



# ELEKTRONICKÝ **SPEDIČNÍ** **ZPRAVODAJ**

## ***X/2024***

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

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

### **Obsah:**

Cíle CO2 trápí odvětví dopravy (DVZ)

|                                                            |        |
|------------------------------------------------------------|--------|
| Úvod                                                       | str. 2 |
| RED II/III ReFuelEU Aviation                               | str. 2 |
| Němci vždy na čele pelotonu                                | str. 2 |
| Opatření se týkají i vodní dopravy                         | str. 3 |
| Kritika ze strany odborníků i dopravních svazů             | str. 4 |
| Zelené ministerstvo naopak nevidí „žádný problém v cílech“ | str. 5 |
| Podkvóty pro syntetická paliva                             | str. 6 |
| Závěr                                                      | str. 6 |

**info@svazspedice.cz**

**Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.**

**1.pluku 8, 18600 Praha 8a – Karlín**

**tlf. 224 891 303**

**Internet: [www.svazspdice.cz](http://www.svazspdice.cz)**

## **TÉMA: NÁROČNÉ CÍLE EK V OBLASTI EMISÍ OHROŽUJÍ ODVĚTVÍ**

### 1. Úvod

S plánovaným národním prováděcím zákonem k evropské směrnici o obnovitelných zdrojích energie RED III se letecká a lodní doprava obává vyšší zátěže.

### 2. RED II / III, ReFuelEU Aviation /

Prováděcí zákon Evropská unie začala propagovat a vyžadovat využívání obnovitelných zdrojů energie téměř před 30 lety, mimo jiné v "Bílé knize o politice obnovitelných zdrojů energie" v roce 1997. Po několika legislativních iniciativách přijala Komise v roce 2023 již třetí verzi směrnice o obnovitelných zdrojích energie (RED III). Tvoří ústřední rámec pro rozvoj obnovitelných zdrojů energie v Evropě. Předchozí verze, RED II, zavazovala členské státy ke zvýšení podílu obnovitelných zdrojů energie na konečné spotřebě energie na nejméně 32 % do roku 2030. Směrnice RED III, která byla novelizována v roce 2023, zvyšuje tento cíl na 42,5 %. Pro sektor dopravy směrnice RED III stanoví, že podíl obnovitelných zdrojů energie na spotřebě energie v dopravě musí být alespoň 29 procent nebo snížení emisí skleníkových plynů musí být do roku 2030 14,5 procenta. Německo v současné době provádí tuto směrnici do vnitrostátního práva prostřednictvím "Druhého zákona o dalším vývoji kvóty pro snižování emisí skleníkových plynů". Za tímto účelem musí spolková vláda především přizpůsobit federální zákon o kontrole emisí, který upravuje kvóty pro snižování emisí skleníkových plynů (GHGQuote). Podle toho musí dodavatelé paliv postupně snižovat emise CO<sub>2</sub> ze svých produktů nebo nabízet alternativní paliva, jako jsou biopaliva, elektřina nebo paliva nebiogenního původu, která jsou získávána z vodíku. V letectví dochází také k překrývání s evropským nařízením o letecké dopravě ReFuelEU, které předepisuje kvóty udržitelných leteckých paliv (SAF).

### 3. Reakce německé vlády

Německá vláda plánuje rozšířit kvótu na snížení emisí skleníkových plynů (GHG kvótu) na všechny druhy dopravy – silniční, leteckou, vnitrozemskou vodní a námořní dopravu – s cílem implementovat požadavky EU ze směrnice o obnovitelných zdrojích energie RED III. Do roku

