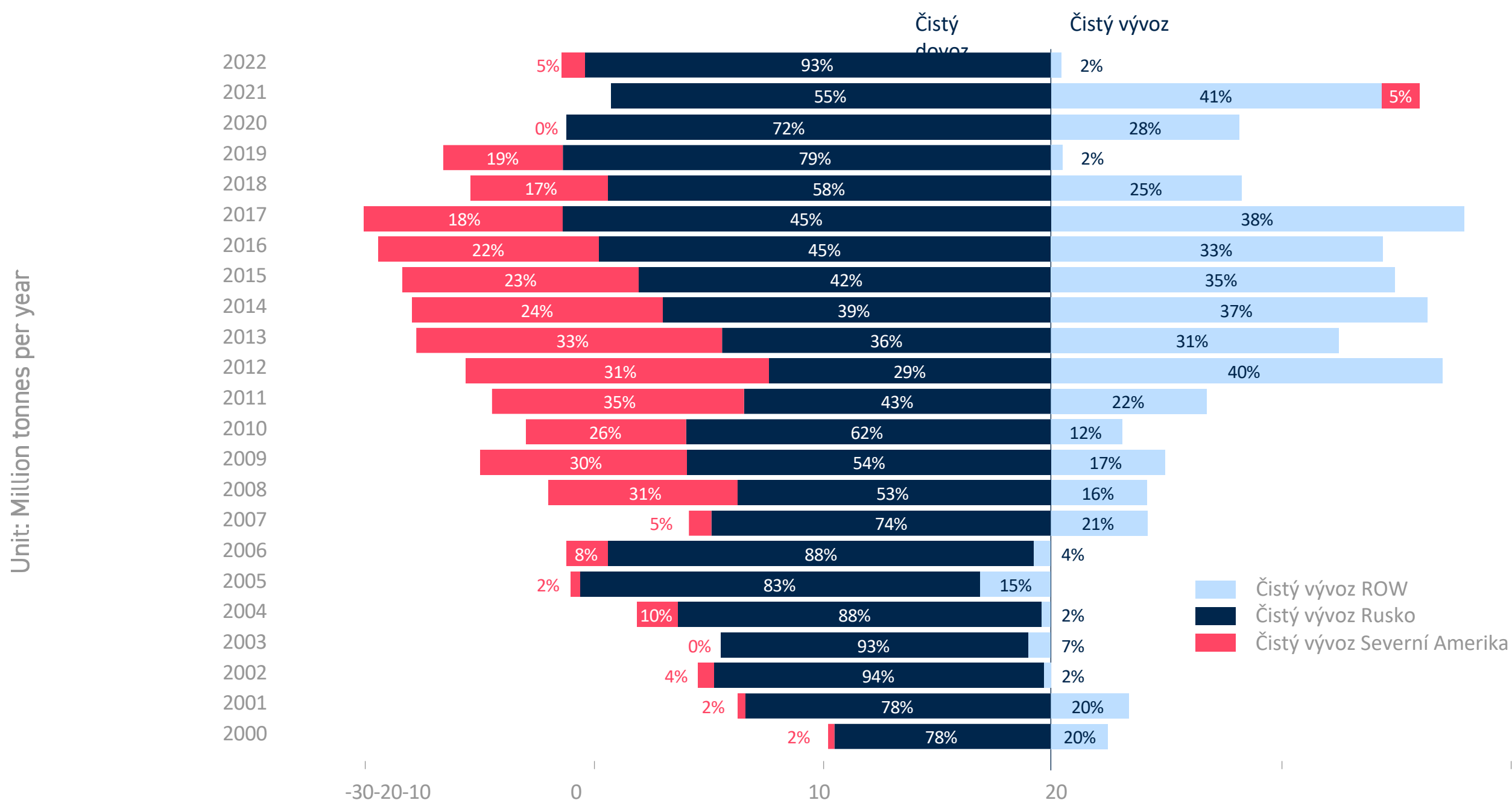
USA byly tradičně hlavním vývozním trhem pro strukturální přebytek benzínu v EU. Boom břidlicové ropy na konci roku 2000 snížil možnosti vývozu do USA a donutil rafinerie v EU hledat jiné trhy. Severní Amerika a Afrika jsou nyní pro EU dvěma klíčovými vývozními trhy. V roce 2022 souvisí pokles vývozu EU s celkovým poklesem její produkce ropy a vyšší poptávkou po pohonných hmotách pro dopravu po skončení pandemie. Tyto prvky vedly ke zvýšení závislosti na dovozu ropných produktů.

**Poznámka:** Vezměte prosím na vědomí, že z důvodu zaokrouhlování nemusí být součet čísel přesně 100 %.

FIG.27

# ČISTÉ OBCHODNÍ SALDO S PLYNEM A ROPOU V EU-27: RUSKO JE PŘEDNÍM VÝVOZCEM ROPY DO EU

Zdroj: Eurostat

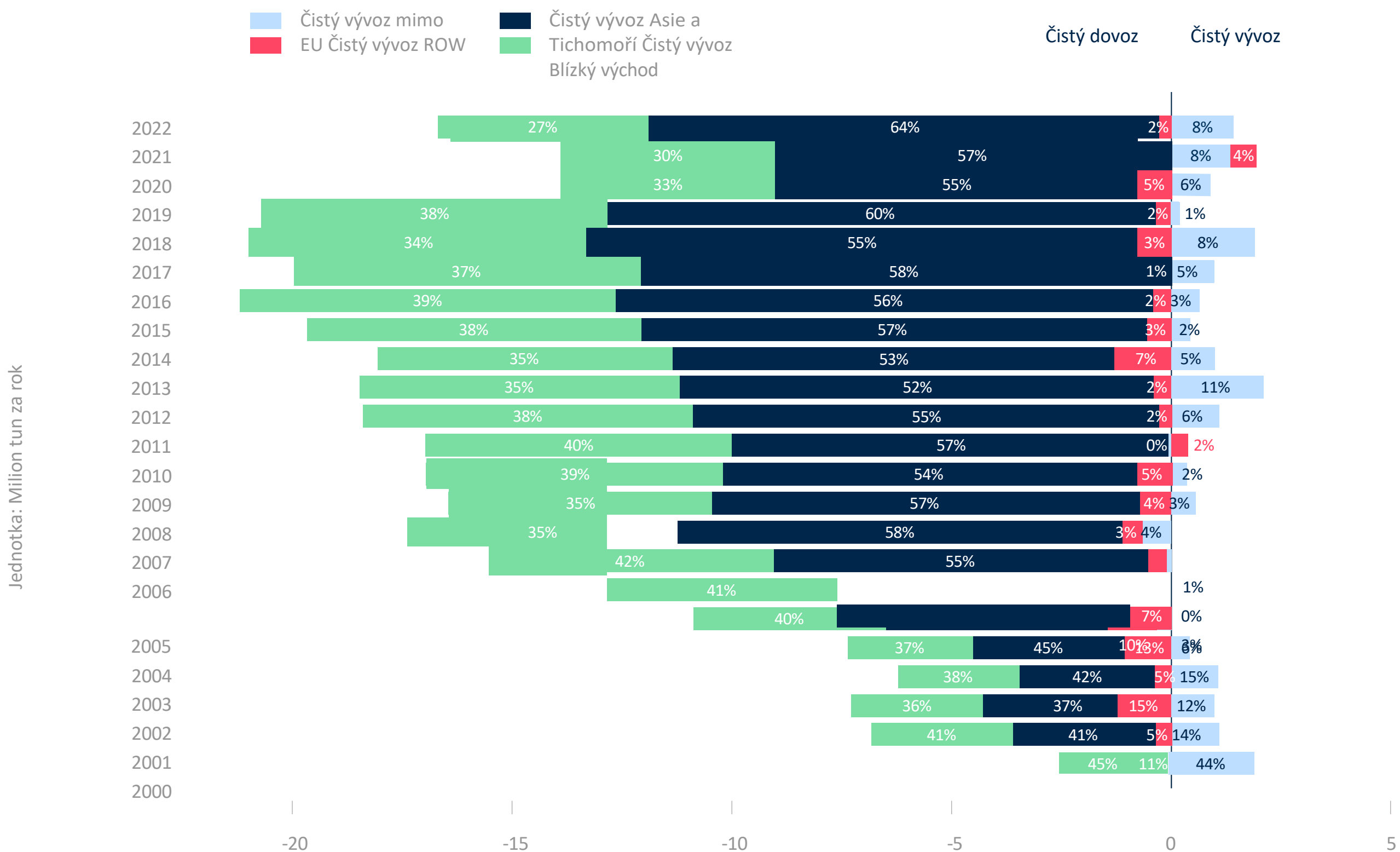


Po výrazném nárůstu dovozu motorové nafty z USA v letech 2008-2013 Rusko v letech 2014-2018 získalo zpět část ztracených podílů a zůstalo hlavním vývozcem motorové nafty do EU. Přetrvávající závislost EU na dovozu plynového oleje je důsledkem nerovnováhy mezi naftou a benzinem, s níž se EU potýká již řadu let. Po výrazném poklesu závislosti na dovozu v roce 2021 se tato závislost v roce 2022 opět zvýšila v důsledku vyšší poptávky po pohonných hmotách v dopravě. V květnu 2022 zavedla Evropská komise plán REPowerEU, jehož cílem je snížit závislost na ruských palivech v důsledku ruské války na Ukrajině.

FIG.28

# ČISTÁ OBCHODNÍ BILANCE EU-27 S LETECKÝM PALIVEM

Zdroj: Eurostat

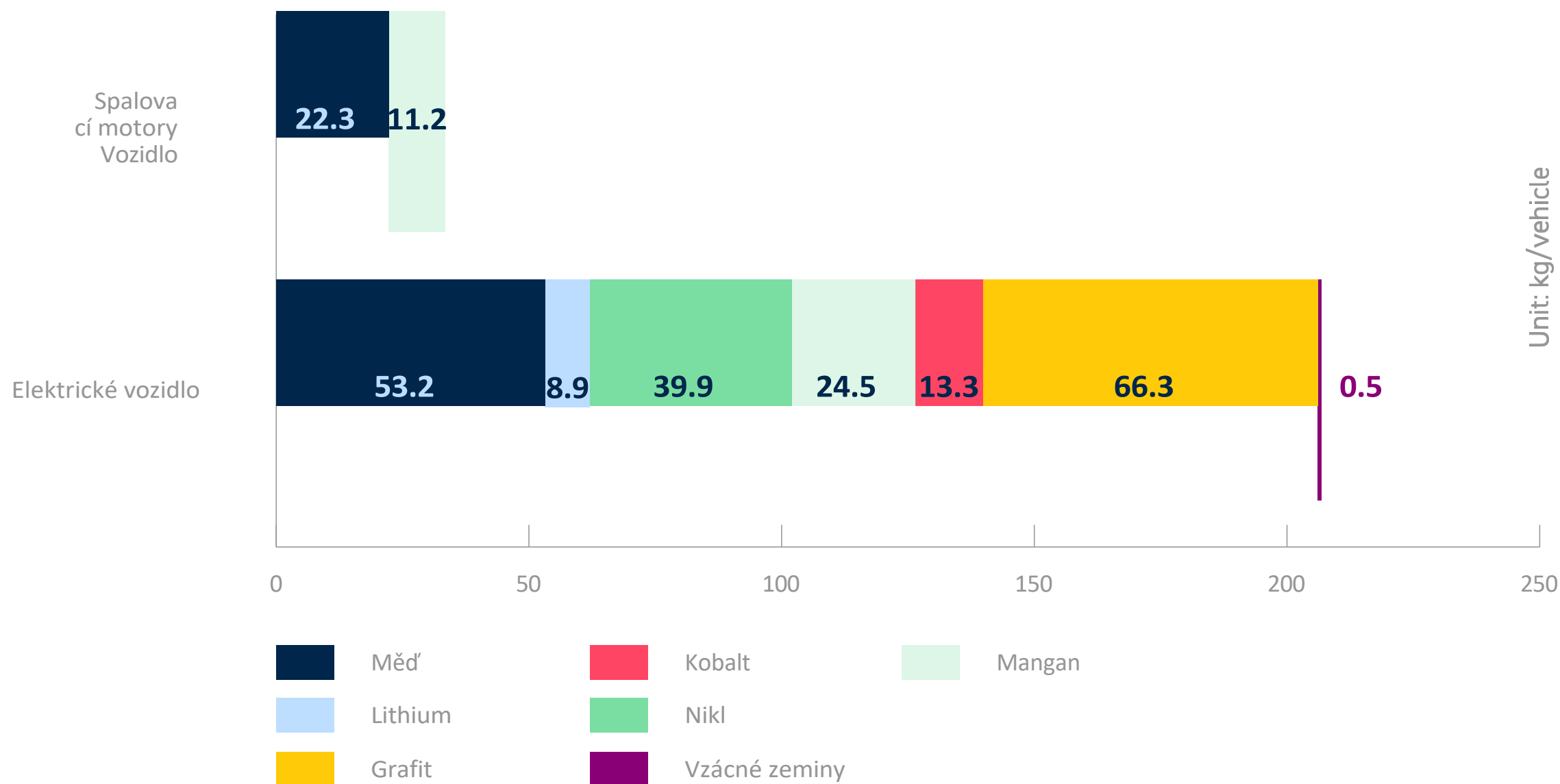


EU je značně závislá na dovozu leteckého paliva pocházejícího především ze Středního východu a v menší míře z asijsko-pacifické oblasti.

FIG.29

# MINERÁLY POUŽÍVANÉ V ELEKTRICKÝCH VOZIDLECH VE SROVNÁNÍ S BĚŽNÝMI VOZIDLY

Zdroj: Mezinárodní energetická agentura

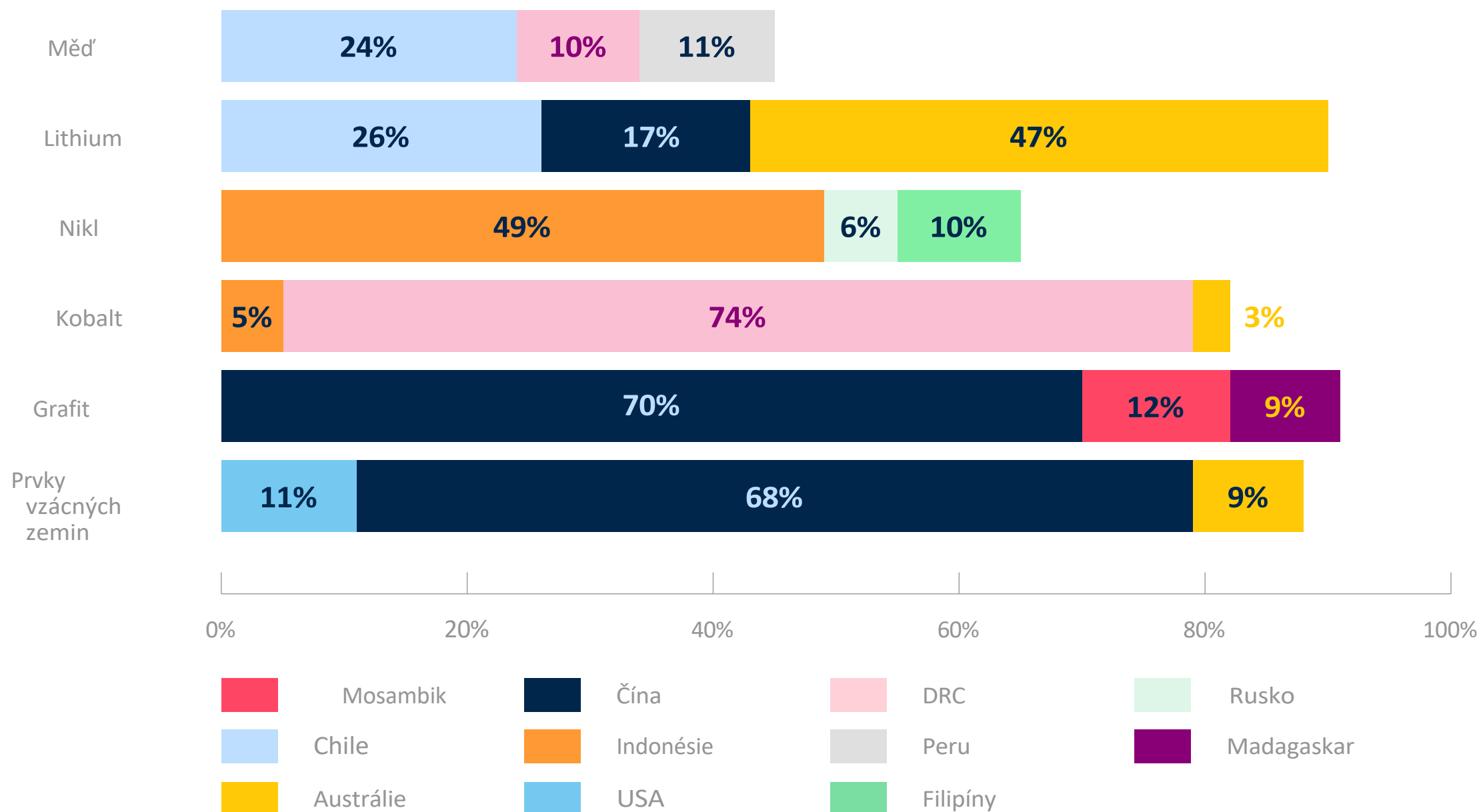


Typický elektromobil vyžaduje šestkrát více minerálních vstupů než běžný automobil. Lithium, nikl, kobalt, mangan a grafit mají zásadní význam pro výkon, životnost a hustotu energie baterií, zatímco prvky vzácných zemin jsou nezbytné pro permanentní magnety, které jsou nezbytné pro motory elektromobilů. Přechod na elektromobily bude mít za následek obrovský nárůst požadavků na tyto nerostné suroviny, což znamená, že energetický sektor se stává významnou silou na trzích s nerostnými surovinami.

