

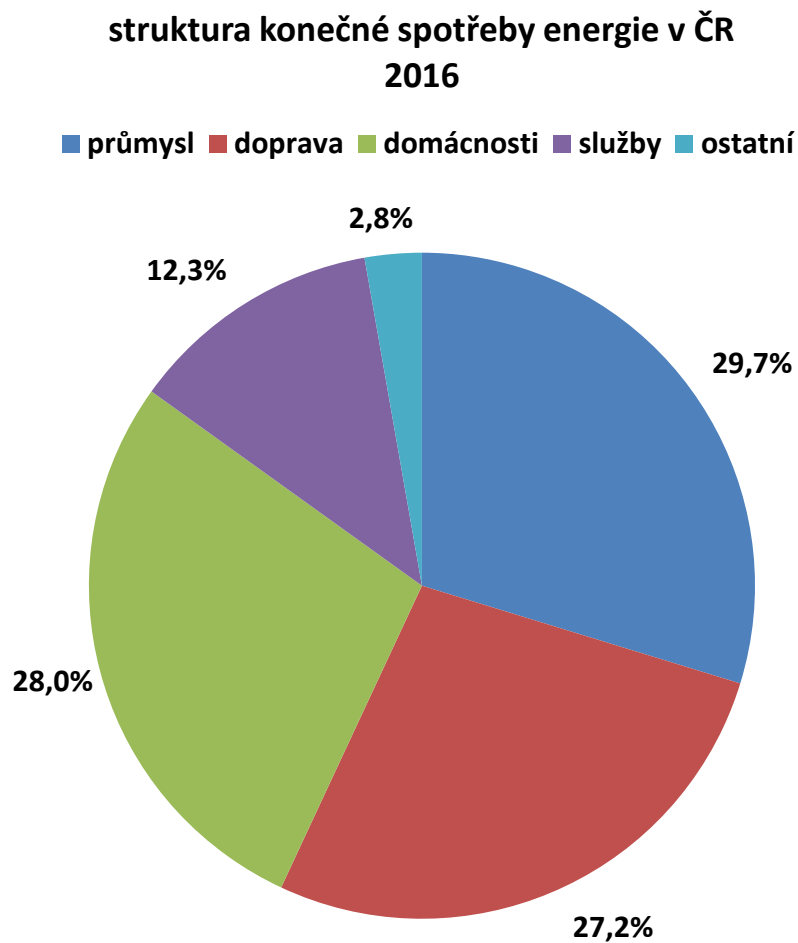
# **Platby za elektřinu**

**Vít Sedmidubský, MD ČR**

**Výbor pro udržitelnou energetiku Rady vlády pro udržitelný rozvoj  
Praha, 29 .1. 2019**

# Struktura konečné spotřeby energie v ČR

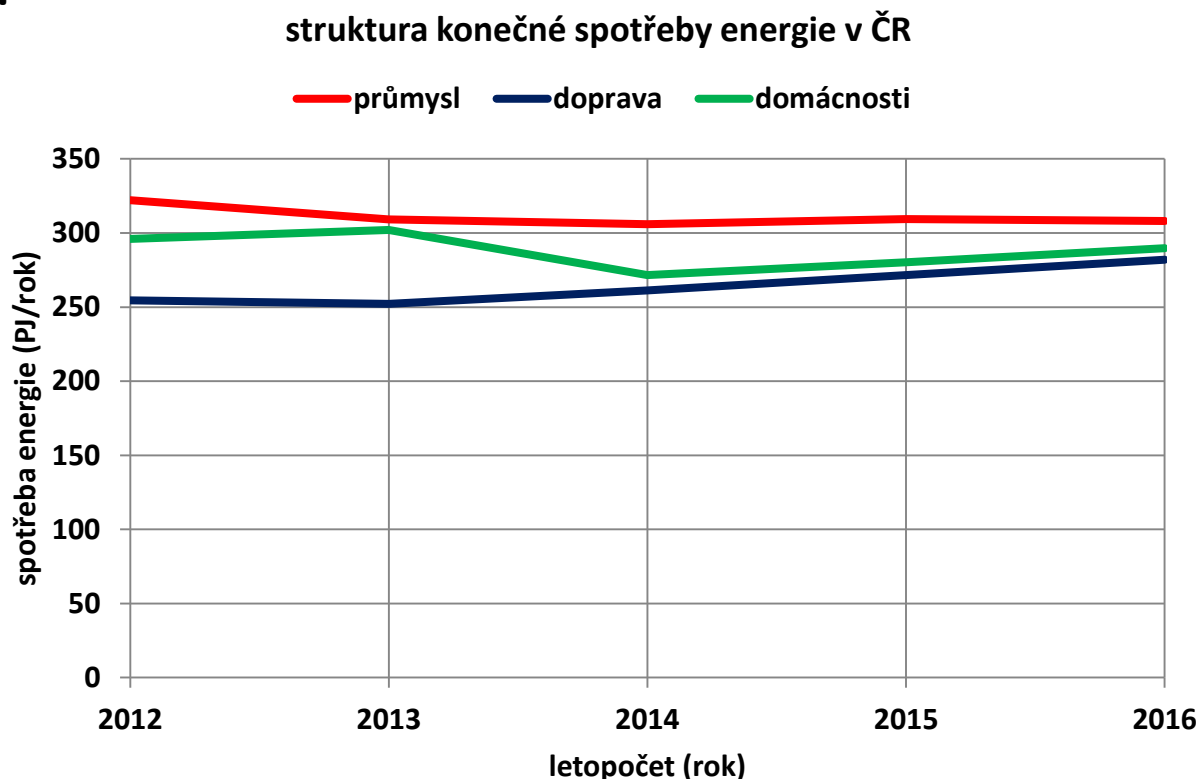
Doprava je v ČR velmi významným konečným spotřebitelem energie.



