SVAZ PRŮMYSLU A DOPRAVY
ČESKÉ REPUBLIKY

NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k návrhu nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 565/2020 Sb., o podmínkách poskytnutí kompenzací nepřímých nákladů pro odvětví, u kterých bylo zjištěno značné riziko úniku uhlíku v důsledku promítnutí nákladů spojených s emisemi skleníkových plynů do cen elektřiny, ve znění pozdějších předpisů
Č. J.	32/2026
DATUM ZPRACOVÁNÍ	26. 5. 2026
KONTAKTNÍ OSOBA	Tomáš Trubačík
TELEFON	778 717 564
E-MAIL	ttrubacik@spcr.cz

Nařízení vlády reaguje na SDĚLENÍ KOMISE ze dne 23.12.2025 C(2025) 9298 final, kterým se mění Pokyny k některým opatřením státní podpory v souvislosti se systémem obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů po roce 2021.
SP ČR vítá rozšíření seznamu způsobilých odvětví i zvýšení intenzity podpory a apeluje na vládu, aby do budoucna využila možnosti zahrnout i další odvětví.

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

1. **K nastavení vztahu mezi čerpáním kompenzací a investicemi**

   Aktualizované Pokyny Evropské komise pracují se zněním „investují alespoň 50 % částky podpory“ („invest at least 50 % of the aid amount“), tedy s formulací směřující k probíhajícímu nebo budoucímu jednání. Ztotožňujeme se s názorem, že Pokyny nevyžadují, aby byla investice již ke dni podání žádosti dokončena a doložena výhradně jako již provedená investice.
   Naproti tomu návrh českého nařízení podmínku zpřísňuje, když používá formulaci „investoval“ a především požaduje doložení již provedené investice. Níže v rámci konkrétních připomínek proto uvádíme požadavky na úpravy nařízení tak, aby byl odstraněn rozpor mezi Pokyny Evropské komise a návrhem českého nařízení.

   Odůvodnění:

   Viz text připomínky.

   Tato připomínka je zásadní.

2. **K přechodným ustanovením**
   Z dosavadních jednání a příslibů MŽP vyplývá, že se přepokládá poskytnutí kompenzací za rok 2025 též pro nově zařazená odvětví. Dáváme proto ke zvážení, zda by do návrhu nemělo být doplněno přechodné ustanovení v tomto ohledu.

   Odůvodnění:

Zajištění právní jistoty.

Tato připomínka je zásadní.

3. **<u>K možnému rozšíření o další odvětví – železniční nákladní doprava</u>**

SDĚLENÍ KOMISE ze dne 23.12.2025 C(2025) 9298 final, kterým se mění Pokyny k některým opatřením státní podpory v souvislosti se systémem obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů po roce 2021 umožňuje podle článku 19 podporu, pokud „je přiměřená a její negativní účinek na hospodářskou soutěž a obchod je dostatečně omezen, pokud nepřesahuje 80 % vzniklých nepřímých nákladů na emise pro odvětví uvedená v tabulce 1 přílohy I a 75 % pro odvětví uvedená v tabulce 2 přílohy I **nebo pro jakákoliv další odvětví považovaná za způsobilá podle postupu stanoveného v bodě 21.“**
Podle článku 18 (bodu 21) Členské státy mohou ve svých režimech podpořit i odvětví nebo pododvětví, které není uvedeno na seznamu v příloze I, ale splňuje kritéria pro zahrnutí do této přílohy. „Těmito kritérii jsou intenzita obchodu nad 20 % a intenzita nepřímých emisí nad 0,32 kg CO_2/EUR, což vede k ukazateli nepřímého úniku uhlíku nad než 0,064. Metodika je podrobněji popsána v pracovním dokumentu útvarů Komise SWD(2020) 190 final.“

Z našeho pohledu by ČR měla pro nepřímé platby EU ETS uskutečněné v roce 2026 (pro kompenzace vyplácené v roce 2027 prověřit, zda kritéria nesplňuje i železniční nákladní doprava.