FIG.30a

## PODÍL TŘÍ ZEMÍ S NEJVĚTŠÍM PODÍLEM NA TĚŽBĚ VYBRANÝCH NEROSTNÝCH SUROVIN, 2022

Zdroj: Mezinárodní energetická agentura



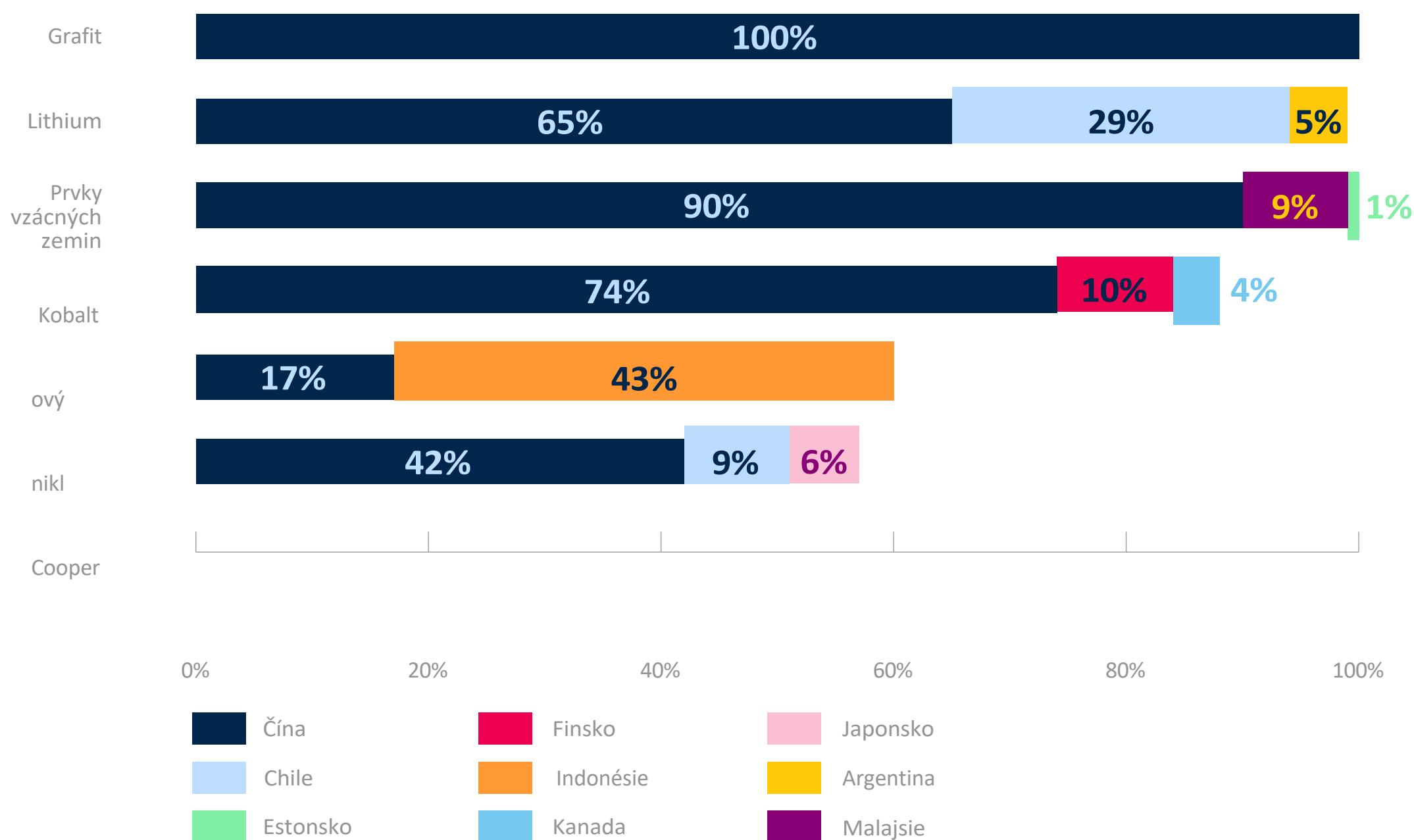
Vyhledka na rychlý nárůst poptávky po kritických nerostných surovinách, které jsou nezbytné pro technologie potřebné při přechodu na energetiku, vyvolává velké otázky ohledně dostupnosti a spolehlivosti dodávek. Těžba těchto nerostných surovin je koncentrovanější než těžba ropy. V případě lithia, kobaltu, grafitu a prvků vzácných zemin kontrolují tři největší světové producentské země více než tři čtvrtiny celosvětové produkce. V některých případech je jediná země zodpovědná za přibližně polovinu celosvětové produkce. Demokratická republika Kongo (DRK) a Čína byly v roce 2022 zodpovědné za přibližně 74 %, resp. 68 % celosvětové produkce kobaltu a prvků vzácných zemin.



FIG.30b

## PODÍL TŘÍ ZEMÍ S NEJVĚTŠÍ PRODUKČÍ NA ZPRACOVÁNÍ VYBRANÝCH NEROSTNÝCH SUROVIN, 2022

Zdroj: Mezinárodní energetická agentura



Vyhledka na rychlý nárůst poptávky po kritických nerostných surovinách, které jsou nezbytné pro technologie potřebné při přechodu na energetiku, vyvolává velké otázky ohledně dostupnosti a spolehlivosti dodávek. Úroveň koncentrace zpracovatelských provozů je obzvláště vysoká, přičemž Čína je silně zastoupena v celé oblasti: Podíl Číny na rafinaci činí přibližně 17 % u niklu, 65 % u lithia, 74 % u kobaltu, 90 % u prvků vzácných zemin a 100 % u grafitu. Vysoká míra koncentrace, umocněná složitými dodavatelskými řetězci, zvyšuje rizika, která by mohla vzniknout v důsledku fyzického narušení, obchodních omezení

nebo jiného vývoje v hlavních producentských zemích.

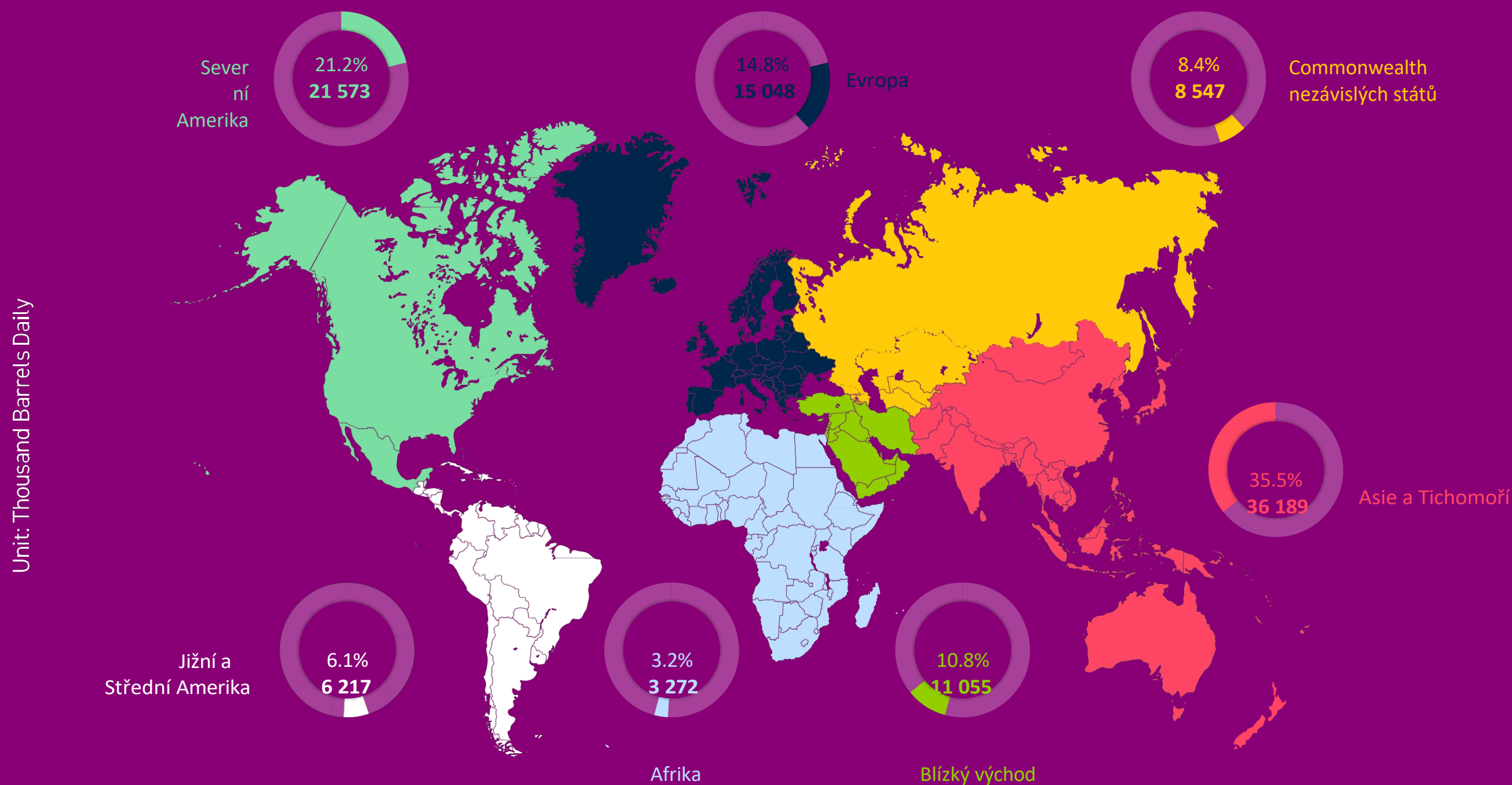


# Upřesnění

FIG.31

# GLOBÁLNÍ RAFINÉRSKÁ KAPACITA V ROCE 2022

Zdroj: Energetický institut



Rafinace je rozšířena po celém světě a je skutečně globálním podnikem. Podíl Evropy, který zůstal stabilní na úrovni 14,8 %, je třetím největším regionem rafinérského průmyslu, hned za Asií a Tichomořím (35,5 %) a Severní Amerikou (21,2 %).

