



**Česká asociace
petrolejářského průmyslu a obchodu**

Tour d'Europe

Mobilita v ČR a možnosti její dekarbonizace

duben 2025

Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu

Rubeška 393/7

Praha 9

mail: cappo@cappo.cz

ČAPPO

Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) je zájmovým sdružením právnických osob, založeným v roce 1992. Je právnickou osobou zapsanou v registru zájmových sdružení právnických osob.

- v současné době má 10 řádných členů a 14 členů v odborných sekcích
- členské firmy mají **~83% podíl na trhu petrolejářských výrobků v ČR**
- členské firmy provozují **~45 % veřejných čerpacích stanic pohonných hmot**
- zastupuje obor, který díky spotřební dani (vč. DPH) významně **přispívá do státního rozpočtu ČR (~ 114 mld. Kč v roce 2024)**

Asociace tradičně podporuje rozvojové a legislativní kroky na trhu s PHL v České republice.

Nosiče energie pro silniční dopravu (v PJ)



	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
■ elektřina	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3
■ CNG	1,5	2,1	2,3	2,5	3,2	3,3	4,2	4,8
■ LPG	4,3	4,3	4,2	4,0	3,9	3,2	3,3	3,7
■ BA	68,4	69,7	69,5	69,6	70,1	63,7	65,8	68,9
■ NM	172,7	181,4	188,7	191,0	194,1	184,7	200,0	202,5

Vybudovaná infrastruktura

- **Rafinérská výroba + logistická infrastruktura = energetická bezpečnost**
- **Celkem je 3 970 veřejných ČS (z celkového počtu 7 722 ČS), z toho je 2 857 víceproduktových**
 - na ~ 18 z nich je k dispozici **HVO 100 (XTL)**, počet ČS rychle roste
 - **LPG** je k dispozici na **955** stanicích, **CNG** na **236** a **LNG** na **9** stanicích
 - **vodíkové** plnicí stanice jsou aktuálně ~ **3**

- **Dobíjení elektromobilů**

Celkem je **2 994 dobíjecích stanic** (s 5 283 dobíjecími body).

Je však málo stanic s vyšším příkonem:

- nad 200 kW **165**
- 100 - 199 kW **230**
- 50 -99 kW 1 026
- do 49 kW 1 573

Pro ilustraci: Dobíjecí stanice s příkonem 50 kW za jednu hodinu poskytně množství energie, ekvivalentní 5 litrům nafty.

Vozový park 2024 (údaje v tis.)

	NM a BA	LPG	CNG	LNG	PHEV	BEV	FCEV	S	f stáří
OA	6 519,9	120,38	23,02		23,18	36,39	0,03	6 722,9	16,5
	97,0%	1,8%	0,3%		0,3%	0,5%	0,0%		
Δ	96,6	5,63	0,73		7,43	14,69	0,00	125,1	
LUV	627,6	8,31	4,85		0,02	2,07		642,8	14,9
	97,6%	1,3%	0,8%		0,0%	0,3%			
Δ	6,6	0,32	0,22		0,01	0,71		7,8	
BUS	19,9	0,01	1,92			0,21		22,1	15,0
	90,3%	0,1%	8,7%			1,0%			
Δ	0,2		0,07			0,06		0,4	
NA	187,6	0,03	0,35	0,12		0,05		188,2	18,0
	99,7%	0,0%	0,2%	0,1%		0,0%			
Δ	-0,2	0,00	0,01	0,00		0,03		-0,2	

Δ změna oproti roku 2023

- **stáří vozového parku** stále roste: od roku 2013 OA +2,7, LUV +5,0, BUS +1,4 a NA +2,3 roku, v žádném roce nedošlo ke zlepšení
- aktuálně **rostou prodeje nových OA na elektřinu**: 24/23 + 65%, 1q. 25/24 + 138%, zastoupení ve vozovém parku zůstává ale velmi malé
- prodeje nových **OA na vodík (FCEV)** jsou zcela marginální