# Vývoj konečné spotřeby energie v ČR

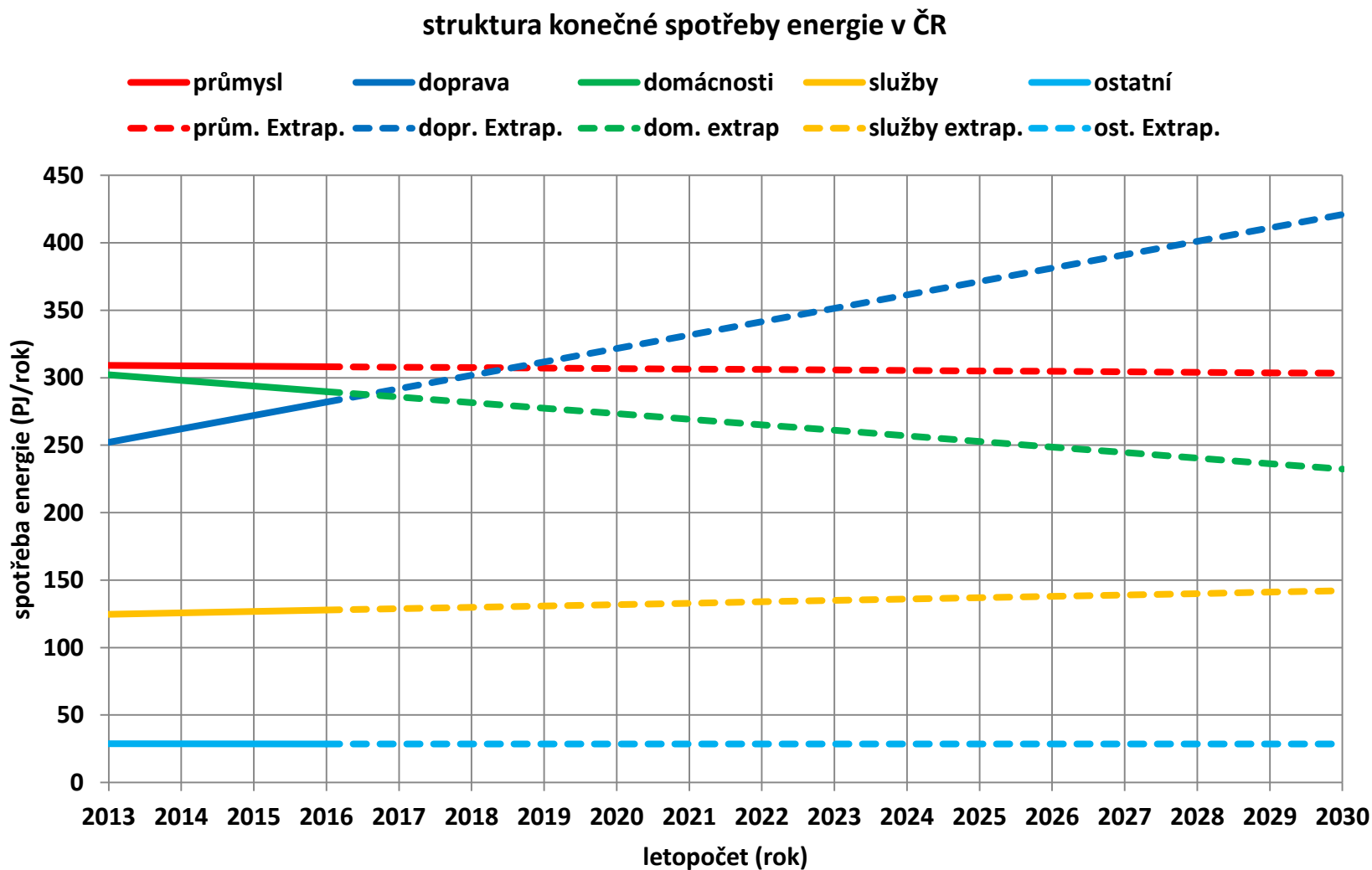
V domácnostech a v průmyslu, kde se stát formou programů MPO systematicky stará o snižování energetické náročnosti, to přineslo výsledky. Navzdory rostoucí průmyslové výrobě a navzdory růstu komfortu bydlení došlo v těchto oborech k mírnému poklesu spotřeby energie.