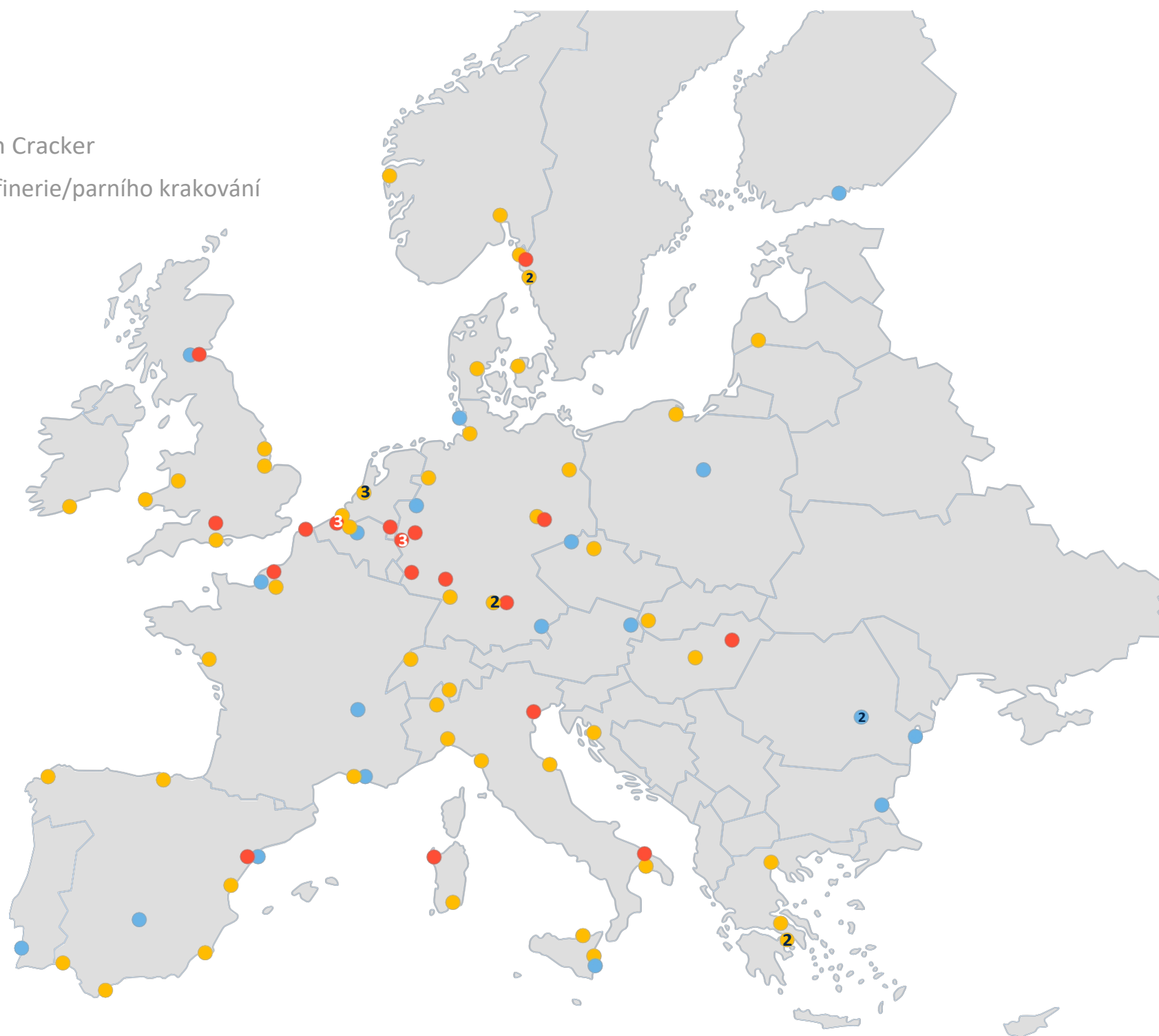


FIG.32

# RAFINERIE/PARNÍ KRAKOVACÍ ZAŘÍZENÍ V EVROPĚ

Zdroj: Concawe a Petrochemical Europe

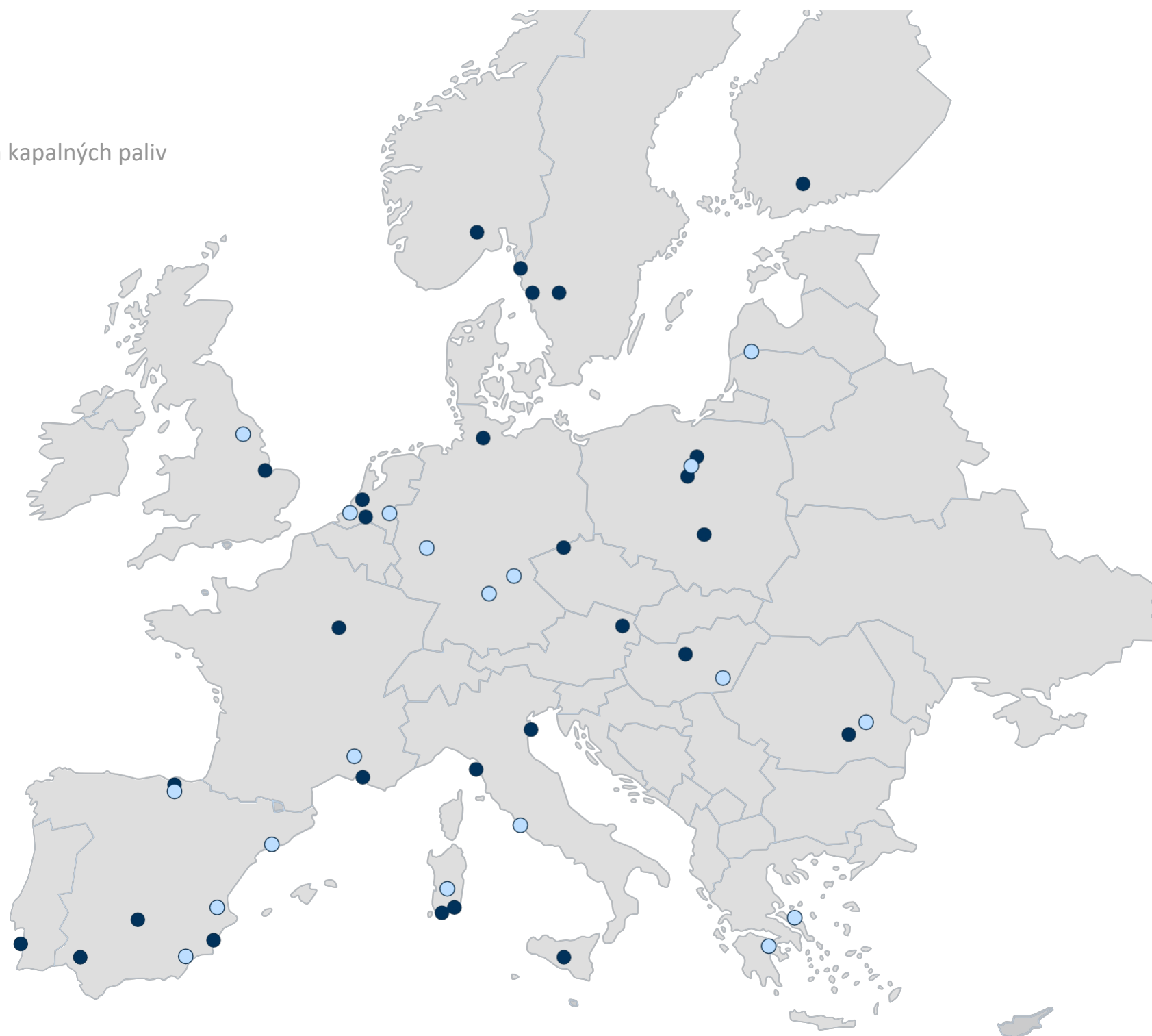
- Umístění rafinerie
- Umístění zařízení Steam Cracker
- Umístění integrované rafinerie/parního krakování



Velký počet rafinerií je integrován s parními krakovacími zařízeními, která vyrábějí suroviny pro petrochemický průmysl, nebo se nachází v jejich těsné blízkosti. Tato propojení ukazují, jak je rafinace nedílnou součástí průmyslového hodnotového řetězce a poskytuje základ pro pokročilé výrobky s vysokou hodnotou.

Zdroj: FuelsEurope

- Vodíkové projekty
- Projekty nízkouhlíkových kapalných paliv



V červnu 2024 bylo v provozu nebo v blízké budoucnosti bylo v provozu 28 projektů nízkouhlíkových kapalných paliv. Kromě toho existovalo 19 vodíkových projektů na různých úrovních připravenosti.

























Pravidelné aktualizace mapy a další informace o jednotlivých projektech najdete na našich webových stránkách [cleanfuelsforall.eu](https://cleanfuelsforall.eu).



FIG.34

## 75 HLAVNÍCH RAFINERÍÍ BYLO V PROVOZU V ROCE EU-27, VELKÁ BRITÁNIE, NORSKO A ŠVÝCARSKO NA KONCI ROKU 2023

Zdroj: Concawe

























COUNTRY	POČET REFINERIE	COUNTRY	POČET REFINERIE
 Rakousko	1	 Irsko	1
 Belgie	2	 Itálie	10
 Bulharsko	1	 Litva	1
 Chorvatsko	1	 Nizozemsko	5
 Česko	2	 Polsko	2
 Dánsko	2	 Portugalsko	1
 Finsko	1	 Rumunsko	3
 Francie	6	 Slovensko	1
 Německo	11	 Španělsko	8
 Řecko	4	 Švédsko	3
 Maďarsko	1		
<b>EU-27 CELKEM = 67</b>			
   CH + NO + UK	8		
<b>CELKEM = 75</b>			

75 "hlavních" rafinerií, které budou v roce 2023 v provozu v EU-27, Spojeném království, Norsku a Švýcarsku, bude mít primární rafinační kapacitu 677,3 milionu tun - podobně jako v roce 2021. To představuje pokles primární rafinační kapacity o 104 miliony tun od roku 2009.

FIG.35

## HLAVNÍ RAFINERIE V EU-27, VELKÉ BRITÁNII, NORSKU A ŠVÝCARSKU MĚLY 677,3 MILIONU T PRIMÁRNÍ RAFINAČNÍ KAPACITA V ROCE 2023

Zdroj: Concawe

COUNTRY	Hlavní proud > 1,5 mil. tun ročně
	Mt/a
 Rakousko	10.2
 Belgie	33.7
 Bulharsko	6.1
 Chorvatsko	4.7
 Česko	8.3
 Dánsko	9.1
 Finsko	10.8
 Francie	60.4
 Německo	104.4
 Řecko	26.2
 Maďarsko	8.1
 Irsko	3.8
 Itálie	87.1
 Litva	10.2
 Nizozemsko	63.9
 Polsko	30.7
 Portugalsko	11.9
 Rumunsko	12.5
 Slovensko	5.6
 Španělsko	74.3
 Švédsko	20.8
<b>EU-27 CELKEM</b>	<b>602.8</b>
 Norsko	10.9
 Švýcarsko	3.4
 Spojené království	60.2
<b>NO + CH + UK</b>	<b>74.5</b>
<b>CELKEM</b>	<b>677.3</b>

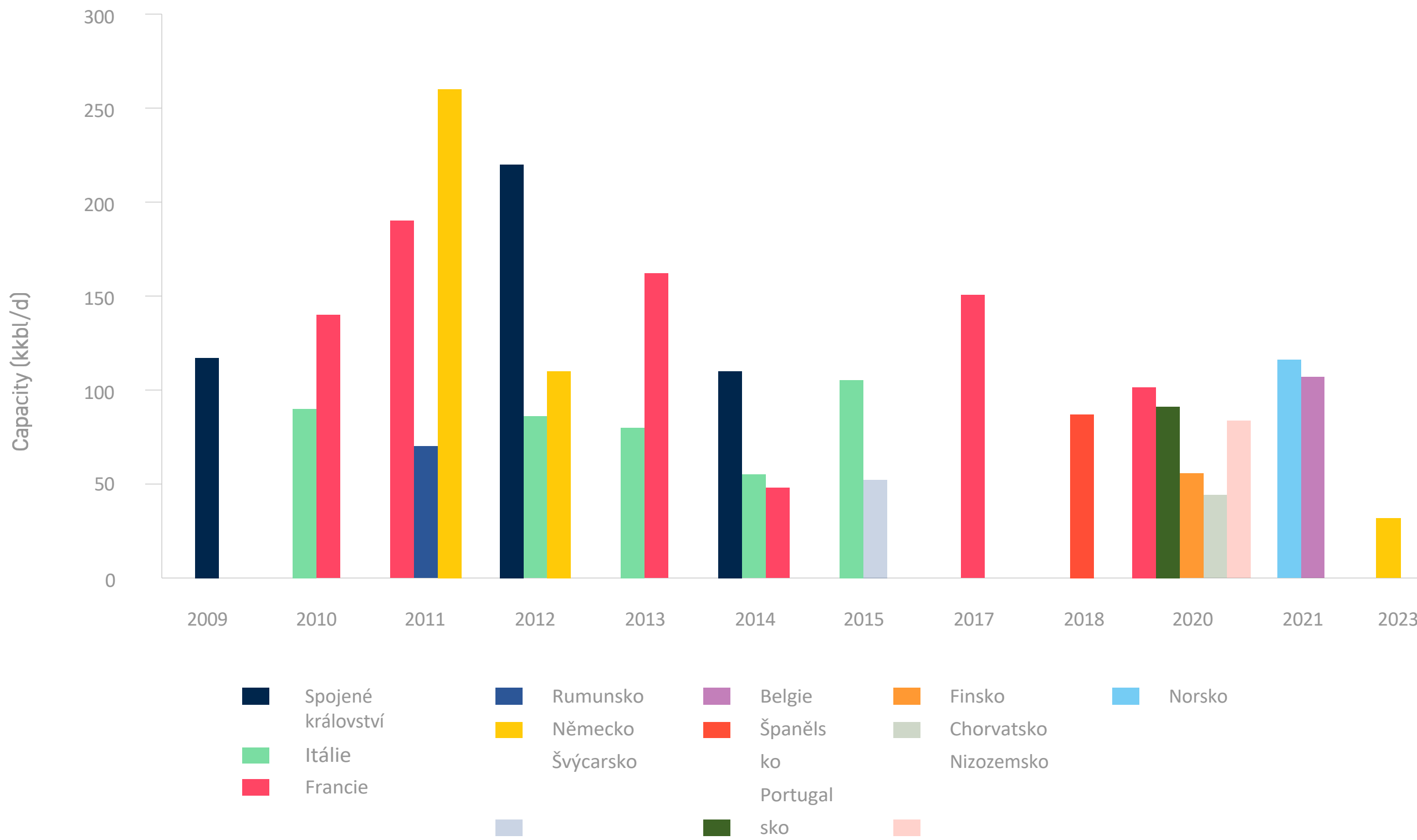
75 hlavních rafinerií, které byly v roce 2023 v provozu v EU-27, Spojeném království, Norsku a Švýcarsku, mělo primární rafinační kapacitu 677,3 milionu tun. To představuje pokles primární rafinační kapacity o 129 milionů tun od roku 2009. V roce 2023 nedošlo k uzavření žádné hlavní rafinerie.

**Poznámka:** Rafinérská kapacita je vyjádřena v milionech tun za rok. Čísla se nemusí sčítat z důvodu zaokrouhlování.

FIG.36

# UZAVÍRÁNÍ RAFINERÍÍ V EVROPĚ

Zdroj: Concawe

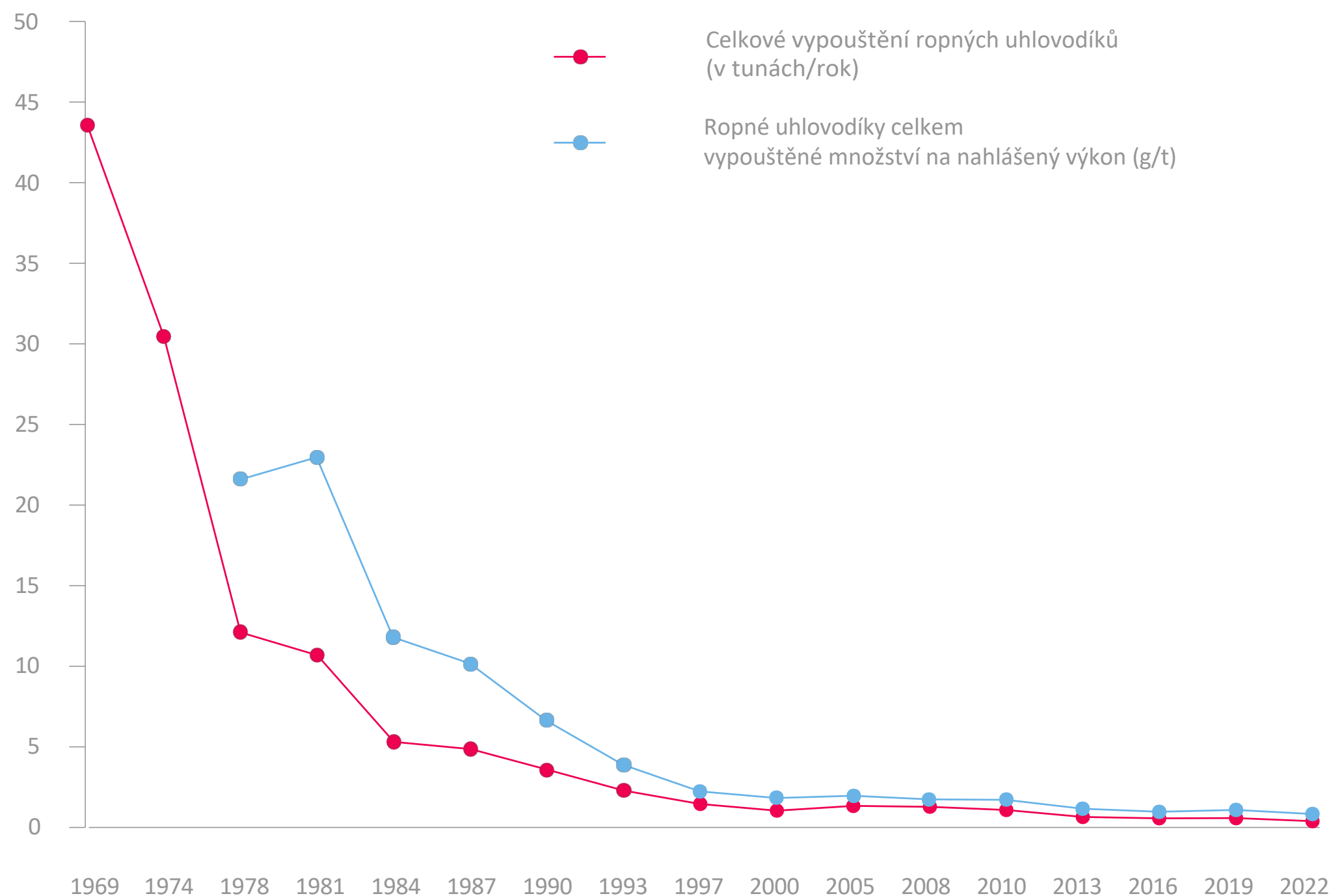


Od roku 2009 bylo z téměř 100 rafinerií provozovaných v Evropě uzavřeno nebo transformováno 27 rafinerií (prahová hodnota > 30 kbbl/d nebo 1,5 mil. t/rok). V současné době nejméně pět rafinerií v Evropě prošlo procesem transformace, kdy se odklonily od ropy a přeměnily se na biorafinerie. V roce 2023 byla uzavřena jedna specializovaná rafinerie.