2040 má být znečištění skleníkovými plyny z paliv sníženo o 53 procent, což odpovídá podílu více než 77 procent obnovitelných energií v dopravě. Biopaliva z potravin a krmiv se počítají pouze na 3 procenta, zbytky palmy a sóji už vůbec. Kritika přichází z několika odvětví: Spolkový svaz německého leteckého průmyslu a Německé dopravní fórum varují před dvojnásobným břemenem, protože nařízení EU ReFuelEU Aviation již předepisuje kvóty udržitelných leteckých paliv. Další národní požadavky by mohly stát miliardy a znevýhodnit je v hospodářské soutěži ve srovnání se státy bez takových pravidel. Asociace vnitrozemské lodní dopravy také očekávají značné dodatečné náklady, asi 8 až 15 centů za litr paliva HVO. To by mohlo přesunout dopravu na nákladní automobily nebo železnici a vést k migraci energeticky náročných průmyslových odvětví. Požadují proto pozdější zahájení, osvobození HVO od daně a jednotné nařízení platné pro celou EU. Středně velký energetický průmysl také varuje před narušením hospodářské soutěže v důsledku různých možností kreditů. Kontroverzní jsou také nové podkvóty pro syntetická paliva (power-to-liquid nebo PtL), které se mají dotknout všech druhů dopravy a nahradí národní kvóty PtL.

Podle Spolkového svazu německého leteckého průmyslu (BDL) bude německý letecký průmysl znevýhodněn v mezinárodní konkurenci, pokud spolková vláda realizuje své legislativní plány na snížení emisí skleníkových plynů (GHG) v dopravě. Německé dopravní fórum (DVF) si také stěžuje na několikanásobné zatížení letecké dopravy. Asociace vnitrozemské lodní dopravy se také obávají o konkurenceschopnost svých členských společností. Kritika směřuje proti návrhu zákona Spolkového ministerstva životního prostředí o dalším rozvoji kvót na snižování emisí skleníkových plynů. To má stanovit, že zatížení palivy skleníkovými plyny musí být postupně snižováno o určitá procenta. Jsou za to zodpovědné společnosti, které vyrábějí paliva a uvádějí je na trh. Dopravní průmysl je ovlivněn, protože je konečným spotřebitelem. Jako zásadní novinku Ministerstvo životního prostředí uvádí, že se to dotkne nejen silniční dopravy, ale že se předpisy v budoucnu rozšíří i na silniční a leteckou dopravu společně.

#### 4. Opatření se týkají i vodní dopravy

Vláda usiluje o 77procentní kvótu pro čistou energii "Povinné procentuální snížení emisí skleníkových plynů z paliv bude stanoveno do roku 2040 a postupně se bude zvyšovat na 53 procent," uvádí se v návrhu zákona. To odpovídá podílu obnovitelných energií na celkové spotřebě energie v dopravě více než 77 procent. Kromě toho má být snížena kvóta pro biopaliva z potravin a krmiv ze současných 4,4 procenta na 3 procenta. Ministerstvo chce

okamžitě ukončit započítávání biopaliv ze sójového oleje a zbytků z produkce palmového oleje do kvóty skleníkových plynů. Německá vláda tak implementuje požadavky směrnice EU o obnovitelných zdrojích energie (RED III), která předepisuje snížení emisí skleníkových plynů v dopravě do roku 2030 nejméně o 14,5 procenta. Úsilí EU o dekarbonizaci dopravy má dopad i na vnitrozemskou lodní dopravu. Společně s námořní dopravou musí v dlouhodobém horizontu snížit svou konečnou spotřebu energie. To znamená, že kvóty na snížení emisí skleníkových plynů musí v budoucnu splnit všichni distributoři paliv. Členové Spolkového svazu německé vnitrozemské plavby (BDB) a tři další zájmové skupiny očekávají nárůst nákladů. Předpokládají, že 1 litr paliva by mohl zdražit o 8 až 15 centů, pokud by se například spoléhali na biopalivo HVO jako na možnost plnění pro snížení emisí skleníkových plynů. HVO je zkratka pro "hydratovaný rostlinný olej" a vyrábí se z olejnatých rostlin. "Vzhledem k tomu, že lodní průmysl a jeho odběratelé nákladní dopravy velmi ostře kalkulují, i o několik centů vyšší ceny za tunokilometr mohou vést k přesunu přepravy na nákladní automobily nebo k železniční síti, která je již na mnoha místech přetížená," uvádí se ve vyjádření BDB pro ministerstvo životního prostředí. Pro chemický průmysl na Rýně by zvýšení cen mohlo být "poslední kapkou" a motivovat lidi k migraci do zahraničí, varují asociace. Mimo jiné také vyzývají k tomu, aby požadavky na vnitrozemskou plavbu vstoupily v platnost nejdříve na začátku roku 2028, aby společnosti měly čas jednat se svými klienty o převzetí dodatečných nákladů. Aby se zabránilo tankové turistice, musí být HVO pro vnitrozemskou plavbu v Německu osvobozena od daně, jako je tomu v Nizozemsku. BDB se zasazuje o "jednotnou regulaci kvóty pro snižování emisí skleníkových plynů alespoň v celé EU". Německý středně velký energetický průmysl (MEW) také varuje před narušením hospodářské soutěže a nevýhodami ve srovnání s jinými evropskými zeměmi. Vidí nebezpečí, že německé přístavy by mohly být oslabeny i tankovou turistikou, o které se zmiňuje BDB.