Avšak v dopravě vzrostla v ČR za poslední tři statisticky zpracované roky (2013 – 2016) spotřeba energie o 12 %, tedy v průměru o 4 % za rok. Je to vcelku logická odezva na to, že se stát dosud systematicky nestaral o snižování energetické náročnosti dopravy, nikdo takový úkol neměl.



# Predikce vývoje konečné spotřeby energie v ČR

V extrapolaci vývoje let 2013 a 2016 se počínaje letošním rokem stává v ČR doprava největším konečným spotřebitelem energie.



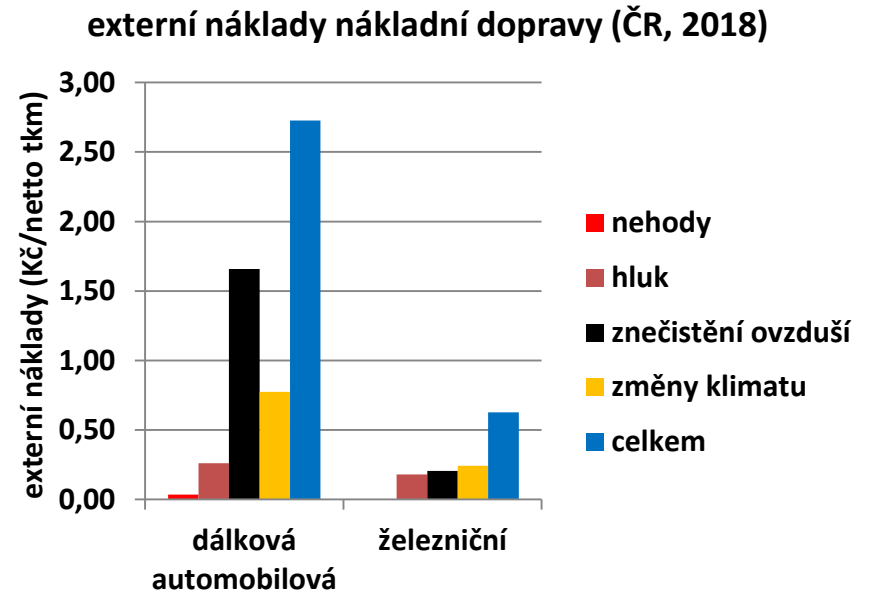
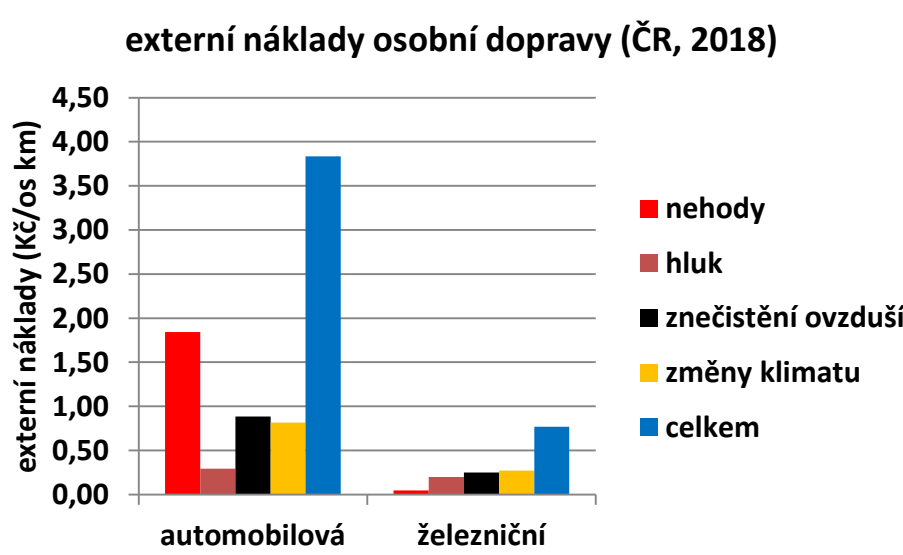
# Externí náklady dopravy

Je realitou, že 97,5 % spotřeby energie pro dopravu tvoří paliva pro spalovací motory, tedy ropné produkty a jejich náhražky. To má dva negativní dopady:

- vysoká produkce oxidu uhličitého, který nenávratně mění klima,
- vysoká produkce znečišťujících látek (zejména oxidy dusíku, jemné prachové částice a polyaromatické uhlovodíky), které vážně poškozují lidské zdraví, neboť jsou vypuštěny těsně nad zemí a v bezprostřední blízkosti lidských příbytků.