FIG.37

## KVALITA ODPADNÍCH VOD Z RAFINERÍÍ: OLEJ VYPOUŠTĚNÝ DO VODY

Zdroj: Concawe

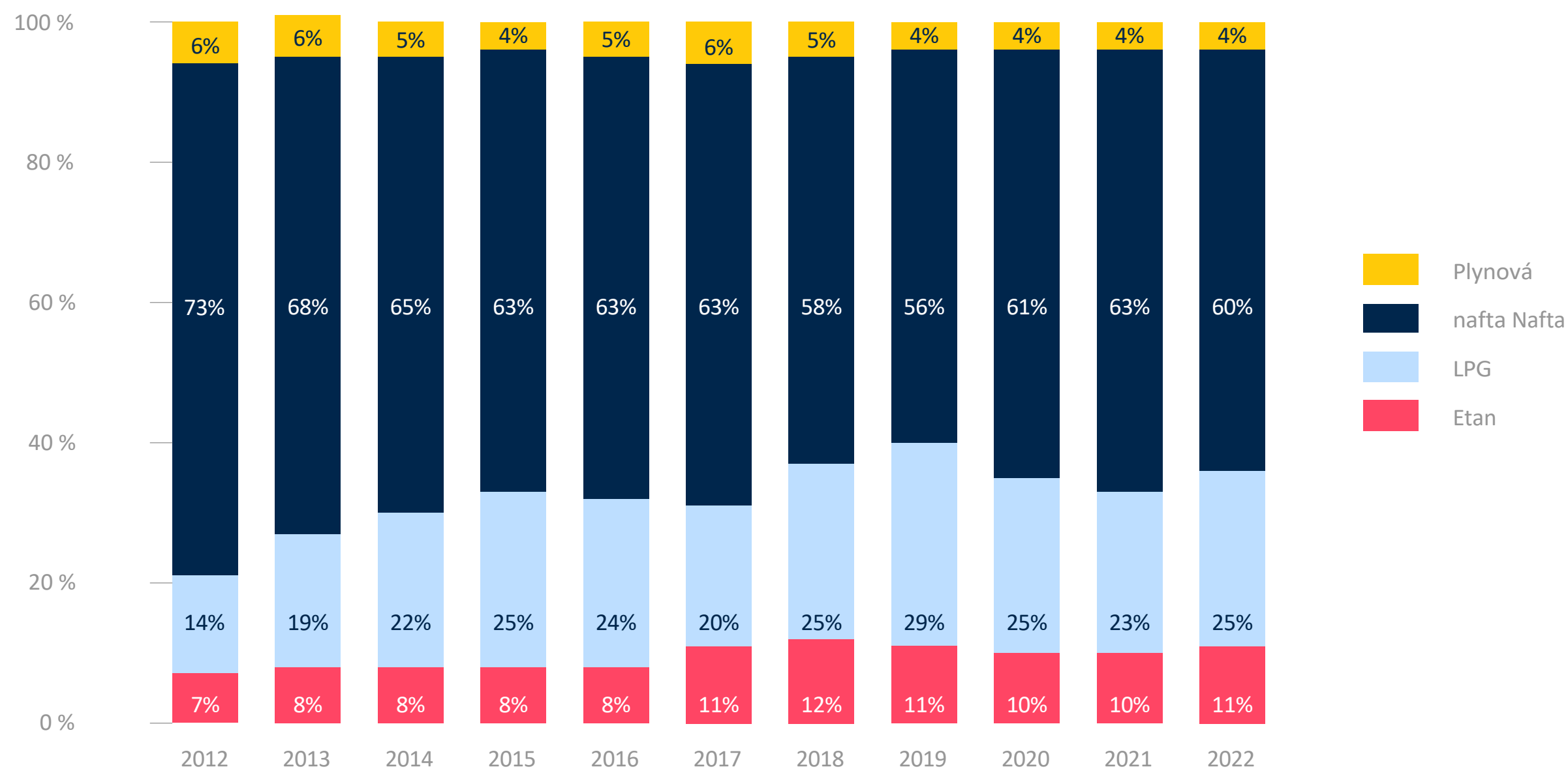


Rafinerie v EU v posledních desetiletích výrazně zlepšily kvalitu odpadních vod z rafinerií. Množství celkových ropných uhlovodíků (TPH) vypouštěných v odpadních vodách ze zařízení, která podala zprávu, se nadále snižovalo na extrémně nízkou úroveň ve srovnání s obdobím před rokem 1990; a to jak z hlediska absolutního množství vypouštěných TPH, tak z hlediska množství vyjádřeného ve vztahu k objemu zpracovávaných surovin (průtoku) a rafinační kapacitě zařízení.

FIG.38

# VYUŽITÍ SUROVIN V CHEMICKÉM PRŮMYSLU

Zdroj: ICIS/CEFIC



Rafinérské odvětví EU je úzce propojeno s petrochemickým odvětvím. Velká část petrochemických surovin je závislá na rafinovaných produktech, jako je nafta a ropné plyny.

**Poznámka:** Vezměte prosím na vědomí, že z důvodu zaokrouhlování nemusí být součet čísel přesně 100 %.



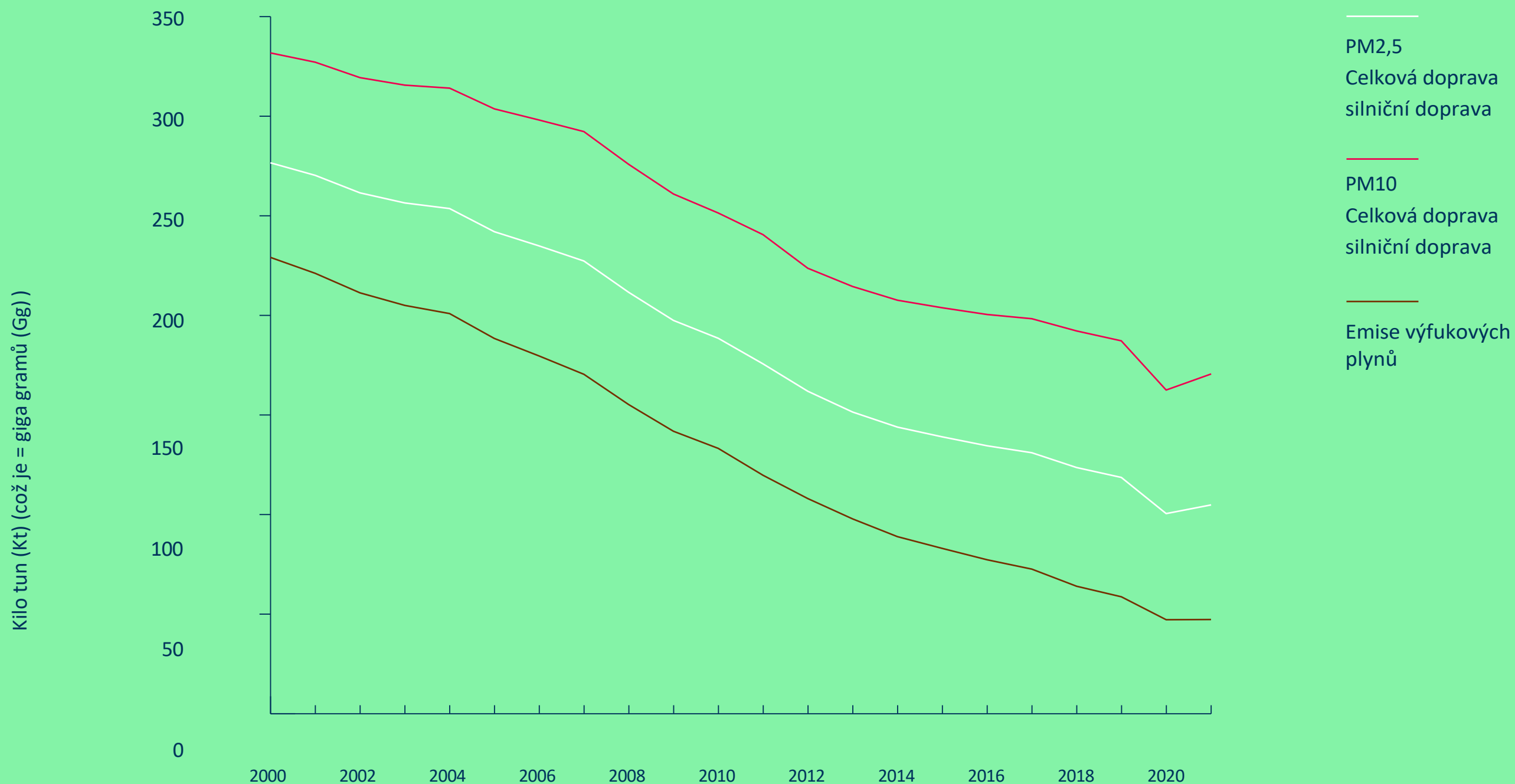
# Emise



FIG.39a

## OD ROKU 2000 SE EMISE PM Z VÝFUKOVÝCH PLYNŮ V EU SNÍŽILY O VÍCE NEŽ 35 %.

Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí



Emise pevných částic se neustále snižují díky čistšímu dieselovému palivu, moderním motorům a účinné technologii regulace emisí. Od zavedení normy Euro 6 používají moderní silniční vozidla se vznětovými motory vysoce účinné filtry, které odstraňují 99,9 % PM. Navzdory mírnému nárůstu hodnot PM v letech 2020 až 2021 v důsledku ukončení omezení cestování podle směrnice COVID emise PM nadále klesají a jsou výrazně nižší ve srovnání s emisemi před pandemií.



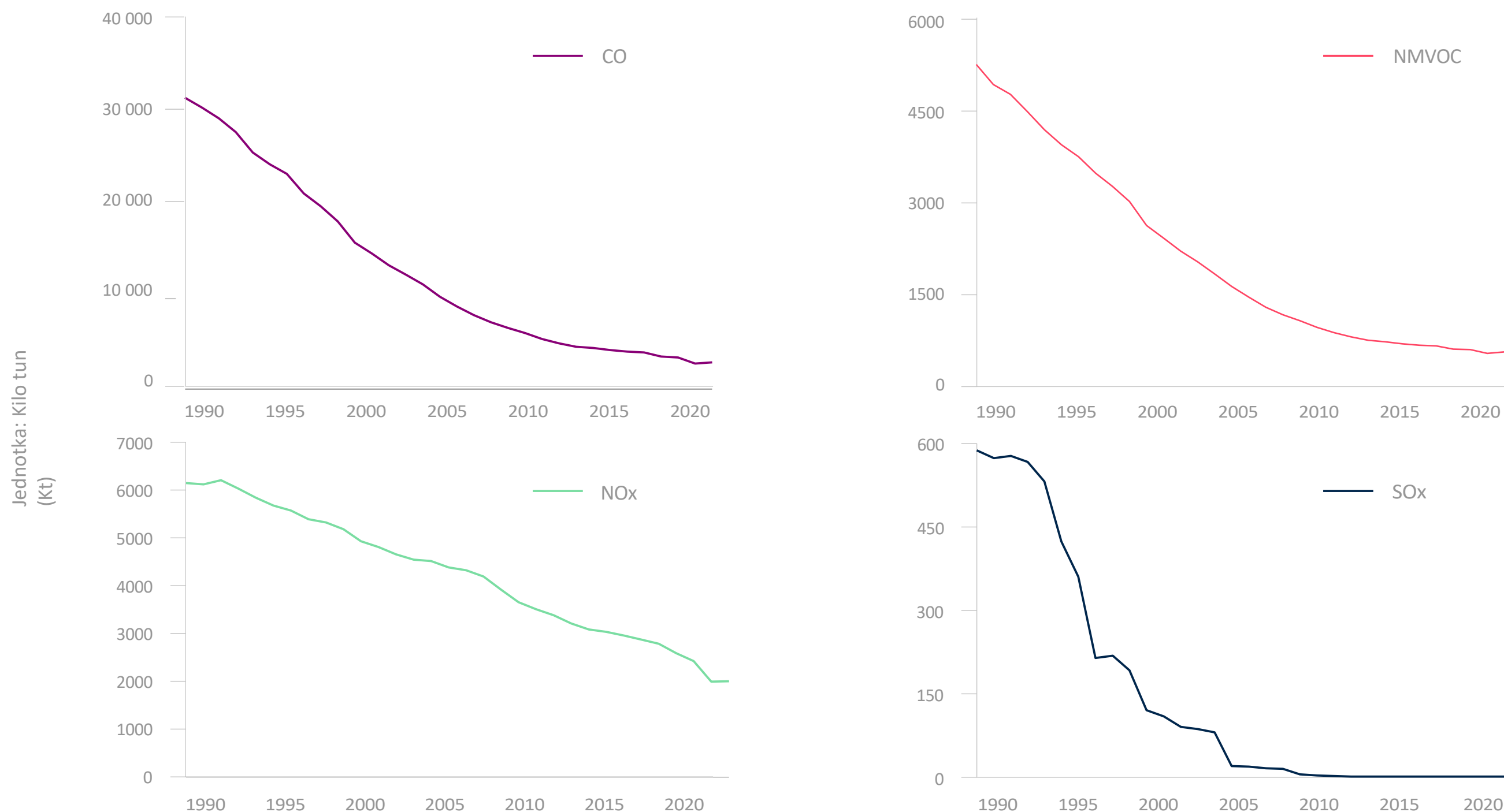




FIG.39b

## OD ROKU 1990 SE PALIVA POSTUPNĚ STÁVAJÍ ČISTŠÍ, COŽ VEDE KE SNÍŽENÍ EMISÍ VÝFUKOVÝCH PLYNŮ O VÍCE NEŽ 80 %.

Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí



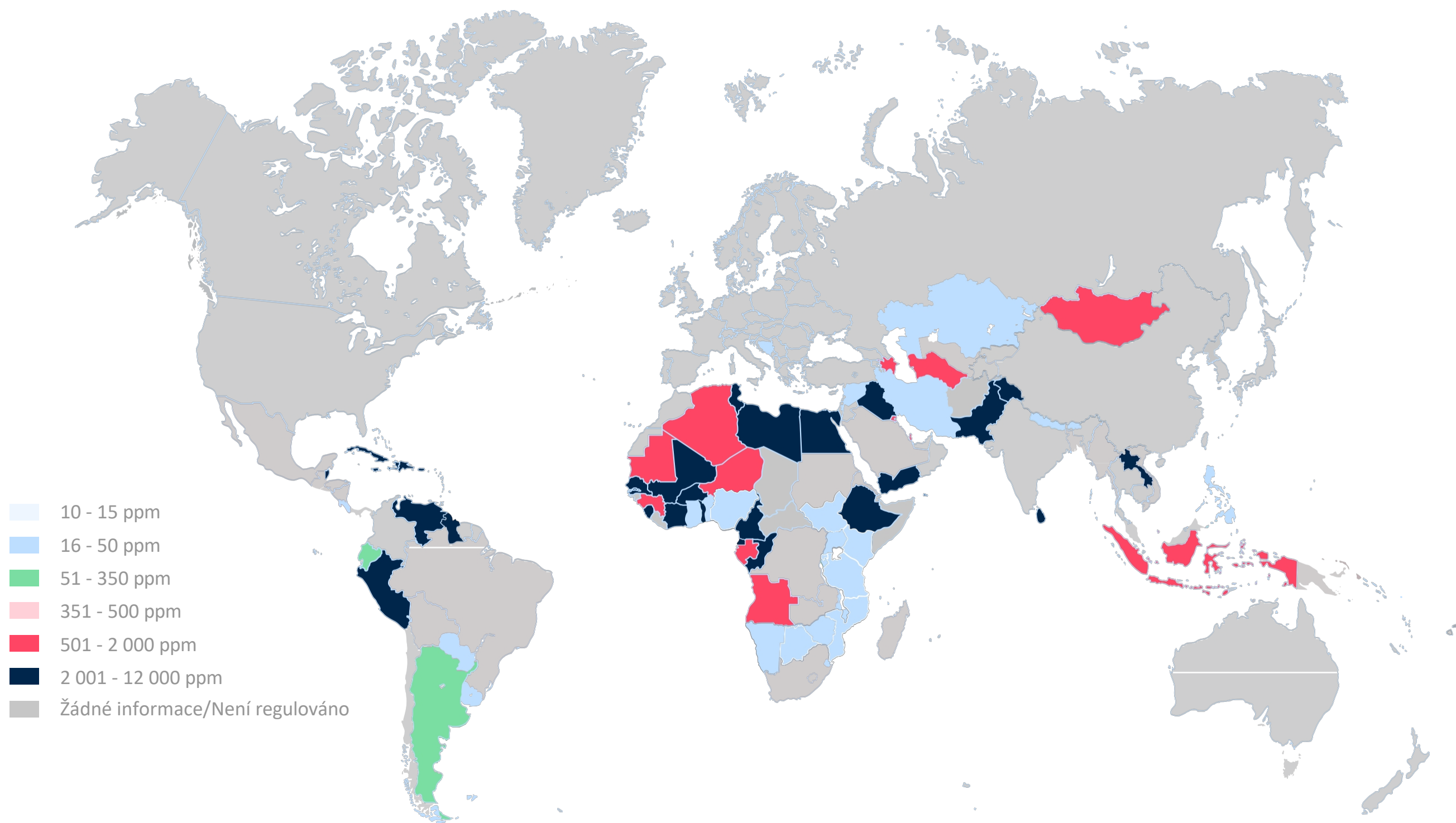
Od roku 1990 přispěl rafinérský průmysl k čistším výfukovým plynům, které dnes obsahují o 99 % méně SOx, o 90 % méně NMVOC a CO a o 67 % méně NOx.