<u>Odůvodnění:</u>
Z našeho pohledu splňuje **železniční nákladní doprava (kód NACE 49.20)** obě uváděná kritéria (intenzita obchodu nad 20 % a intenzita nepřímých emisí nad 0,32 kg CO_2/EUR).

měrná intenzita nepřímých emisí v elektické nákladní železniční dopravě v ČR		
poměr brutto/netto	hrt/čt	2,1
měrná dopravní spotřeba elektrické energie na vstupu TNS (SŽ 2025)	kWh/hrtkm	0,015
měrná přepravní spotřeba elektrické energie na vstupu TNS	kWh/čtkm	0,032
měrná emisivita el. energie MPO	kg CO_2/kWh	0,85
měrná nepřímá přepravní emisivita	kg CO_2/čtkm	0,027
měrné dovozné (odhad)	Kč/čtkm	1,60
poměrná hrubá přidaná hodnota (odhad)	%	35
měrná hrubá přidaná hodnota	Kč/čtkm	0,56
měrná intenzita nepřímých emisí	kg CO_2/Kč	0,048
kurs	Kč/EUR	25,00
měrná intenzita nepřímých emisí	kg CO_2/EUR	1,21
mezní měrná intenzita nepřímých emisí	kg CO_2/EUR	0,32
poměr skutečné a mezní měrné intenzity nepřímých emisí		3,8
intenzita obchodu a ukazatel nepřímého úniku uhlíku		
export: přeprava věcí nákladní železniční doprava ČR 2024	mil. t/rok	18 277
import: přeprava věcí nákladní železniční doprava ČR 2024	mil. t/rok	24 262
intenzita obchodu nákladní železnice v ČR	%	75
mezní hodnota intenzity obchodu	%	20
ukazatel nepřímého úniku uhlíku	kg CO_2/EUR	0,909
mezní hodnota ukazatele nepřímého úniku uhlíku	kg CO_2/EUR	0,064
poměr skutečného a mezního ukazatele nepřímého úniku uhlíku		14,2

Nákladní železniční doprava je ve srovnání s ekonomikou ČR, i ve srovnání s průmyslem ČR, zatížena nepřímými náklady EU ETS v ceně elektřiny velmi silně, tyto tvoří cca 12 % z přidané hodnoty.

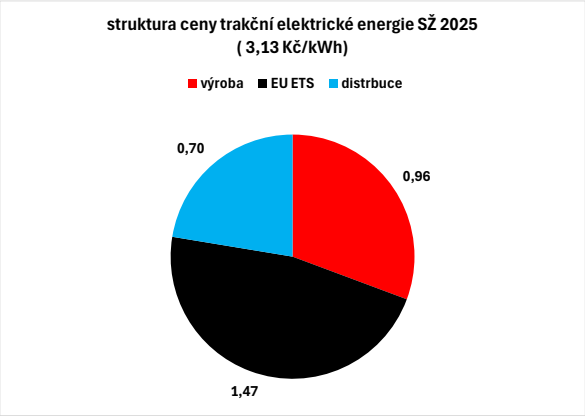
Rozšíření seznamu vyjmenovaných odvětví o kód NACE 49.20 železniční nákladní doprava je potřebné ze dvou důvodů:

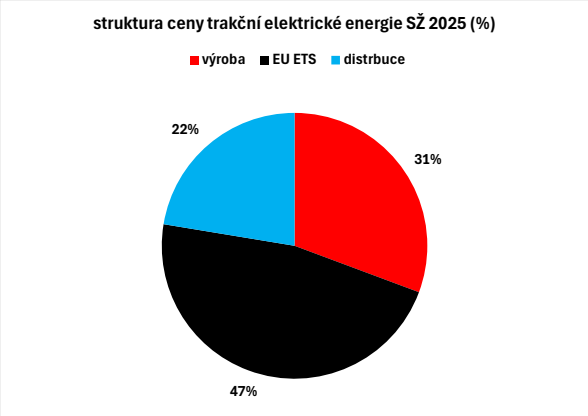
- nákladní železniční doprava je součástí logistické řetězce průmyslové výroby a ovlivňuje cenu a tím i konkurence průmyslového produktu (viz též pravidla mezinárodního obchodu Incoterms). Průmyslové podniky jsou proto zatíženy nepřímou platbou emisních povolenek EU ETS nejen v podobě jimi odebrané elektrické energie, ale i v ceně dopravy, která v sobě zahrnuje k dopravě spotřebovanou elektrickou energii,
- nepřímou platbou emisních povolenek EU ETS zdražená nákladní železniční doprava s elektrickou vozbou je na trhu nahrazována levnější naftovou silniční dopravou s násobně vyšší spotřebou energie a s násobně vyšší produkcí oxidu uhličitého.