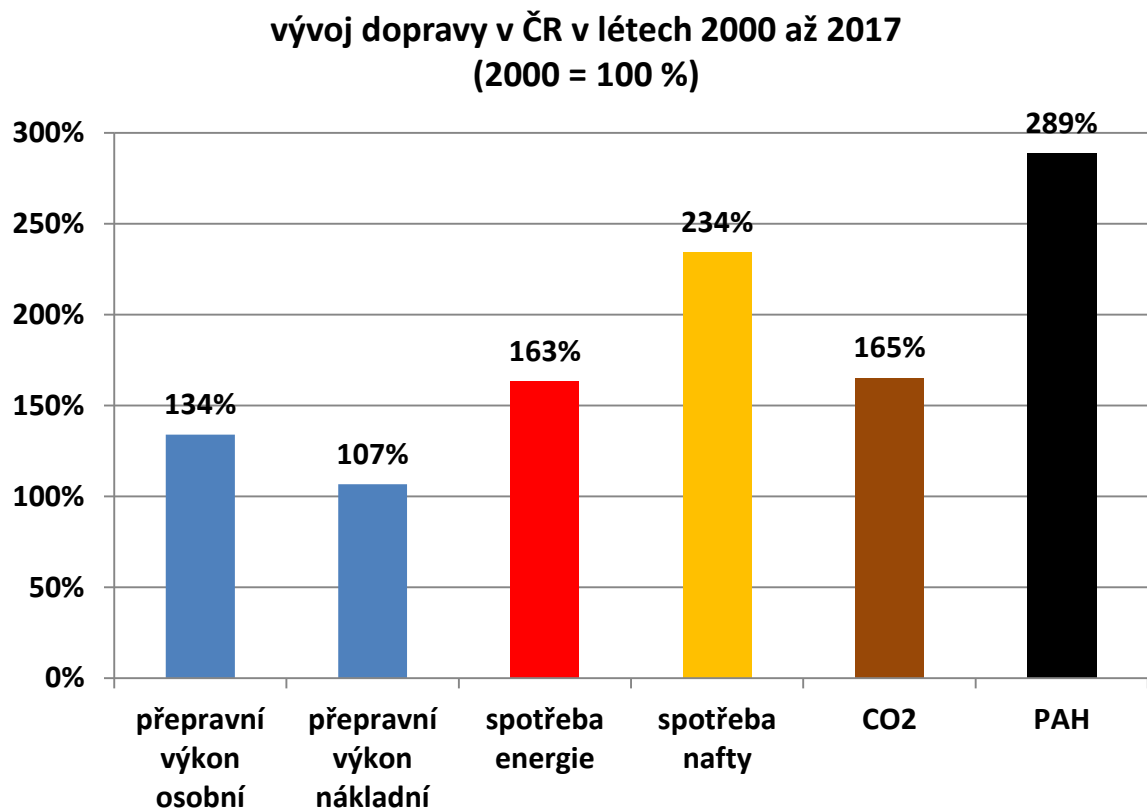
Počet obětí znečištěného vzduší je v ČR zhruba 10 krát větší, než počet obětí dopravních nehod.

Škody tím způsobené jsou velké, Věstník dopravy MD ČR č. 11/2013 je kvantifikuje velmi konkrétně. Avšak jako externí náklad jej uživatelé dopravy neplatí.



# Vliv dopravy na životní prostředí

Dosavadní vývoj v oblasti dopravy v ČR je extenzivní – spotřeba nafty i exhalace rostou rychleji, než přepravní výkony