Tato významná zlepšení jsou výsledkem partnerství s automobilovým průmyslem, jehož cílem je zlepšit účinnost palivových motorů a přinést řadu výhod pro životní prostředí. Omezení cestování zavedená v důsledku pandemie Covid způsobila výrazné snížení hodnot emisí. Nicméně i přes zrušení cestovních omezení a návrat vozidel na silnice se emise ve srovnání s hodnotami před pandemií nadále snižovaly. Emise CO se mezi lety 2021 a 2019 snížily o 15 %, emise NMVOC o 7 % a emise NOx o 17 %. Emise SOx se od roku 2012 pohybují na stejné úrovni.

FIG.40

## LIMITY SÍRY V SILNIČNÍ MOTOROVÉ NAFTĚ

Zdroj: Stratas Advisors

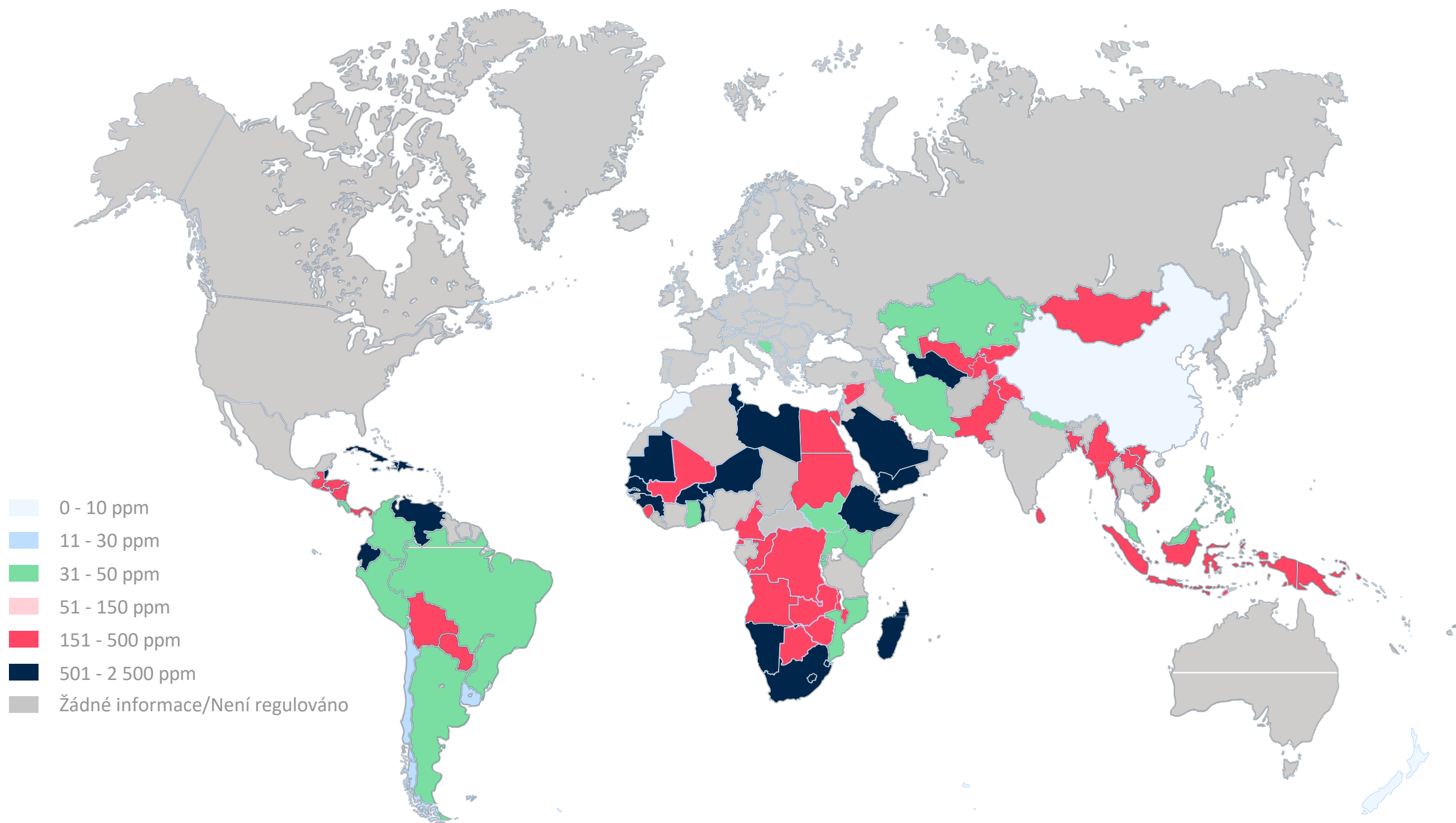


Země mohou uplatňovat nižší limity pro různé třídy, regiony/města nebo na základě průměrného obsahu. Podrobné informace o limitech a předpisech naleznete [na adrese www.stratasadvisors.com](http://www.stratasadvisors.com).

FIG.41

## LIMITY OBSAHU SÍRY V BENZINU

Zdroj: Stratas Advisors

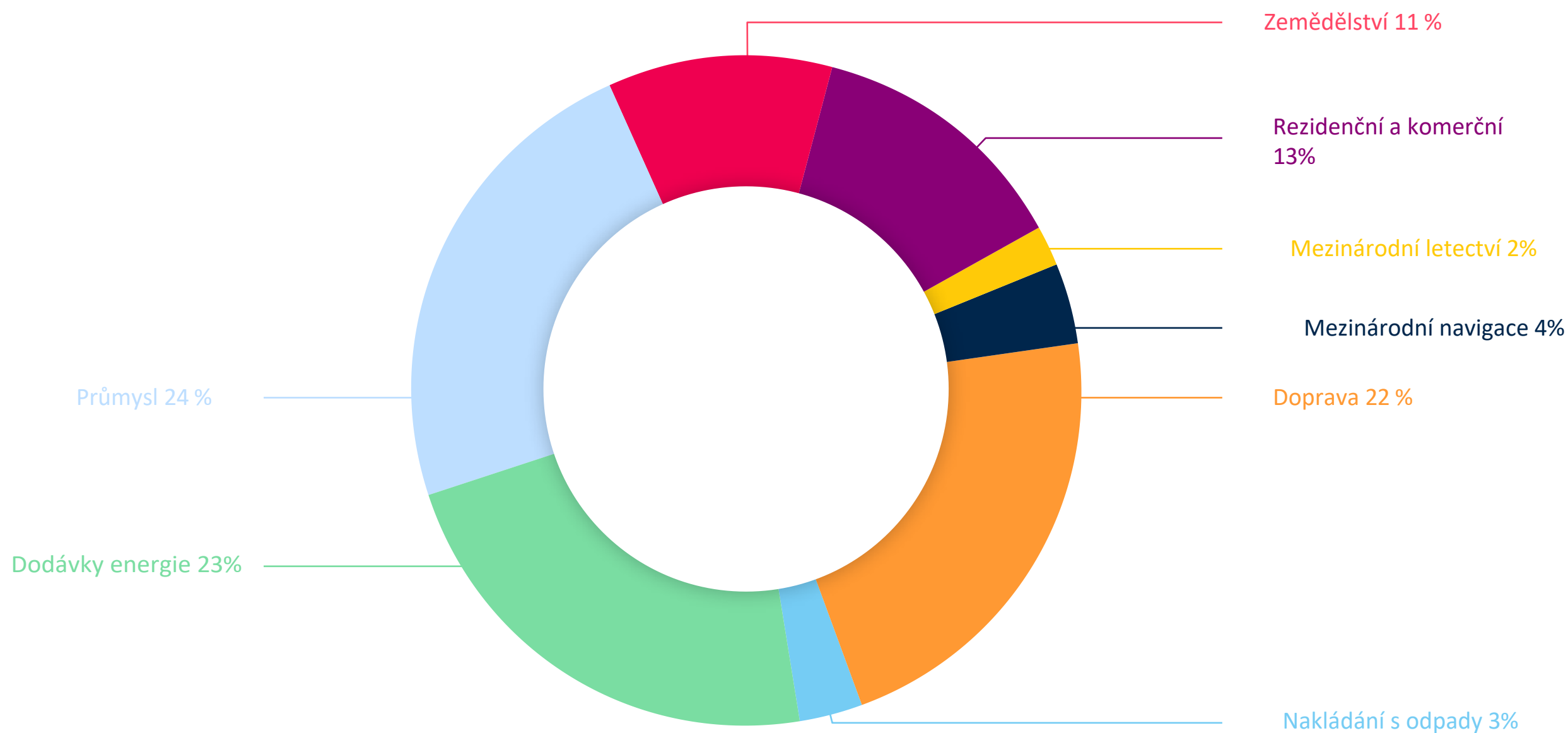


Země mohou uplatňovat nižší limity pro různé třídy, regiony/města nebo na základě průměrného obsahu. Podrobné informace o limitech a předpisech naleznete [na adrese www.stratasadvisors.com](http://www.stratasadvisors.com).

FIG.42

# EMISE GHG PODLE ODVĚTVÍ V EU-27 V ROCE 2021

Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí

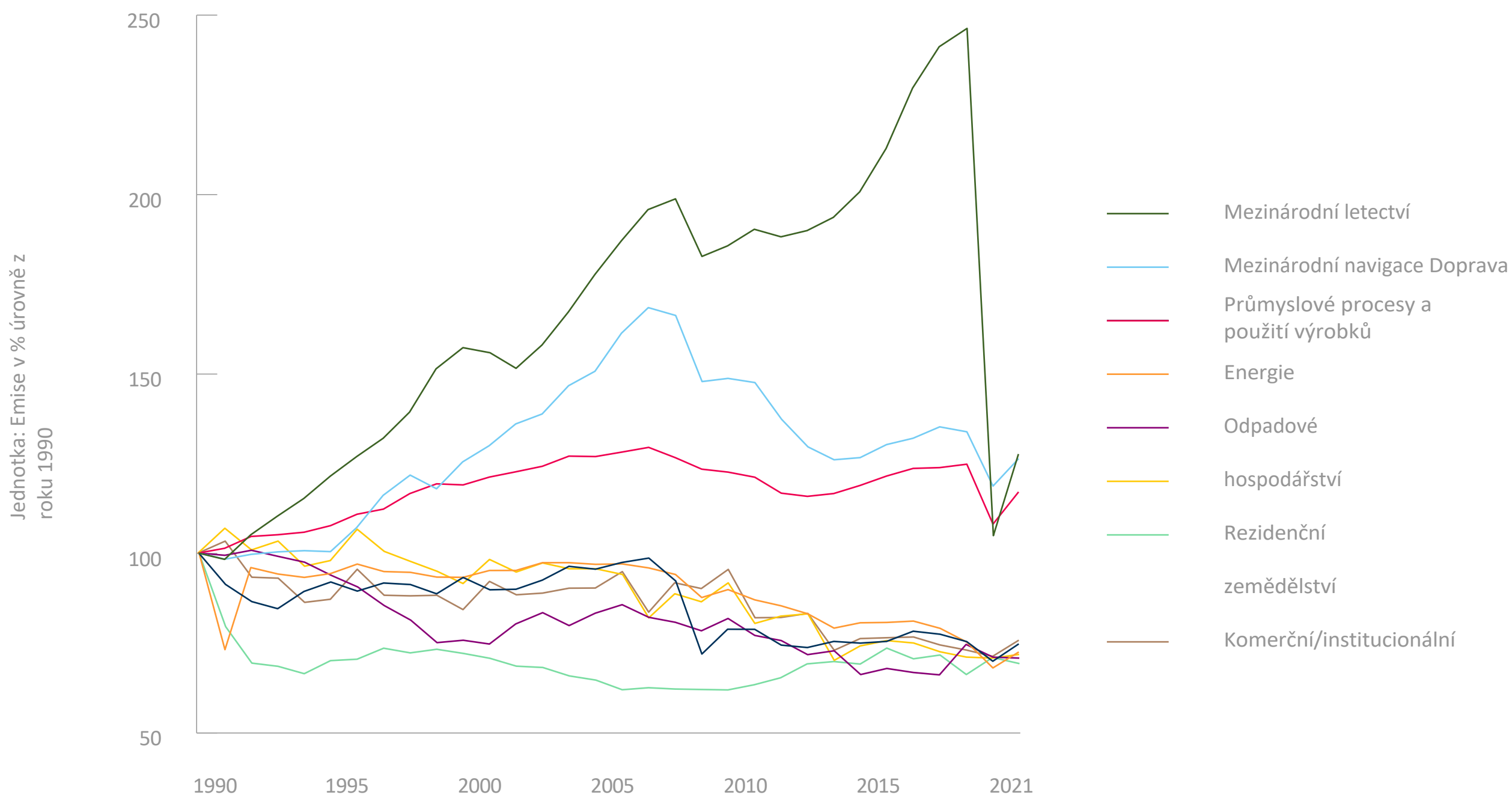


Dodávky energie a průmysl se v roce 2021 podílely 47 % na celkových emisích skleníkových plynů ve 27 členských státech EU. Doprava, včetně mezinárodní lodní a letecké dopravy, vyprodukovala 28 % emisí skleníkových plynů v EU.