##### 5. DVF a BDL kritizují dvojí zátěž na leteckou dopravu

Německé dopravní fórum a BDL si ve svých prohlášeních stěžují, že letecký průmysl bude v budoucnu zatížen dvakrát. Na jedné straně již platí evropské nařízení o palivech ReFuelEU Aviation s kvótou pro udržitelná letecká paliva (SAF). Pokud Německo rozšíří kvótu na snížení emisí skleníkových plynů také na leteckou dopravu, bude to pro průmysl znamenat dodatečné náklady, varuje DVF. To je také názor BDL. "Nařízení EU o palivech ReFuel již stanovuje regulační rámec pro uvádění udržitelných leteckých paliv na trh.

Vnitrostátní předpisy, které jdou nad rámec tohoto, jsou kontraproduktivní a nadbytečné," říká generální ředitel Joachim Lang. BDL odhaduje náklady na dvojí regulaci na více než 1 miliardu eur pro rok 2026 a více než 2 miliardy eur ročně do roku 2030. To způsobí "masivní narušení hospodářské soutěže v Německu, na vnitřním trhu EU a vůči leteckým společnostem a letištím ve třetích zemích," varuje asociace. Ostatní členské státy, jako je Švédsko, Nizozemsko a pravděpodobně i Francie, leteckou dopravu do implementace předpisů RED III nezahrnují.

Souvislosti: ReFuelEU Aviation stanoví, že palivo, kterým se letadla tankují na velkých letištích v EU, musí od letošního roku obsahovat alespoň 2 procenta SAF, leteckého paliva šetrného ke klimatu. Cíl kvót se bude v pětiletých krocích zvyšovat na 70 procent do roku 2050. "Povinnost národních kvót skleníkových plynů dodatečně stanovená v návrhu zákona by znamenala, že letectví by muselo zvýšit podíl udržitelných leteckých paliv z 0 procent na 13 procent do jednoho roku – nebo zaplatit za odpovídající snížení emisí skleníkových plynů v jiných druzích dopravy," píše BDL. Dodatečné náklady na SAF ve srovnání s konvenčním petrolejem se pohybují kolem 2 000 eur za tunu, vypočítal Lang na jaře.

