



ELEKTRONICKÝ

SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

VI/2025

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

Obsah:

Sázka na energetickou transformaci.

Úvod	str. 2
Nejistota při obchodování s emisními povolenkami	str. 2
Různé souvislosti	str. 2
Pokusy o stabilizaci	str. 3
Cena CO ₂ na začátku obchodování ETS2	str. 4
A co na moři?	str. 5

info@svazspedice.cz

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303 Internet: www.svazspedice.cz

TÉMA: Energetická transformace

1. Úvod

Pravidla pro ochranu klimatu stále více znepokojují provozovatele flotil, které nákladní automobily se pro ně vyplatí. Kromě nákladů na energii je volba vozidla díky burzově obchodované ceně CO₂ těžko odhadnutelná.

2. Nejistota obchodování s emisními povolenkami

Provozovatelé nákladních vozidel se naučili počítat s náklady na palivo a vozidla. Skrze přechod na alternativní pohony a změnu energetických zdrojů se však rychle zvyšuje složitost jejich výpočtů. Z jednoduchého výpočtu s několika proměnnými se stává pokerová hra s několika neznámými.

K pořádkovým politickým opatřením, jako je CO₂ komponenta mýtného pro nákladní auta a CO₂ limity flotily pro výrobce vozidel, přichází 1. ledna 2027 systém volného obchodování s emisemi, který činí nákup vozidel sázkou na nejistou budoucnost - alespoň pro všechny, kteří dosud nevybudovali žádné kompetence v obchodování s energií. K obchodu s energetickými kontingenty nyní přibývá i burzovní obchod s právy na emise skleníkových plynů, tedy evropský systém obchodování s emisemi (EU-ETS) 2 pro sektor budov a dopravy. Měl by přispět ke snížení emisí CO₂ při topení a spotřebě fosilních paliv v silniční dopravě tempem, které zabrání globálnímu oteplování nad cílem 1,5 °C dohodnutým v Pařížské klimatické dohodě z roku 2015 v porovnání s předindustriální dobou.

Každodenní obchodování s certifikáty ETS 2 na evropských burzách je tržní mechanismus. Emise skleníkových plynů způsobené spalováním fosilních paliv jsou tímto způsobem omezeny a mají svoji cenu. Ta poskytuje ekonomickou motivaci ke snížení používání fosilní energie. ETS 2 vytváří neviditelné vazby mezi nabídkou nízkoemisních vozidel výrobců nákladních automobilů a cenou nafty na čerpacích stanicích. Tento systém totiž odměňuje všechny aktéry zúčastněných sektorů za rozhodování jednotlivců.

3. Různé souvislosti

„Čím více tepelných čerpadel a elektrických osobních automobilů bude do roku 2027 prodáno, tím nižší bude cena nafty na čerpací stanici,“ zdůrazňuje prof. Matthias Kalkuhl, vedoucí oddělení Klimatická ekonomie a politika na Potsdamském institutu pro výzkum klimatických změn (PIK). Zavedení emisně šetrné technologie sníží sektorové emise CO₂ - a tím i potřebu certifikátů CO₂, které opravňují producenty a obchodníky k prodeji fosilních paliv.

Evropský zákonodárce při stanovení množství emisních povolenek, které budou vydány v roce 2027, vycházel z průměrné produkce CO₂ v sektorech v letech 2016 až 2018 a omezil ji na 1 miliardu tun CO₂. Například ten, kdo prodává naftu, bude potřebovat jedno emisní povolení na prodej něco málo přes 370 litrů; to je množství paliva, jehož spalováním vzniká 1 tuna CO₂. Počet povolenek bude v následujících letech postupně snižován, v roce 2028 o 5,1 procenta a v minimálně dvou následujících letech o 5,38 procenta. Cena takového povolení bude stanovena každodenním obchodováním na energetické burze v Lipsku, která je centrální aukční platformou určenou Evropskou komisí a členskými státy.

Obchodování s povolenkami začne pravděpodobně v pondělí 4. ledna 2027; po tom budou povolenky obchodovány také na jiných burzovních místech a prostřednictvím mimoburzovních zprostředkovatelů.

Obchodování s termínovými smlouvami na ETS 2, což je v burzovním slangu také nazýváno futures, již v květnu začalo na amsterdamských a londýnských parterech Intercontinental Exchange (ICE). Na závěr prvního obchodního dne, v úterý 6. května, byla první burzovně stanovená cena CO₂ stanovena na 73 eur za tunu. Aby se předešlo drastickému zvýšení cen na začátku systému, ETS 2 předpokládá jakési frontloading, při kterém mezi roky 2027 a koncem května 2028 může být vydáno celkem 300 milionů dodatečných CO₂ certifikátů; ty však budou od roku 2029 do konce roku 2031 z aukčních objemů opět vyřazeny.