FIG.43

# CO<sub>2</sub> VÝVOJ EMISÍ PODLE ODVĚTVÍ V EU-27

Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí

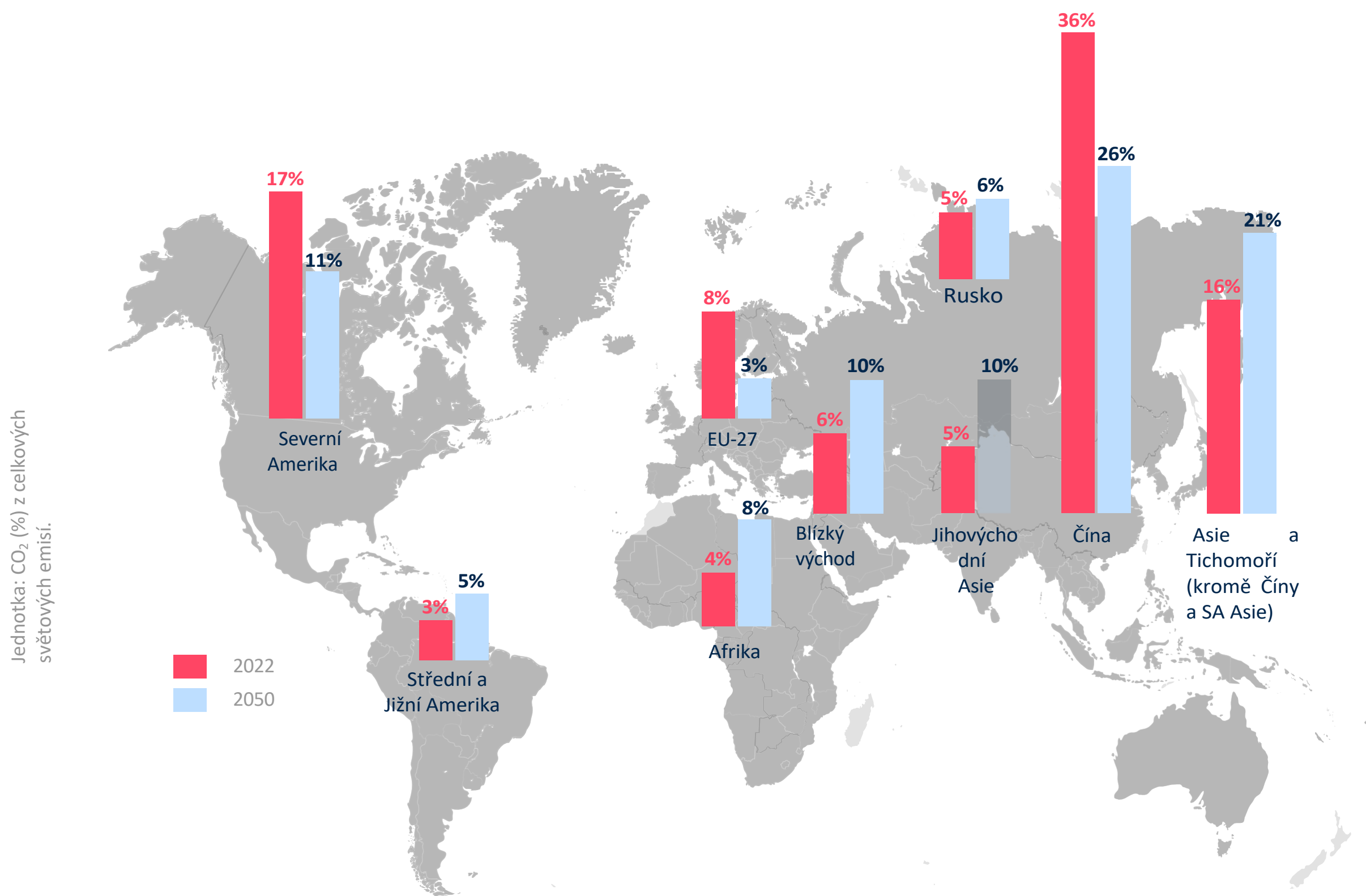


Emise CO<sub>2</sub> v jednotlivých odvětvích od roku 2007 obecně klesají. Emise CO<sub>2</sub> z průmyslu se v období 2007-2012 prudce snížily a nyní jsou o 30 až 38 % nižší než v roce 1990. Emise CO<sub>2</sub> z dopravy se v letech 2008-2015 neustále snižovaly. Od roku 2016 je však patrný rostoucí trend emisí CO<sub>2</sub> v mezinárodní letecké dopravě. Tento nárůst se v roce 2020 zastavil v důsledku celosvětových omezení cestování souvisejících s pandemií covid-19, přičemž emise CO<sub>2</sub> v mezinárodní letecké dopravě prudce poklesly.

FIG.44

# KLESAJÍCÍ PODÍL EU NA CELOSVĚTOVÝCH EMISÍCH CO<sub>2</sub>

Zdroj: Mezinárodní energetická agentura



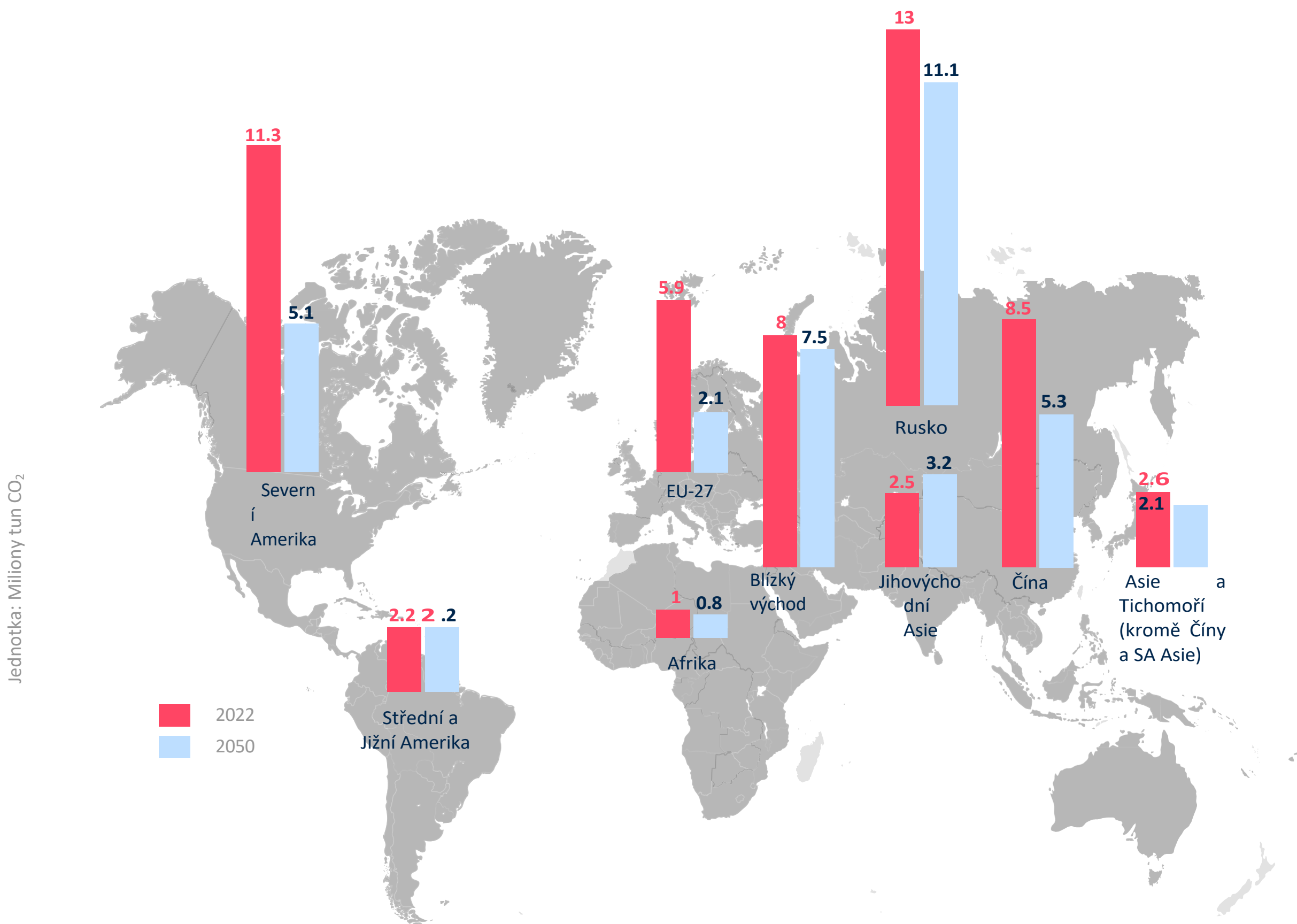
V roce 2022 se EU podílela na celkových emisích CO<sub>2</sub> 8 % a očekává se, že v roce 2050 se tento podíl sníží na 3 %. Předpokládá se, že emise CO<sub>2</sub> v Severní Americe a Číně se do roku 2050 rovněž sníží, a to o 6, resp. 10 procentních bodů, zatímco v ostatních částech světa se podíl emisí pravděpodobně zvýší.



FIG.45

# CO<sub>2</sub> EMISE NA OBYVATELE/REGIONY

Zdroj: Mezinárodní energetická agentura

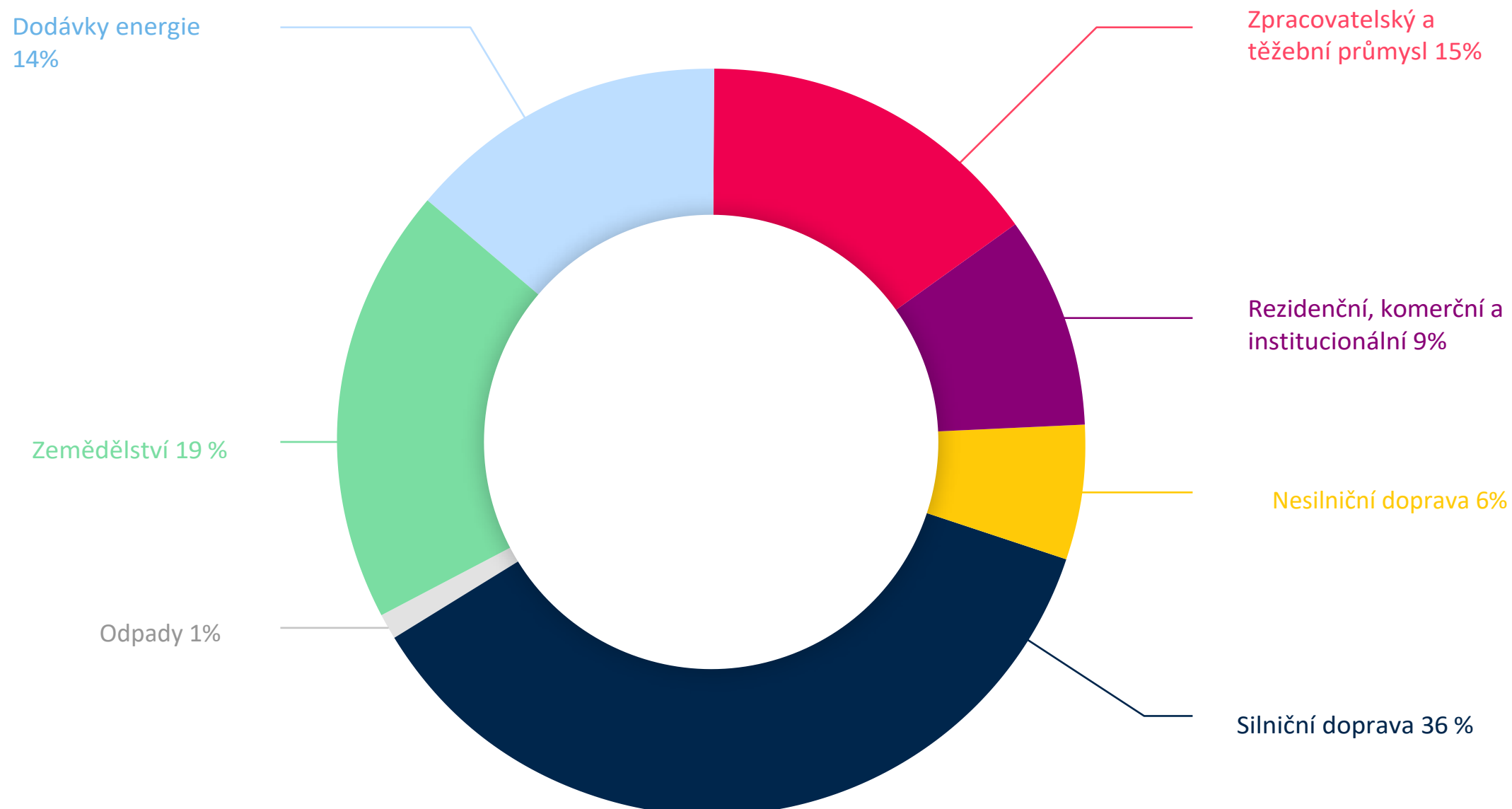


Ve všech regionech kromě jihovýchodní Asie se do roku 2050 předpokládá pokles emisí CO<sub>2</sub>. Střední a Jižní Amerika by měly zůstat na stejné úrovni. Pokles je zvláště patrný v EU-27 a Severní Americe, kde se emise CO<sub>2</sub> podle odhadů sníží o 65 % a 55 % ve srovnání s rokem 2022.

FIG.46

## PODÍL NO<sub>x</sub> NA EMISÍCH EU-27 Z HLAVNÍCH ZDROJOVÝCH SEKCÍ V ROCE 2021

Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí



NO<sub>x</sub> jsou hlavním zdrojem problémů s kvalitou ovzduší v některých městských oblastech v EU.

Tyto emise se od roku 1990 snížily o 78 % a nadále klesají ve všech hlavních odvětvích s výjimkou nakládání s odpady, kde se emise NO<sub>x</sub> od roku 2015 zvýšily o 9,5 %. Nejvýznamnější podíl na emisích má i nadále odvětví silniční dopravy, které je zodpovědné za 36 % celkových emisí NO<sub>x</sub> vypouštěných v roce 2021 v EU.



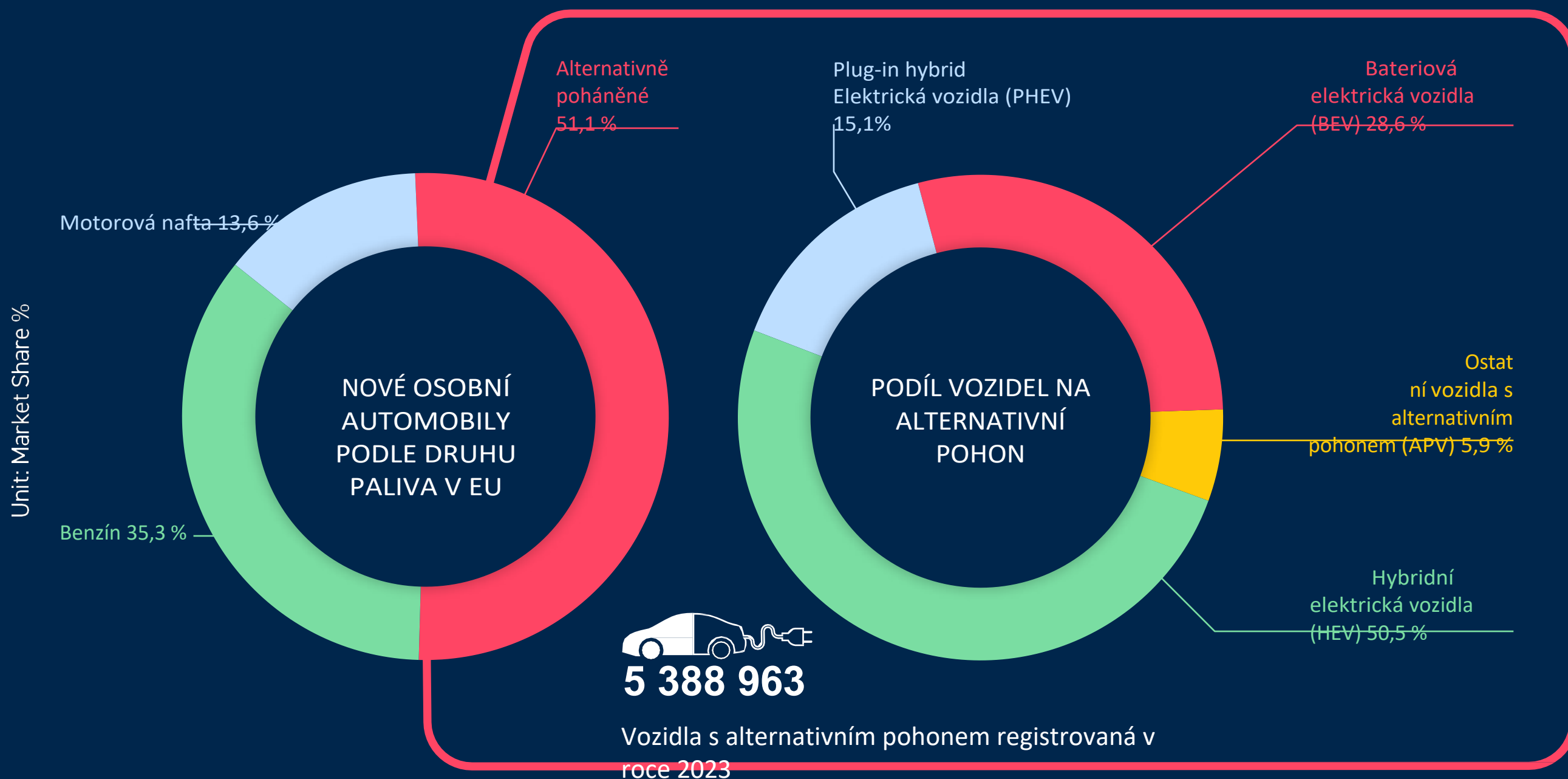
# Maloobchodní a marketingová infrastruktura



FIG.47

# VOZIDLA S ALTERNATIVNÍM POHONEM 51,1 % VŠECH REGISTRACÍ OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ.

Zdroj: Evropské sdružení výrobců automobilů



Elektromobily na baterie se v roce 2023 staly třetí nejoblíbenější volbou kupujících. Jejich podíl na trhu v roce 2023 vzrostl na 14,6 % a překonal tak podíl dieselových motorů, který zůstal stabilní na 13,6 %. Benzínové vozy si udržely prvenství s 35,3 %, zatímco hybridně-elektrické vozy si vybojovaly druhé místo s tržním podílem 25,8 %.