Představa MPO - NAP 2024

	NAP			Stav 2024
	2025	2030	2035	
BEV osobní automobily	50 000	250 000	1 000 000	36 388
BEV lehká užitková vozidla (N1)	4 000	20 000	60 000	2 071
BEV těžká nákladní vozidla (N2, N3)	150	6 000	25 000	52
BEV autobusy	400	1 200	4 200	213
CNG/bioCNG osobní automobily	22 900	21 400	18 700	23 021
CNG/bioCNG lehká užitková vozidla (N1)	4 900	4 800	2 100	4 846
LNG/bioLNG těžká nákladní vozidla (N2, N3)	1 620	4 000	9 000	121
CNG/bioCNG autobusy	2 000	2 500	2 500	1 918
H2 osobní vozidla	200	3 000	8 000	29
H2 lehká užitková vozidla (N1)	50	800	3 500	0
H2 těžká nákladní vozidla (N2, N3)	10	380	1 500	0
H2 autobusy	10	200	350	0

Struktura paliv v dopravě je dána vozovým parkem

a nelze přitom počítat nejméně do roku 2030 s jeho výraznější obměnou a to i přes různé ideově a politicky motivované prognózy a bohužel i politiky (Green Deal, RED III, ETS2...), které většinou nerespektují zásadu technologické neutrality.

Shrnutí

- je zřejmé, že cestou ke snížení emisí i v dlouhodobém horizontu je **tlak na parametry konkrétních paliv** (snižování jejich emisní stopy), nikoliv na plošný tlak, preferující určitý typ alternativního pohonu,
- pro **efektivní dosažení cílů** musíme efektivně využít **každý alternativní zdroj**,
- i po roce **2030** budou **základním nosičem energie do dopravy fosilní paliva** s vysokým obsahem obnovitelných složek (benzín E10/15, nafta B10) a pokročilých biosložek (ETBE, HVO),
- je potřebné se zabývat i alternativními palivy typu efuels/RFNBO, která lze bez (podstatného) omezení přimíchávat do NM a BA a také podpořit rozvoj jejich výroby v ČR

Regulatorní tlak na dekarbonizaci v ČR: RED III

Směrnice RED III míří na snížení emisí ze všech druhů paliv. Směrnice je implementována novelou zákona o ochraně ovzduší a novelou energetického zákona.

Stanovené cíle a parametry pro rok 2030 v ČR:

- **úspora emisí bez elektřiny 11 %**; dále zastropování biopaliv 1.G na 5,6 %, pokročilá biopaliva (ze surovin dle přílohy IXa) min. 5,5%, **z toho 1% RFNBO**, vyspělá biopaliva (ze surovin dle přílohy IXb) max. 1,7 %
- zrušení úspory z těžby
- srovnání emisních úspor fosilní CNG, LPG i LNG
- metodické změny

Rizika dekarbonizace v ČR: RED III

- **bioCNG:**
 - otázka provozní podpory
 - záruky původu (+ vztah k PoS)
 - motivace dopravců pořídit/držet CNG a LNG vozidla a další opatření k rozvoji bioLNG
- **cíl RFNBO (1 % e/e):** dosažení cestou vozidel na vodík je nereálné, tedy bude potřebný příspěvek užitím obnovitelného vodíku ve výrobě paliv
- problémem je **nefunkční unijní databáze biopaliv (UDB)**

Interní propočet ČAPPO (spíše konzervativní) ukazuje na úsporu emisí pouze ~ 9,2%, stejný výpočet při modelované struktuře vozového parku dle NAP čistá mobilita ukazuje na úsporu emisí ~ 9,7%.

Regulatorní tlak na dekarbonizaci v ČR: ETS 2

Emisní povolenky v dopravě (ETS 2) mají od roku 2027 vyvolat silný tlak na zvýšení konkurenceschopnosti alternativních paliv/pohonů výrazným cenovým znevýhodněním „klasických“ paliv (ETS 2 se vztahuje na všechna paliva).