#### 6. Ministerstvo životního prostředí nevidí žádnou další zátěž v požadavcích EU

Mluvčí Spolkového ministerstva životního prostředí na žádost DVZ uvedl, že připravovaný zákon by měl implementovat jak předpisy RED III, tak ReFuelEU Aviation v Německu. Rozšíření kvóty na emise skleníkových plynů na všechny druhy dopravy je stanoveno ve směrnici RED III. "Směrnice RED III stanoví, že jejich podíl se vztahuje na konečnou spotřebu energie všech odvětví dopravy, tedy včetně paliv v letecké dopravě," vysvětlil mluvčí. "Dodavatelé paliv, kteří uvádějí paliva na trh nejen pro leteckou dopravu, mohou dosáhnout snížení emisí skleníkových plynů i v pozemní dopravě." Neexistuje žádná povinnost dosáhnout úspor v leteckém sektoru. "Požadavky ReFuelEU Aviation na dodavatele leteckých paliv nejsou v návrhu zákona navýšeny, protože dodavatelé paliv, kteří na trh uvádějí pouze letecká paliva, jsou z kvót skleníkových plynů vyňati," zdůraznil mluvčí ministerstva. "Zmínka v návrhu, že dodavatelé, kteří na trh uvádějí pouze tryskové palivo, jsou z nového nařízení vyňati, je z našeho pohledu alibi bez jakéhokoli efektu," říká Lang. "V této oblasti žádní takoví poskytovatelé nejsou. Pokud tedy bude možné kvótu splnit v jiné oblasti, pak budou náklady účtovány všem druhům dopravy, jednostranná nákladová zátěž a narušení hospodářské soutěže přetrvávají." BDL se také obává, že pravidla budou obcházena ropnými společnostmi, které by mohly změnit své

obchodní jednotky pro paliva pro letecké turbíny na nezávislé právní subjekty podle práva obchodních společností, aby se osvobodily od povinnosti kvót. Mezitím středně velký energetický průmysl kritizuje, že požadavky v návrhu zákona nelze splnit a narušují hospodářskou soutěž. Společnostem, které uvádějí na trh pouze lodní paliva, by nemohly být započteny konvenční biopaliva nebo biopaliva založená na odpadu. V případě firem, které uvádějí na trh i pohonné hmoty pro silnice, by to však platilo pouze pro silniční část.

## 7. Spor o podkvóty pro syntetická paliva

Kromě obecných kvót pro udržitelná letecká paliva obsahuje nařízení EU pro letecká paliva také dílčí kvóty, například pro obnovitelná paliva nebiologického původu (RFNBO). Jedná se o EFuely synteticky vyráběné za použití elektřiny, vodíku a oxidu uhličitého a tzv. power-to-liquid paliv (PtL). EU předepisuje minimální kvótu RFNBO ve výši 1,2 procenta v roce 2030. V roce 2035 se má zvýšit na 5 procent, v roce 2040 na 10 procent a nakonec na 35 procent v roce 2050.

Již před schválením nařízení EU stanovilo Německo ve federálním zákoně o kontrole emisí kvóty pro Power to Liquid (PtL) ve výši 0,5 procenta (2026), 1 procenta (2028) a 2 procenta pro rok 2030. Německá vláda to chtěla revidovat s ohledem na požadavky EU. Podle návrhu zákona mají být kvóty PtL pro leteckou dopravu zrušeny, ale obsahuje kvóty RFNBO pro všechny druhy dopravy, které se zvýší z 0,1 procenta v roce 2026 na 1,5 procenta (2030), 5 procent (2035) a 12 procent v roce 2040. BDL je "velmi překvapena a zklamána, že zrušení národní kvóty PtL stanovené v koaliční smlouvě je na pokraji propasti," říká Lang. Cíl sledovaný v koaliční smlouvě odlehčit leteckému provozu zrušením národní kvóty PtL je zjevně opomíjen "neefektivní" úpravou zákona. Mluvčí spolkového ministerstva životního prostředí tuto kritiku vysvětluje: "V souladu s koaliční smlouvou návrh zákona počítá se zrušením stávající národní kvóty PtL pro dodavatele leteckých pohonných hmot." Návrh zákona je v současné době projednáván ve federální vládě. Cílem je, aby nový zákon vstoupil v platnost 1. ledna 2026.

## 8. Závěr

Na závěr několik sarkastických doporučení: Nepůjčujte Evropské komisi další pravomoci řezat větve, na kterých sedíme. A jezte více fast foodu, zvláště smaženého = olej spotřebovaný na výrobu jednou zachrání planetu. Minimálně v okolí Bruselu určitě...

---

Konec IX. čísla

***Příjemné poprázdninové dny vám přeje Redakce SZ SSL***