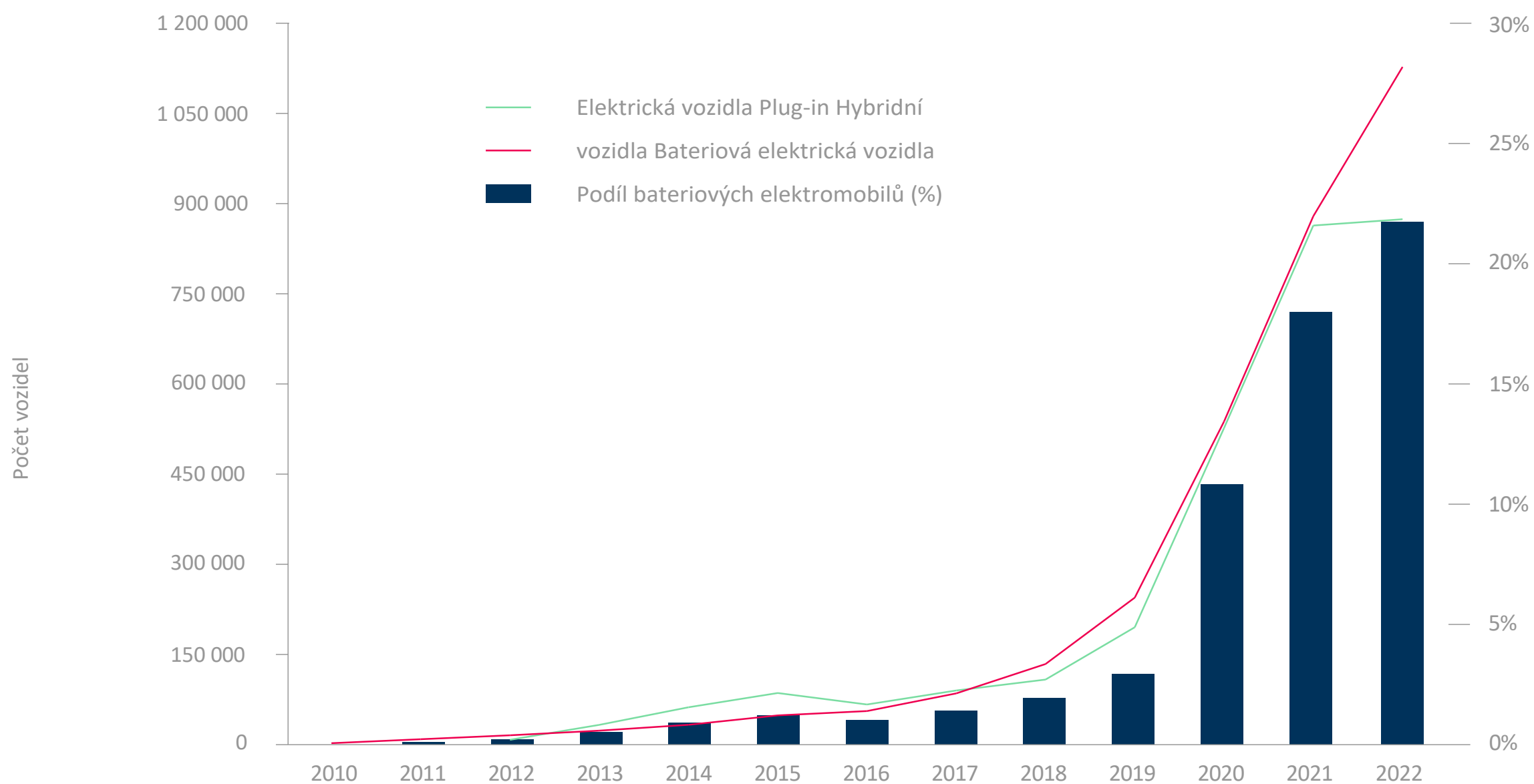
**Poznámka:** Vezměte prosím na vědomí, že v důsledku zaokrouhlování nemusí být součet čísel přesně 100 %.



FIG.48

# PODÍL ELEKTROMOBILŮ NA CELKOVÉM VOZOVÉM PARKU V EU-27

Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí



V roce 2022 bylo v EU dosaženo značného pokroku v zavádění elektrických osobních a dodávkových automobilů - 21,6 % nových registrací automobilů tvořily elektromobily. Celkem se jedná o téměř dva miliony registrací elektromobilů za jeden rok, oproti 1,74 milionu v roce 2021. V loňském roce se počet nově registrovaných bateriových elektromobilů zvýšil o 25 %, zatímco počet plug-in hybridních vozů zůstal stabilní.

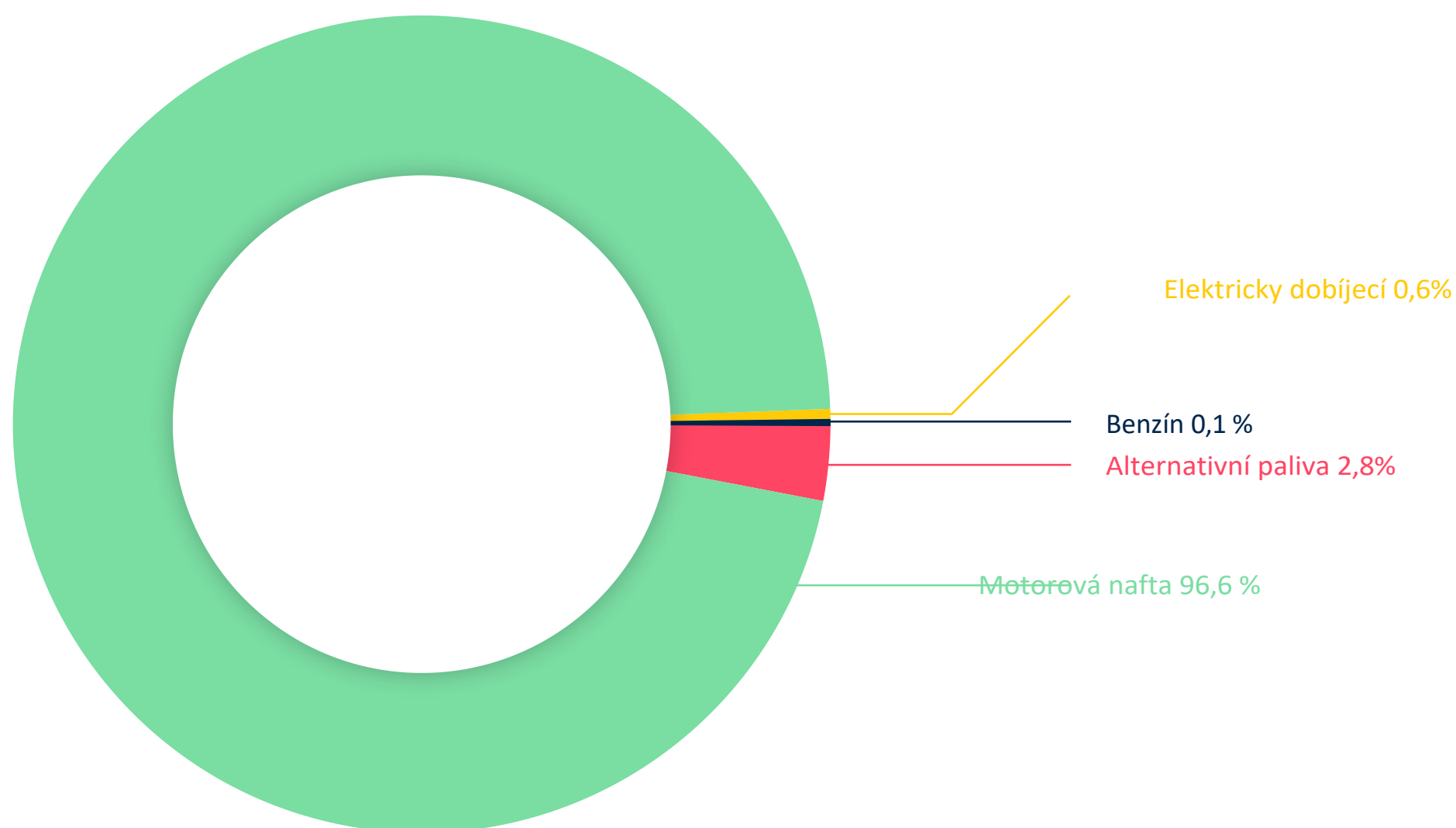
**Poznámka:** Graf uvádí počet nově registrovaných elektromobilů (bateriových elektromobilů - BEV a plug-in hybridních elektromobilů - PHEV) v EU27\_2022.

- "Podíl elektromobilů" se vztahuje na registrace elektromobilů (BEV a PHEV) jako procento z počtu registrací nových automobilů.
- V uvedených údajích nejsou zahrnuta hybridní elektrická vozidla, která nejsou připojitelná k elektrické síti a jsou poháněna výhradně konvenčními palivy.

FIG.49  
2022

## NOVÁ NÁKLADNÍ VOZIDLA V EU PODLE DRUHU PALIVA V ROCE

Zdroj: Evropské sdružení výrobců automobilů



Využívání nízkouhlíkových technologií v nákladních automobilech je stále malé a 96,6 % všech nově registrovaných nákladních automobilů v Evropské unii jezdí na naftu. Nákladní automobily s alternativním pohonem a elektricky dobíjené nákladní automobily představují v roce 2022 malý podíl na prodejkách s podílem 2,8 %, resp. 0,6 %.

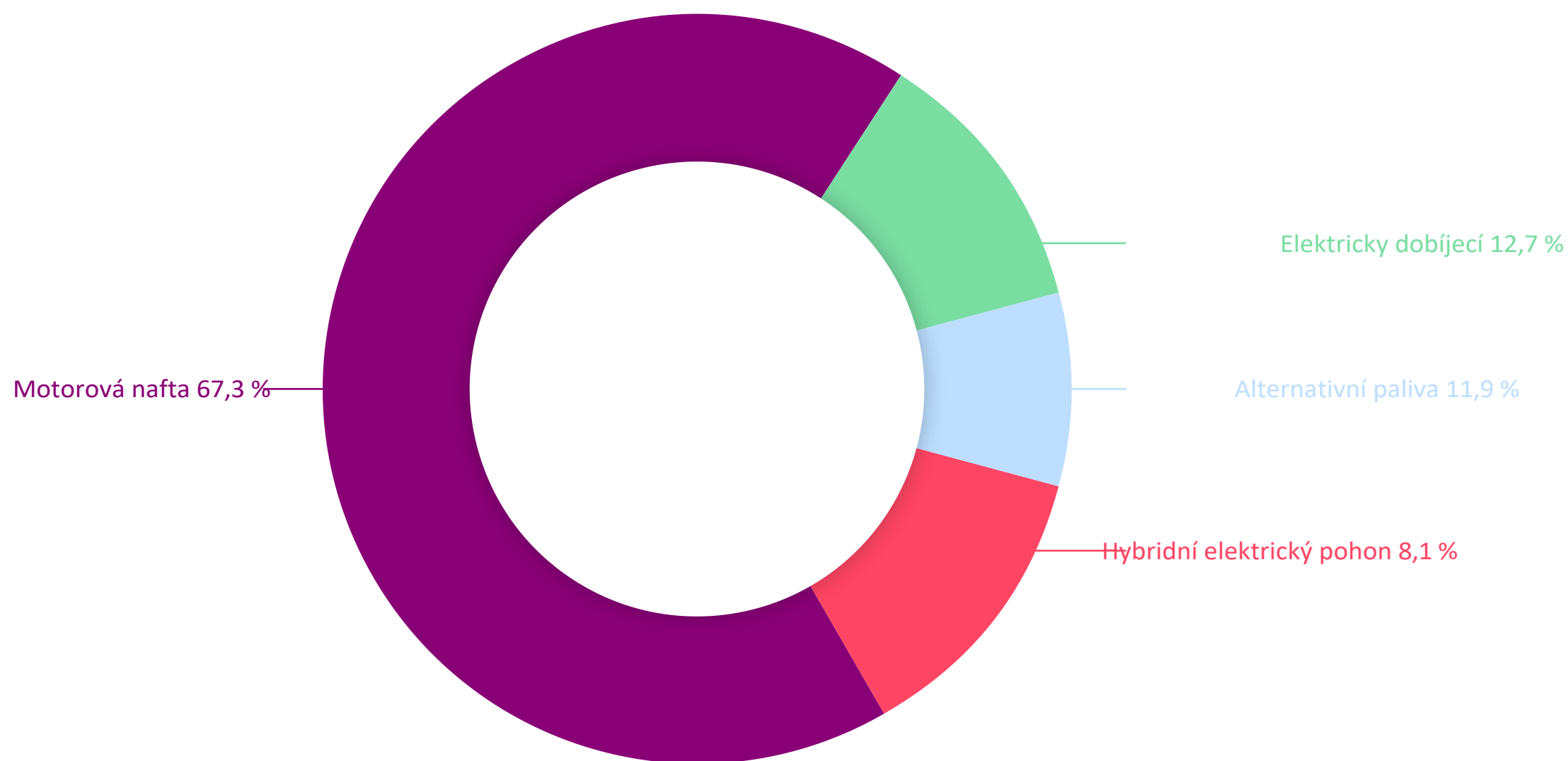
**Poznámka:** Vezměte prosím na vědomí, že z důvodu zaokrouhlování nemusí být součet čísel přesně 100 %.