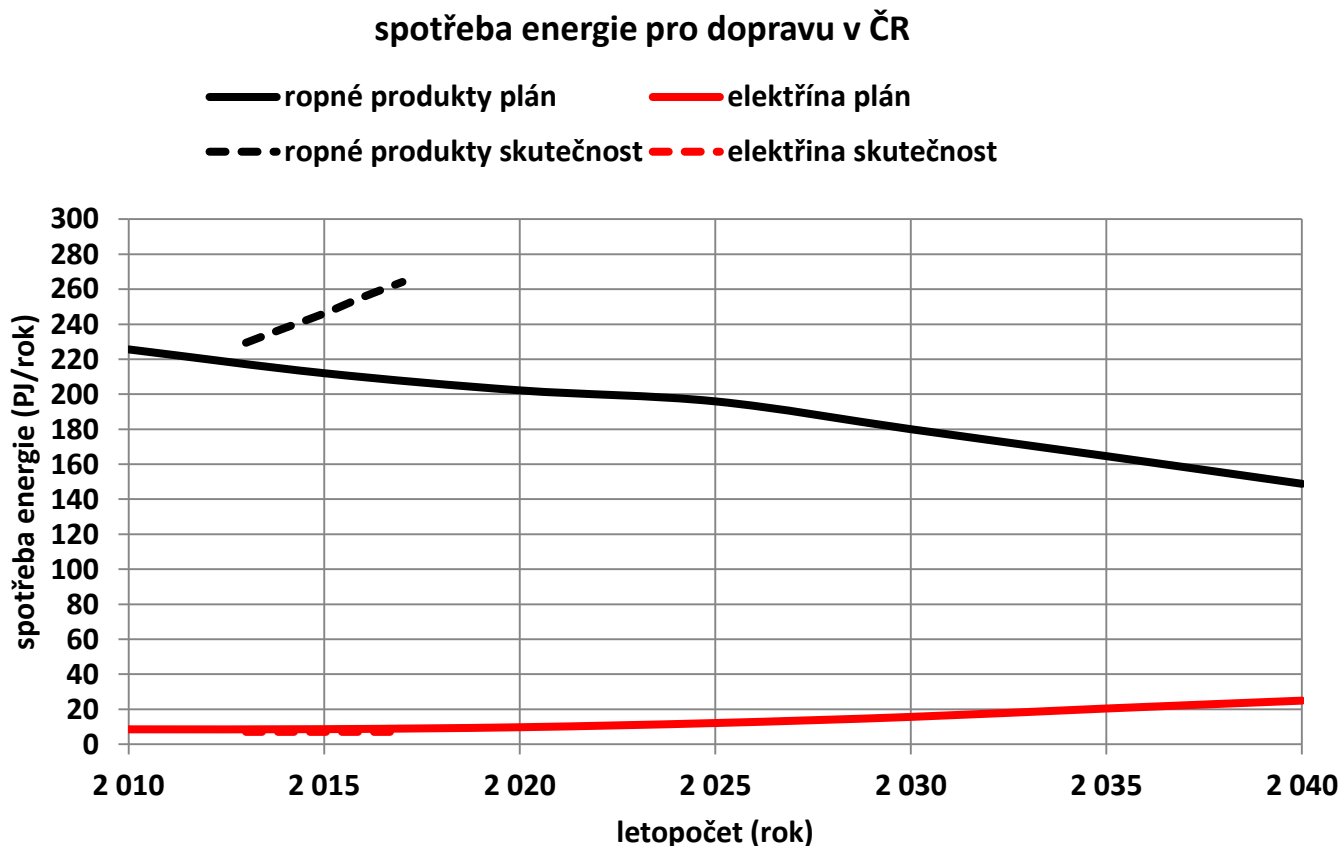


# Státní energetická koncepce a její plnění

Vláda ČR má s vědomím těchto skutečností ve svých programových dokumentech opatření ke zmírnění těchto škod:

-usnesení vlády č. 372/2015 Státní energetická koncepce ČR: snížit mezi roky 2015 a 2030 spotřebu ropných produktů v dopravě z 212 PJ/rok na 180 PJ/rok a zvýšit mezi roky 2015 a 2030 využití elektrické energie v dopravě z 8,6 PJ/rok na 16,6 PJ/rok.

Dosavadní vývoj je však zcela opačný – spotřeba ropných produktů v dopravě intenzivně roste a využití elektrické energie v dopravě stagnuje.