4. Pokusy o stabilizaci

Jako další mechanismus stabilizace cen je také tržní rezerva ceny (MSR), která byla stanovena na 20 milionů emisních povolenek, které se vydají vždy, když cena CO₂ překročí hranici 45 eur za tunu a alespoň dva po sobě jdoucí měsíce se nad tuto hranici udrží. Pokud období vysokých cen potrvá i nadále, nebudou však vydány žádné další dodatečné certifikáty; MSR tedy neznamená zastropování cen.

Kdo již na burzách nakupoval futures, zavazuje se, že certifikáty přijme k dohodnutému času za cenu termínového obchodu. Na Lipské energetické burze začne obchodování s CO₂

termínovými kontrakty 7. července. Burzovní experti varují, že tyto aukce se dosud konají v velmi malém okruhu účastníků, což by mělo omezit cenové rozpětí.

5. (V Německu) to pravděpodobně nebude dražší.

Také ekonom a systémový vědec Kalkuhl si není jistý odpovědí na otázku o ceně CO₂ na začátku ETS 2: „Není jasné, zda bude cena certifikátů ETS 2 výrazně vyšší než národní německá cena CO₂, která by v roce 2026 měla činit přibližně 65 eur za tunu.“ Zvolil opatrné vyjádření, protože náklady na emise v národním obchodování s emisemi jsou stanoveny politicky a nová vláda právě zahájila svou činnost. Navíc není jasné, zda obchodování s certifikáty opravdu zaujme výraznější tempo.

Výzkumník PIK zatím nepředpokládá žádný extrémní nárůst cen. Upozorňuje na řadu faktů, které podle jeho názoru naznačují, že sektorové emise CO₂ budou do roku 2027 ještě výrazně klesat. „Nejdříve se řídicí rámec začne projevovat prostřednictvím limitu flotily“, očekává. K tomu se přidá úspěch investičních pobídek na výměnu topení v obytných budovách „a možná v brzké době také nové dotace na nákup elektrických vozidel“. Pokud tyto opatření budou fungovat, poptávka po CO₂ certifikátech klesne.

Jelikož jsou všechny faktory zapojeny do celkového ekonomického rámce, který je v současnosti stále ovlivněn velkými nejistotami, navrhuje provozovatelům vozových parků soubor opatření, aby se zajistili proti cenovým výkyvům. To zahrnuje zprostředkování, tedy systematický obchod s energií a CO₂, po pořízení elektrických vozidel a jejich infrastruktury až po mikromanagement.

"Dopravní společnosti obvykle nesmějí samy obchodovat se zbožím na základě smluv o dodávkách. Proto by bylo rozumné zajistit si u svého dodavatele minerálních olejů fixační dávku paliva za pevnou cenu," doporučuje. Přitom by měly být výslovně dohodnuty závazné CO₂ ceny. "Tím zajistí předvídatelné náklady, které však pravděpodobně přesáhnou nejnižší cenu," ukazuje vědec na výhody a nevýhody. Proto doporučuje dopravcům postupný přechod na elektromobilitu, protože není nepravděpodobné, že náklady na nabíjení vozidel brzy výrazně klesnou, například v denních hodinách, kdy je aktuálně poptávka po elektrické energii zvláště nízká.

A jeho třetí rada pochází z malého aritmetického pravidla každého provozovatele vozového parku: umožnit pomalejší jízdu dieselových nákladních aut, alespoň pokud to dovolují mezní náklady."

Pozitivní vyhlídky však p. Kalkuhl německým a evropským dopravním společností také nabízí: ETS 2 posílí jejich konkurenceschopnost vzhledem k tomu, že podíl nákladů na energii v současnosti činí přibližně jednu třetinu celkových nákladů. „Národní cena za CO₂ v Německu je v současnosti 55 eur – tedy na evropském průměru, což je výrazně nad východními a jižními evropskými zeměmi,“ vysvětluje. Pro domácí dopravce volný obchod s emisemi rozhodně nezpůsobí explozi nákladů. Ten hrozí v zemích, které zatím nezískávají žádné nebo jen velmi nízké poplatky za skleníkové plyny. A skutečně je cena za CO₂ v Polsku aktuálně pod 1 eurem za tunu, v Litvě činí 20 eur za tunu emitovanou z nafty, což je také jen o málo více. V Belgii, Itálii a Portugalsku bude cena za CO₂ zavedena až s ETS 2.