FIG.50

## NOVÉ AUTOBUSY V EU PODLE DRUHU PALIVA V ROCE 2022

Zdroj: Evropské sdružení výrobců automobilů



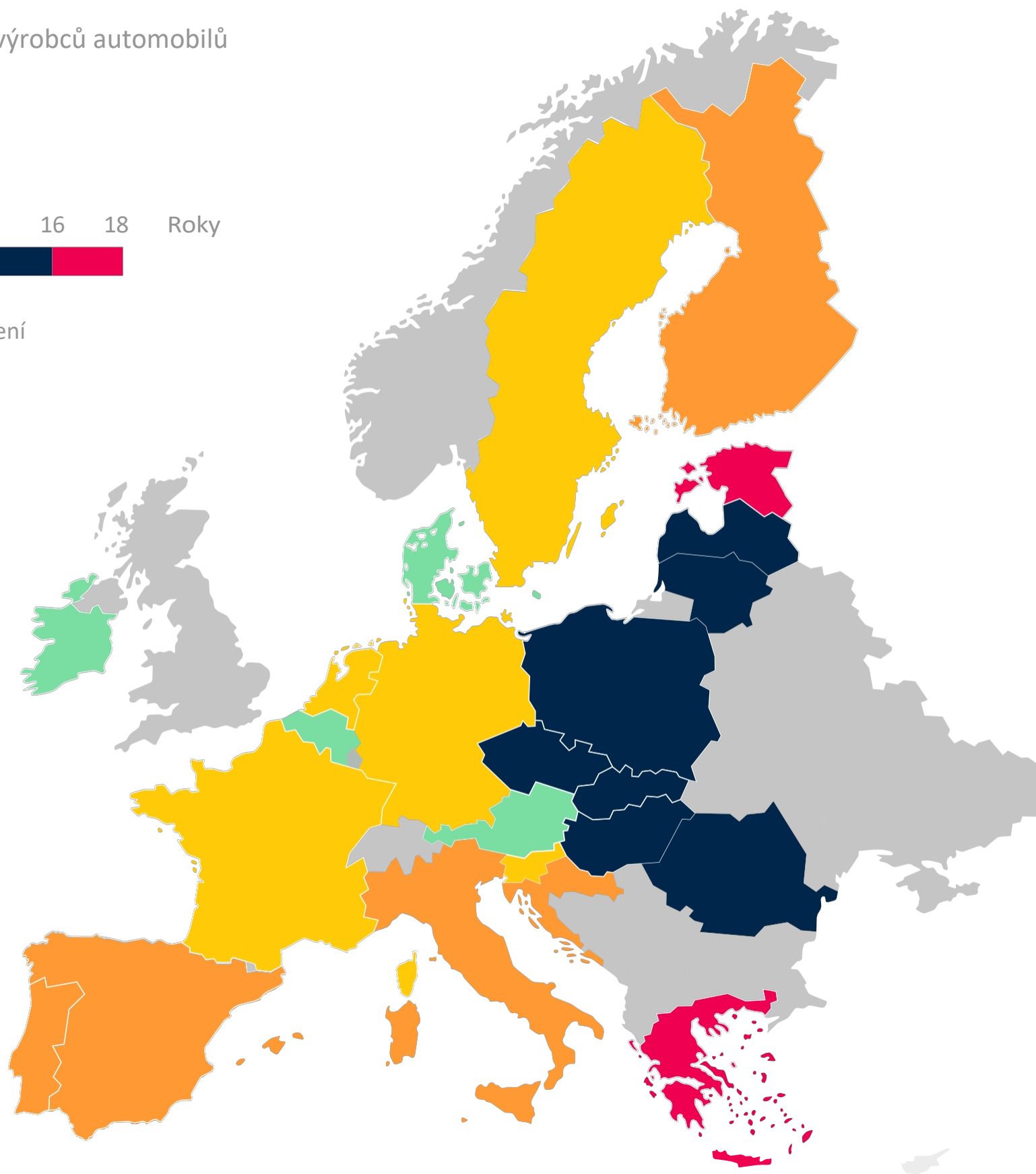
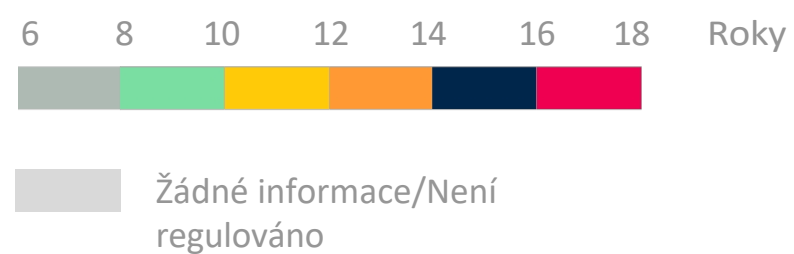
Procentuální podíl nových autobusů s naftovým pohonem se mezi lety 2021 a 2022 snížil o 15,1 %. Autobusové parky se tak stávají ekologičtějšími, přičemž podíl nových autobusů poháněných alternativními palivy se oproti roku 2021 zvýšil o 4,3 %, elektricky dobíjených autobusů o 8,4 % a hybridních autobusů o 2,4 %.

**Poznámka:** Vezměte prosím na vědomí, že z důvodu zaokrouhlování nemusí být součet čísel přesně 100 %.

FIG.51  
2021

## PRŮMĚRNÝ VĚK EVROPSKÉHO VOZOVÉHO PARKU V ROCE

Zdroj: Evropské sdružení výrobců automobilů



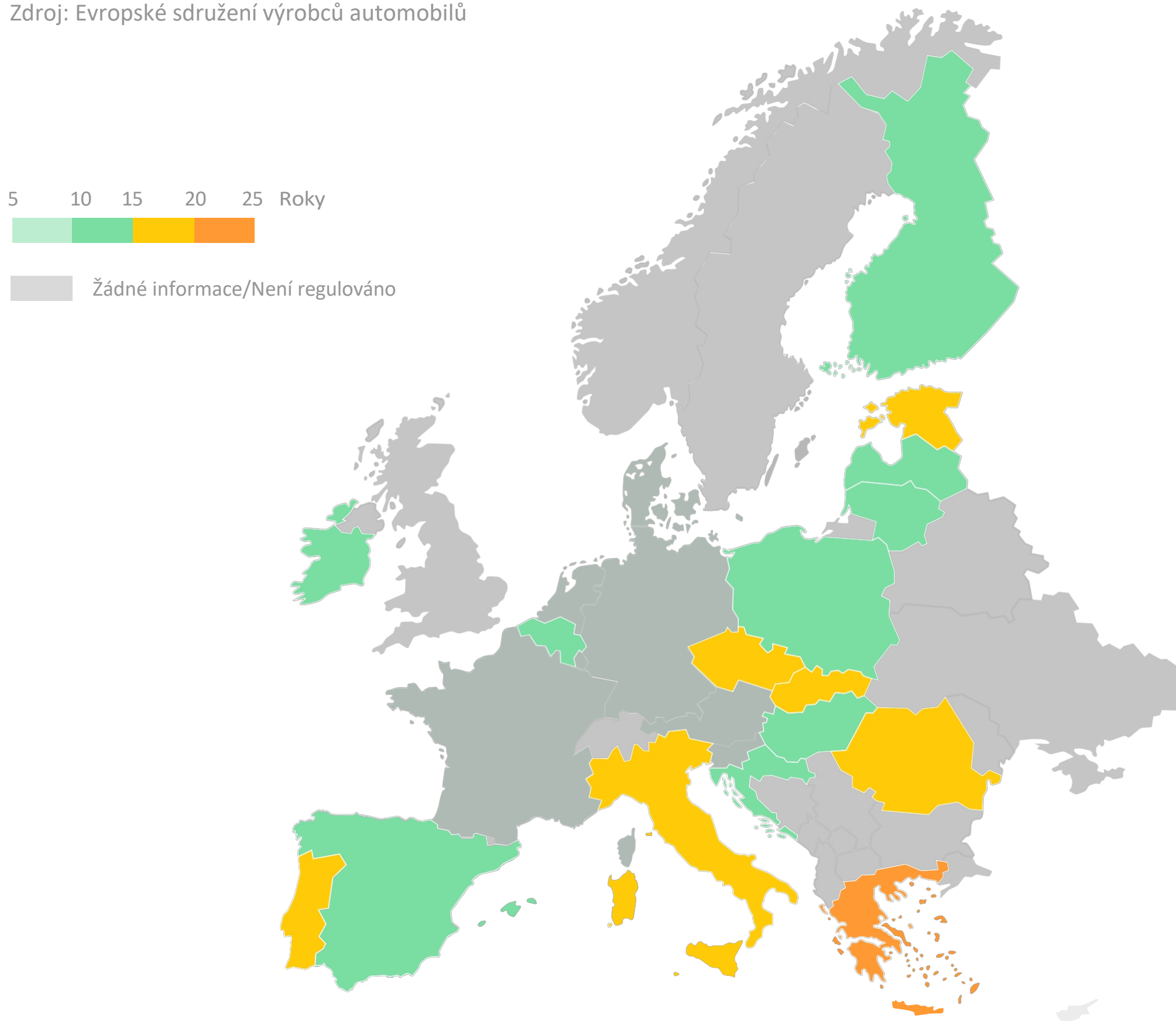
Průměrné stáří vozového parku se v jednotlivých evropských zemích liší od 7,6 roku v Lucembursku po 17 let v Řecku, přičemž průměr se přiklání ke starším 12,9 roku.

Průměrné stáří automobilů v Litvě se snížilo ze 17 na 14,6 roku, což naznačuje prudký nárůst nákupu nových vozů. Ve východní a jižní Evropě, kde si občané nemohou nutně dovolit kupovat nová vozidla a jsou závislí na trhu s ojetými automobily, zůstanou osobní automobily na silnicích déle a budou potřebovat řešení pro dekarbonizaci.

FIG.52

## PRŮMĚRNÝ VĚK EVROPSKÉHO VOZOVÉHO PARKU PRO STŘEDNÍ A TĚŽKÉ UŽITKOVÉ VOZY V ROCE 2021

Zdroj: Evropské sdružení výrobců automobilů

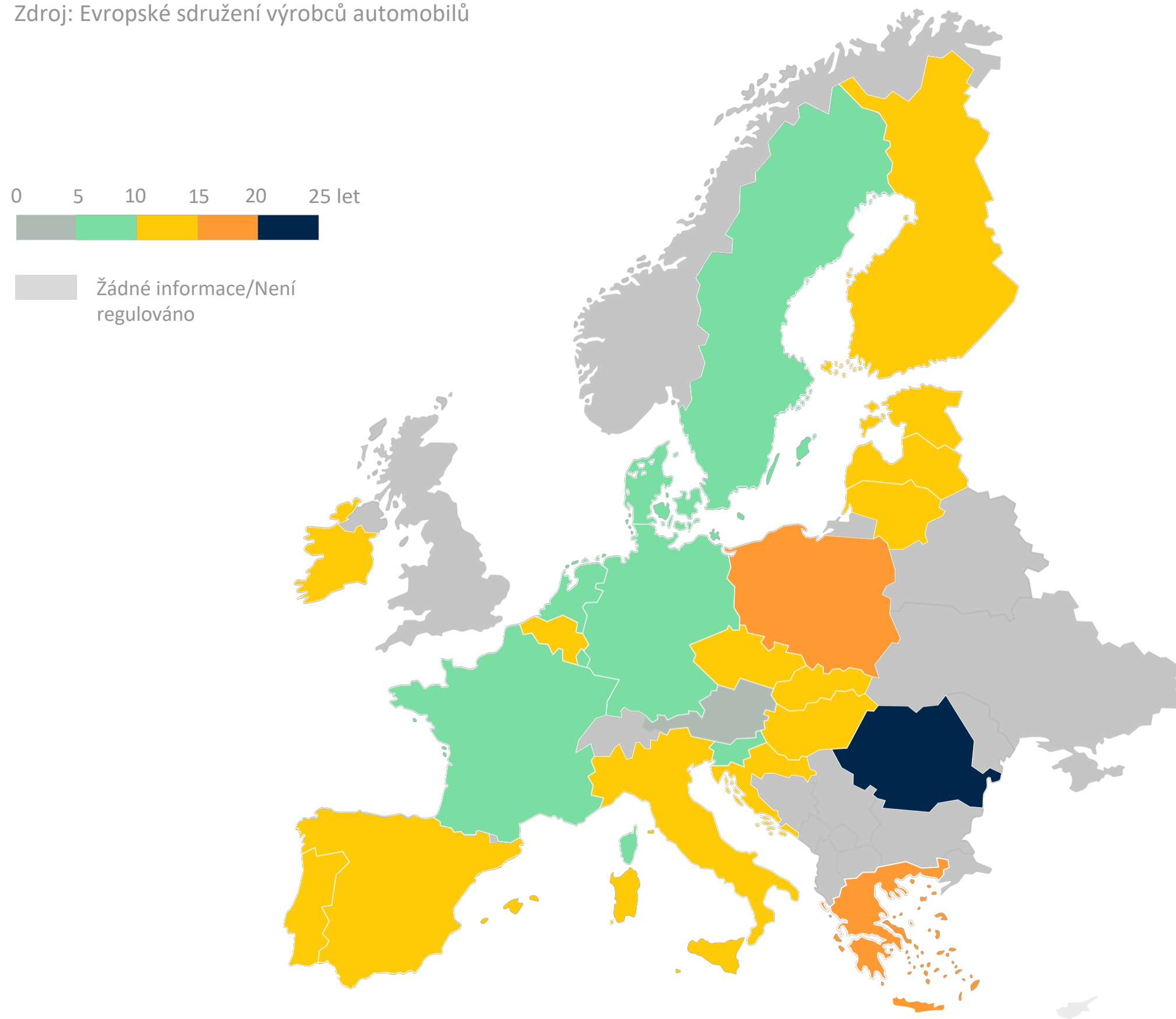


Průměrný věk nákladních vozidel se ve většině evropských zemí v roce 2021 nadále zvyšuje. Nejstarší vozový park nákladních automobilů má Řecko, a to 22,7 roku. Zatímco Rakousko (6,6 roku) a Dánsko (7,5 roku) předstihlo Lucembursko (7,7 roku) jako nejmladší vozový park nákladních automobilů. Ve východní a jižní Evropě, kde si společnosti nemohou nutně dovolit nákup nových vozidel a jsou závislé na trhu s ojetými automobily, zůstanou nákladní vozidla na silnicích déle a budou potřebovat řešení pro dekarbonizaci.

FIG.53

## PRŮMĚRNÉ STÁŘÍ EVROPSKÉHO VOZOVÉHO PARKU AUTOBUSŮ V ROCE 2021

Zdroj: Evropské sdružení výrobců automobilů



Průměrné stáří vozového parku autobusů v Evropě je 12,7 let. Nejstarší autobusový park má Rumunsko, kde je průměrné stáří 20,2 roku. Pouze 8 zemí má autobusový park s průměrným stářím nižším než 10 let. Ve východní a jižní Evropě, kde si podniky a města nemohou nutně dovolit nákup nových vozidel, zůstanou autobusy na silnicích déle a budou potřebovat řešení pro dekarbonizaci.

FIG.54

# ČERPACÍ STANICE V EVROPĚ V ROCE 2023

Zdroj: Národní asociace palivového průmyslu, Fuelo.net, 2gis, GlobalData a mapy.

ZEMĚ	Počet čerpacích stanic	ZEMĚ	Počet čerpacích stanic
 RAKOUSKO	2 751	 ITÁLIE	21 750
 BELGIE	3 091	 LATVIE	600
 BULHARSKO	3 467	 LITVA	765*
 CHORVATSKO	925	 LUXEMBURG	238*
 CYPRUS	316	 MALTA	78
 ČESKO	3 961	 NIZOZEMSKO	4 131
 DÁNSKO	2 067	 POLSKO	7 915
 ESTONSKO	529	 PORTUGALSKO	3 274
 FINSKO	1 943	 RUMUNSKO	2 292**
 FRANCIE	10 920	 SLOVENSKO	965
 NĚMECKO	14 084	 SLOVINSKO	506
 ŘECKO	5 889	 ŠPANĚLSKO	12 346
 MAĎARSKO	2 035	 ŠVÉDSKO	2 641
 IRSKO	1 850		
<b>CELKEM EU-27 = 111 329</b>			
 UNITED KINGDOM	8 354		
 NORSKO	1 823*		
 ŠVÝCARSKO	3 379		
 TURECKO	12 608		
<b>UK + NO + CH + TR</b>	<b>26 175</b>		
<b>CELKEM = 137 504</b>			

V roce 2023 bylo v EU, Norsku, Spojeném království, Švýcarsku a Turecku v provozu více než 137 000 čerpacích stanic.

\* Čísla pro rok 2022

\*\* Čísla pro rok 2021



# O FUEELSEUROPE

FuelsEurope je divize evropských výrobců paliv, AISBL působící v Belgii. Sdružení, jehož 40 členů tvoří všechny společnosti vyrábějící konvenční a obnovitelná paliva v Evropském hospodářském prostoru v roce 2024, se skládá ze společností FuelsEurope a Concawe. Tyto dvě divize mají samostatné a odlišné úlohy a odborné znalosti, ale jsou administrativně sloučeny z důvodu efektivity a hospodárnosti.

FuelsEurope zastupuje odvětví výroby paliv a produktů průmyslových hodnotových řetězců v EU v politické diskusi s institucemi EU a dalšími zúčastněnými stranami a poskytuje odborná stanoviska k výrobnímu procesu, distribuci a používání produktů našeho odvětví s cílem přispět k vytvoření regulačního rámce, který:

- **Podporuje excelenci EU** v oblasti technologií, které přispívají k energetickému přechodu k dosažení cíle společnosti v oblasti klimatu;
- **podporuje udržitelný rozvoj** prostřednictvím podpory konkurenceschopného průmyslu EU;
- **stanoví účinné, technicky proveditelné a udržitelné požadavky na ochranu lidského zdraví a životního prostředí.**







# FUELEUROPE ČLENOVÉ







[www.linkedin.com/company/fuelseurope](http://www.linkedin.com/company/fuelseurope)



[www.fuelseurope.eu](http://www.fuelseurope.eu)



[www.twitter.com/FuelsEurope](http://www.twitter.com/FuelsEurope)



[www.cleanfuelsforall.eu](http://www.cleanfuelsforall.eu)



[www.youtube.com/fuelseurope](http://www.youtube.com/fuelseurope)



[FuelsEurope](#)



**FuelsEurope**  
165, Boulevard du Souverain  
1160 Brusel - Belgie Tel: +32  
(0)2 566 9100

 **FuelsEurope**  
FUELLING EUROPE'S FUTURE