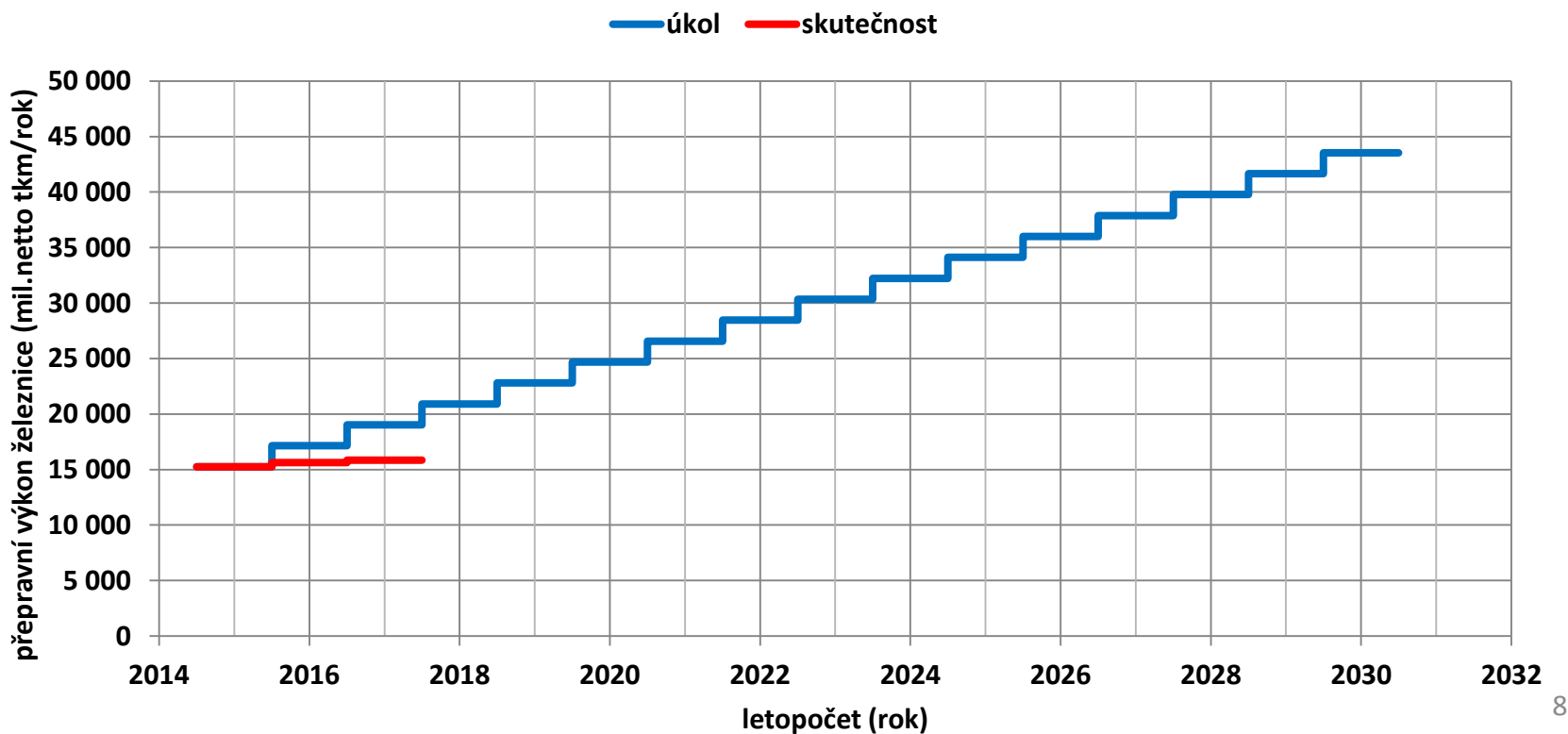
# Národní plán snižování emisí a jeho plnění

Vláda ČR má s vědomím těchto skutečností ve svých programových dokumentech opatření ke snížení negativních vlivů dopravy na lidské zdraví:

- usnesení vlády č. 978/2015 Národní plán snižování emisí ČR: převést do roku 2030 ze silniční dopravy na železnici 30 % přepravních výkonů nákladní dopravy.

V prvních dvou letech však plnění vůbec neodpovídá vytyčenému cíli, v dílčích hodnotách je asi 8 krát menší.

převod nákladní dopravy ze silnic na železnice podle Národního plánu snižování emisí (usnesení vlády č. 978/2015)