6. A co na moři?

Náklady na bunkering pro námořní dopravu by se měly do poloviny příštího desetiletí téměř zdvojnásobit. Důvodem jsou nová klimatická rozhodnutí Mezinárodní námořní organizace (IMO), která mají od roku 2028 platit po celém světě. Na základě takzvaných „střednědobých opatření“, která členské státy IMO schválily v dubnu na zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí (MEPC), musí lodní společnosti snížit intenzitu skleníkových plynů energie produkované na palubě z roku na rok. Klíčovým provozním ukazatelem v opatřeních IMO je stejný, který platí od tohoto roku v rámci FuelEU Maritime pro námořní dopravu v evropských vodách: gramy CO₂ ekvivalentu na megajoule, zkráceně: gCO₂eq/MJ. Lodní společnosti musí zajistit, aby jejich lodě v průměru během roku nepřekročily určité mezní hodnoty.

Kdo cíle překročí, získá „nadbytečné jednotky“, které lze uschovat nebo přenést. Kdo je nedosáhne, musí nakoupit „nápravné jednotky“ nebo zaplatit stupňované pokuty (Tier I, Tier II). Náklady na tyto činí až 480 dolarů na tunu CO₂eq. Pro většinu lodních společností bude dodržování limitů pravděpodobně komerční úvahou: Pokud budou klimaticky příznivá paliva sice dostupná, ale příliš drahá, budou raději platit pokuty. Finanční objem za to by podle výpočtů britské poradenské firmy MSI mohl až do roku 2035 vzrůst na 95 miliard dolarů ročně, německá lodní skupina Peter Döhle ve svých vlastních výpočtech uvádí o něco nižší hodnotu 90 miliard dolarů. To by téměř znamenalo zdvojnásobení nákladů na palivo v námořní dopravě. Pokud se to přepočítá na jednotlivou tunu těžkého oleje (s nízkým obsahem síry), která se v námořní dopravě používá, budou CO₂ pokuty v roce 2035 podle Petera Döhleho 1456 dolarů - téměř přesná aktuální tržní cena za tunu paliva (VLSFO) v Rotterdamu.

Problémem je dostupnost alternativních paliv v období do roku 2035, varují jak Döhle, tak britský lodní makléř Clarkson. LNG jako přechodné řešení může zajistit úsporné cíle ohledně

intenzity CO₂ pouze do roku 2030. O to větší by proto měla být poptávka po biodieselu a - pokud je to možné - po syntetických palivech na bázi zeleného vodíku. Avšak výrobní kapacity potřebné pro námořní dopravu neexistují ani na papíře, jak píše Döhle ve své „Maritime Overview Report“. Podle něj by bylo v roce 2035 potřeba minimálně 91 milionů tun biopaliv pro námořní dopravu. To by téměř odpovídalo celkové světové roční produkci biopaliv dnes. „Jinými slovy, výroba biopaliv by se musela za účelem pokrytí potřeb námořní dopravy během deseti let zdvojnásobit.“ To je podle odborníků z lodní společnosti velmi nepravděpodobné. Ještě mnohem menší jsou očekávané kapacity pro syntetické klimaticky neutrální paliva, jako je zelený methanol nebo amoniak. Náklady na výrobu jsou navíc několikanásobně vyšší než u konvenčního dieselového paliva. Ergo by poplatky podle IMO stály společnosti mnohem méně. I když jsou cíle velmi ambiciózní, opatření IMO jsou v zásadě podporována svazy námořní dopravy. „Není to dohoda, kterou by si všichni v našem odvětví přáli,“ řekl Guy Platten, generální tajemník Mezinárodní námořní komory ICS, „ale je to rámec, na který se můžeme spolehnout.“

Že Evropská unie často vychází se svými vlastními předpisy na ochranu životního prostředí v námořní dopravě, je pro odvětví obvyklé a často to způsobuje frustraci v lodní dopravě. Tento rok by však evropské lodní společnosti mohly díky této regulaci v Bruselu získat výhodu. Nová pravidla platná v rámci unie pro snížení intenzity CO₂ v lodní dopravě (FuelEU Maritime), která byla zavedena od tohoto roku, představují to, co by mělo platit pro lodní dopravu na celém světě od roku 2028. Tím pádem by majitelé lodí působící ve evropských vodách měli teoreticky výhodu oproti svým konkurentům v Asii při přípravě na nová pravidla.

Konec VI. čísla

Příjemný nástup léta vám přeje Redakce SZ SSL