Zavedení ETS 2 by mělo **výrazný ekonomický dopad na ekonomiku dopravy**

- při ceně emisní povolenky **45 EUR/tCO₂** a kursu 24,30 CZK/EUR (predikce MF) je dopad do ceny (s DPH) u nafty ~3,31 Kč/lit a benzínu ~2,91 Kč/lit; **tedy v průměru PHM ~3,20/lit**. Změna ceny povolenky o **10 EUR** mění cenu o **0,71 Kč/lit**.
- v objemech nafty a benzínu prodaných roce 2024 by výdaje za tyto pohonné hmoty byly vyšší o **~23,1 mld.** Kč bez DPH a změna ceny povolenky opět o 10 EUR mění tyto výdaje o dalších 5,1 mld. Kč
- **k tomu přistupuje oprávněná obava z vývoje ceny povolenky**

Rizika dekarbonizace v ČR: ETS 2

Částečná transpozice Směrnice ETS 2 v ČR je založena novelou zákona o podmínkách obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů vyvolává řádu nejistot:

- zákonem stanovené a již **aktuální povinnosti nelze bezvadně plnit**, neboť prováděcí vyhláška ještě nebyla vydána I když přístup Mžp k dalším krokům je velmi vstřícný, právní jistota chybí,
- v dalších letech ale dojde každoročně k silnému regresnímu **snižování počtu povolenek (cca - 5%/rok) a existuje riziko růstu jejich ceny se všemi ekonomickými dopady,**
- **existují velké obavy z rizika spekulativních nákupů povolenek EU ETS 2 z volného trhu subjekty mimo dotčené segmenty** a tím obtížně odhadnutelným dopadům na cenu povolenky.

Obecně k regulaci EU

Převážná většina regulací (přinejmenším v oblasti dopravy) v Green Deal/Fit for 55

- nerespektuje zásadu technologické neutrality a silně preferuje elektromobilitu
- regulace nejsou konzistentní (působnost různých GŘ komise)
- opatření se překrývají a znásobují dopady (např. snižování emisí GHG podle REDIII a emisní povolenky dle ETSII)
- směrnice a nařízení jsou po krátké době od jejich přijetí revidovány (= více ambiciózní cíle), to znejišťuje investiční a technologická rozhodnutí
- většina regulací nezohledňuje regionální rozdílnost a jsou plošná pro EU

ETS 2 v dopravě - jak dál?

Zvážit potřebu systému ETS 2 v dopravě, neboť se fakticky jedná o duplicitní nástroj ke snižování emisí vedle RED III a hledat efektivnější nástroj k dosažení dekarbonizačních cílů **nebo** systém zásadně revidovat:

- **odložit nákup a vyřazování povolenek** na neurčito či o několik let – **nezdražovat energie** do doby, než je dokážeme efektivně nahradit,
- s ohledem na předvídatelnost chování systému **pevně zafixovat cenu emisní povolenky**, navíc významně pod 40 EUR (s případným navyšováním v důsledku inflace),
- **omezit spekulativní potenciál** na trhu s povolenkami,
- **zpomalit postupné snižování počtu emitovaných povolenek** v jednotlivých letech i horizont jejich úplného vyřazení v roce **2043**.

Závěrem

- na trh budou dodávány **takové produkty**, po kterých je nebo vznikne **poptávka**,
- musíme konstatovat, že **dekarbonizační cíle v dopravě** a nástup elektromobility **se zásadně opožďují** v celé EU, zejména v nákladní dopravě,
- pro **efektivní plnění emisních cílů** je nutné zachovat maximální **technologickou neutralitu**,
- **syntetická paliva – zachycené CO₂ + výroba vodíku z OZE a konverzní syntézní procesy = e – BA, e – NM, SAF,...**, mohou hrát důležitou roli v **čisté mobilitě s využitím stávající infrastruktury a vozového parku**,
- považujeme za nezbytné, aby regulatorní cíle a odpovědnost za jejich plnění byly rozděleny mezi všechny nositele energie do dopravy,

**ČAPPO má zájem v kooperaci se všemi
odpovědnými úřady vytvořit stabilní a
splnitelný plán nasazení alternativních paliv
tak, aby byly splněny legislativní cíle s
akceptovatelnými náklady ze strany
průmyslu i konečného spotřebitele.**