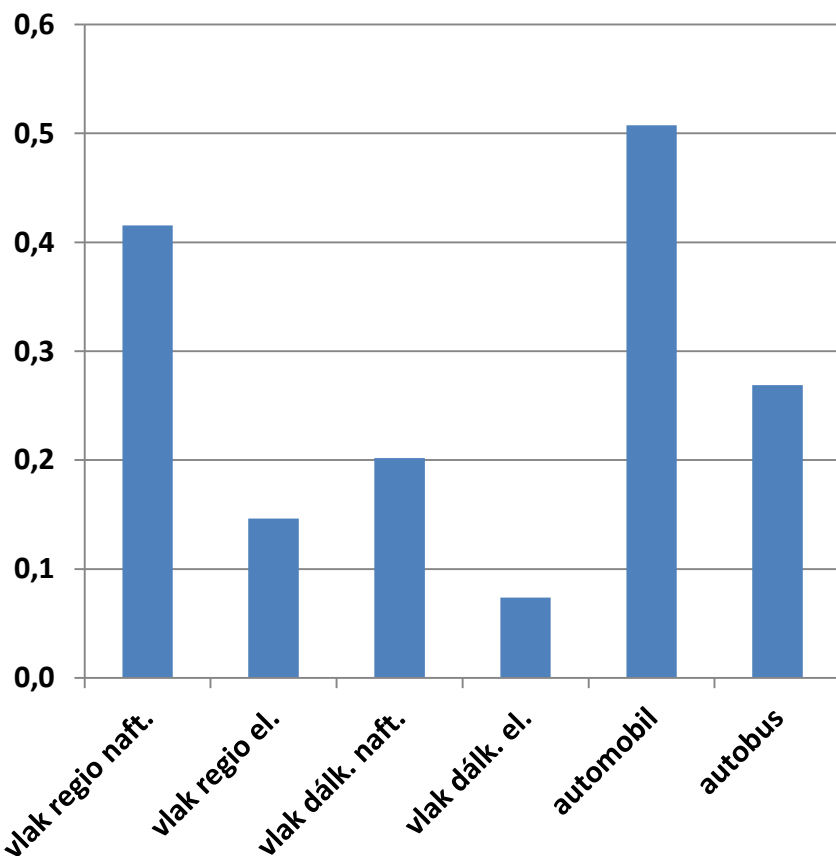


# Motivace k přesunu dopravy ze silnic na železnice

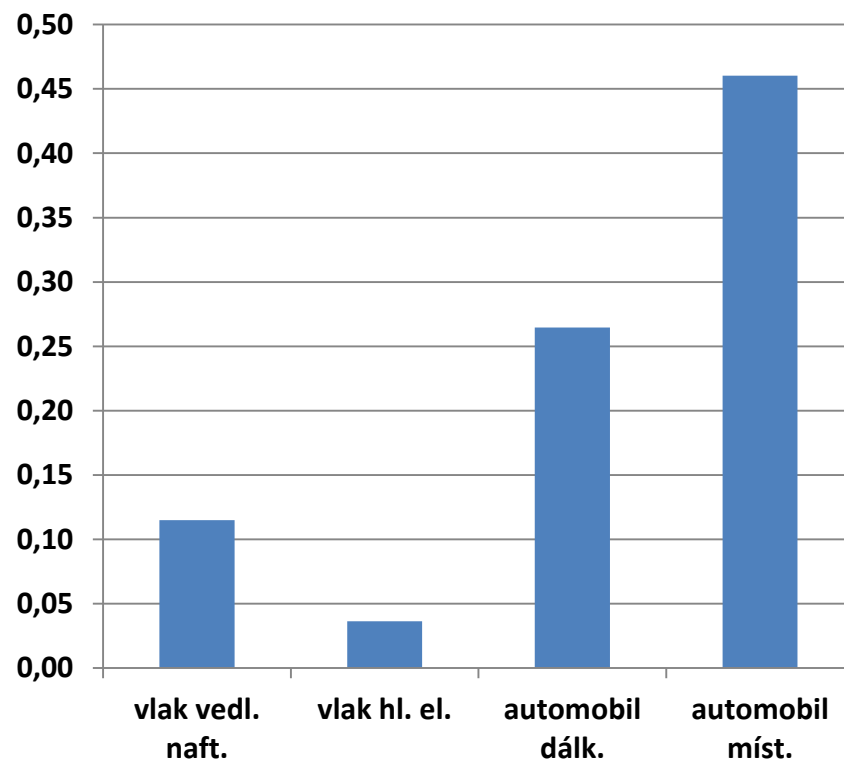
Energetická náročnost železniční dopravy v elektrické vozbě (v ČR je 92 % železniční nákladní dopravy zajišťováno elektricky) je významně (zhruba 7 krát) nižší, než je energetická náročnost automobilové dopravy.

Podobně je tomu i u produkce CO<sub>2</sub>

měrná spotřeba energie (kWh/os km)



měrná spotřeba energie (kWh/netto t km)



# Opačná motivace

**Současná realita je taková, že navzdory proklamacím v Usnesení vlády ČR č. 372/2015 a v Usnesení vlády ČR č. 978/2015 motivuje stát cestující a přepravce svojí cenovou politikou v oblasti energetiky zcela opačně:**

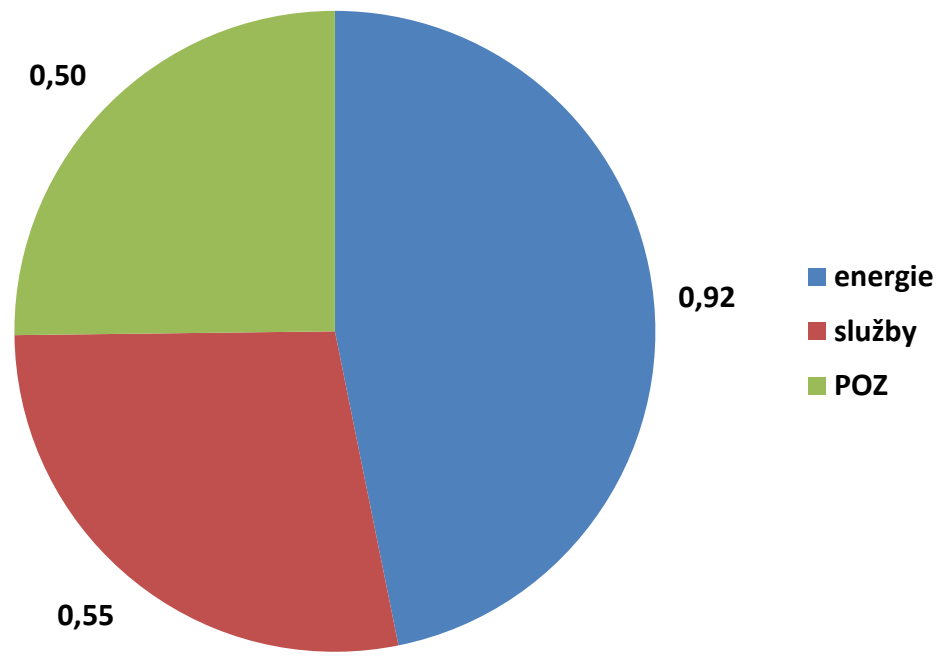
- cena elektrické energie je i pro dopravu zatížena platbou poplatku na podporu obnovitelných zdrojů ve výši 0,50 Kč/kWh, avšak jeden litr nafty s tepelným obsahem 10 kWh odpovídajícím poplatkem 5 Kč/litr zatížen není. Ani výnos z daně z minerálních olejů toto nenahrazuje, ta pokrývá jen 25 % externích nákladů automobilové dopravy,**
- cena elektrické energie je i pro dopravu zatížena náklady elektráren na nákup emisních povolenek (aktuálně zdražují emisní povolenky v ČR elektřinu o cca 0,30 Kč/kWh), ale v ceně nafty pro dopravu emisní povolenky započteny nejsou, protože se jedná o oblast mimo obchodování s povolenkami.**

**=> cenová regulace v energetice tak deformuje volbu způsobu dopravy směrem k preferenci energeticky a i emisně (a to jak z hlediska klimatických změn, tak i z hlediska zdraví obyvatelstva) více náročných způsobů dopravy. To jistě není úmyslem.**

# Struktura ceny elektrické energie pro železnici

Skutečnost roku 2017: poplatek na podporu obnovitelných zdrojů energie zvýšil cenu trakční elektřiny pro železnici o 34 %

železnice 2017: struktura ceny elektřiny (Kč/kWh)



# Návrh na změnu zákona č. 383/2012

**Roční platba příspěvku na obnovitelné zdroje zatěžuje železniční dopravce a tím i uživatele železniční dopravy v ČR částkou:**

**$0,50 \text{ Kč/kWh} \cdot 1\,200 \text{ mil. kWh/rok} = 600 \text{ mil. Kč/rok.}$**

**Z výnosu z prodeje emisních povolenek bylo v ČR v roce 2018 odvedeno 6 miliard Kč do fondu pro podporu obnovitelných zdrojů.**

**Pro rok 2019 navrhuje MD ČR zvýšit tuto částku o 0,6 miliardy Kč na 6,6 miliardy Kč a uhradit z ní též i poplatek na podporu obnovitelných zdrojů v ceně elektrické energie za železnici.**

**S ohledem na růst ceny emisních povolenek a tedy i na růst výnosu z jejich prodeje (viz zvýšení tempa odebrání počtu emisních povolenek z oběhu z 1,74 %/rok na 2,2 %/rok, které povede k růstu jejich tržní ceny) není 10% zvýšení úhrady z 6 miliard Kč na 6,6 miliardy Kč nijak dramatické.**

# **Dopady snížení cen do konkurenceschopnosti dopravy v elektrické trakci**

**Snížením ceny energie v nákladní dopravě dojde:**

- ke zkrácení dopravní vzdálenosti, od které se již železniční přeprava vyplatí, a/nebo
- k snížení dolní meze hmotnosti zboží, od které se již železniční přeprava vyplatí, a/nebo
- ke snížení dolní meze vytížení vlaku, od které se již železniční přeprava vyplatí.

**Lze to ale vyčíslit jen na konkrétních relacích. Na typických příkladech se POZE podílí zhruba 10 % na celkových přepravních nákladech nákladního vlaku.**

**Pokud by mohl železniční dopravce konkurovat kvalitou služby a její cenou silničním dopravcům, má železniční infrastruktura v roce 2030 potenciál k převedení přibližně 12 % dopravních výkonů ze silniční nákladní dopravy z roku 2015 (7 046 mil. tkm), což je téměř polovina dopravního výkonu nákladní železniční dopravy v témže roce (15 261 mil. tkm).**

**Snížením ceny v osobní dopravě dojde k úspoře rozpočtu na objednávku linek veřejné dopravy. Ušetřené prostředky umožní navýšit rozsah objednávky nebo zajistit kvalitnější a energeticky účinnější vozový park. Oba efekty působí pozitivně na využívání těchto služeb na úkor individuální automobilové dopravy.**

# **Další opatření pro zvýšení konkurenceschpnosti dopravy v elektrické trakci**

## **V nákladní dopravě:**

- **Kapacita železniční infrastruktury – dlouhodobé řešení**
- **Prodloužení užiteční délky kolejí – délka vlaků alespoň 740 m**
- **Mezinárodní interoperabilita**
- **Postrková služba**
- **Optimalizace ceny za dopravní cestu**
- **Zvýhodnění silničního svozu a rozvozu**
- **Podpora pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy**
- **Konverze trakční soustavy na 25 kV – dlouhodobé řešení**
- **Podpora terminálů kombinované dopravy**
- **Další elektrizace tratí**
- **Nákladní železniční koridory (RFC)**

## **V osobní dopravě**

- **Kapacita železniční infrastruktury včetně VRT – dlouhodobé řešení**
- **Výběrová řízení a požadavky na vozový park**
- **Plány udržitelné městské mobility – komplexní řešení**