Podpora energeticky úsporné železniční dopravy s elektrickou vozbou má kromě snížení nákladů i zásadní význam z emisní stopy pro podnikatelský sektor. V nefinančním účetnictví vstupují emise z dopravy do uhlíkové stopy průmyslu (do uhlíkové stopy organizace i do uhlíkové stopy produktu). Jde o značná množství, neboť emise CO_2 spalováním fosilních paliv činí v ČR v dopravě 20,2 mil. t/rok, což je třikrát více než v průmyslu s emisemi spalováním fosilních paliv 6,8 mil. t/rok. Cenově dostupnější nákladní železniční doprava s elektrickou vozbou tak pomůže průmyslovým firmám ke snížení emisní stopy.

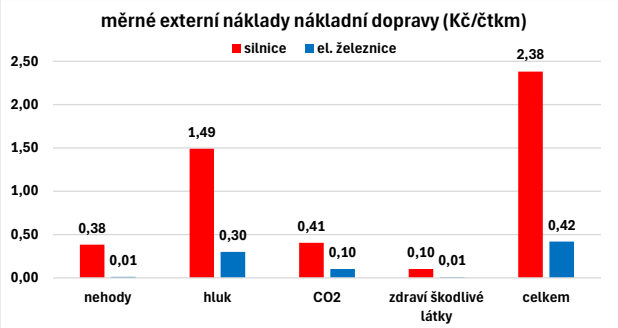
Roční spotřeba elektrické energie v nákladní železniční dopravě na území ČR činí cca 409 TWh/rok. Při měrné emisivitě elektrické energie 0,69 kg CO_2/kWh, ceně emisní povolenky 69 EUR/t CO_2 a kurzu 25 Kč/EUR činí zdražení elektrické energie spotřebované v nákladní železniční dopravě na území ČR emisními povolenkami EU ETS cca 600 mil. Kč/rok. Tento náklad přenášení nákladní železniční dopravci v ceně dovozného na průmyslové podniky a ty jej promítají do ceny svých produktů, což zhoršuje konkurenční pozici českého průmyslu i bezemisní elektrickou nákladní železniční dopravu. Zvýšení ceny elektrické energie pro nákladní železniční dopravu nepřímou platbou emisních povolenek EU ETS ve výši cca 600 mil. Kč/rok odpovídá 75 % kompenzace nepřímých nákladů za zaplacené emisní povolenky v ceně elektrické energie ve výši cca 450 mil. Kč/rok.

železniční nákladní doprava na území ČR			
stav		bez KNN	s KNN
přepravní výkon (odhad)	mld. čtkm/rok	14,3	14,3
poměr brutto/netto	hrt/čt	2,1	2,1
dopravní výkon	mld. hrtkm/rok	30,0	30,0
podíl elektrické vozby	%	90	90
dopravní výkon elektrické vozby	mld. hrtkm/rok	27,0	27,0
měrná spotřeba elektrické energie na vstupu TNS	kWh/tis. hrtkm	15,2	15,2
spotřeba elektrické energie	mil. kWh/rok	409	409
cena silové elektrické energie	EUR/MWh	97	97
kurs	Kč/EUR	25,00	25,00
cena silové elektrické energie	Kč/kWh	2,43	2,43
distribuční poplatky	Kč/kWh	0,70	0,70
cena elektrické energie na vstupu TNS	Kč/kWh	3,13	3,13
cena emisní povolenky MPO	EUR/t CO2	69	69
cena emisní povolenky MPO	Kč/kg	1,73	1,73
měrná emisivita el. energie MPO	kg CO2/kWh	0,85	0,85
zvýšení ceny elektrické energie emisními povolenkami		1,47	1,47
roční navýšení ceny elektrické energie emisními povolenkami	mil. Kč/rok	**600**	**600**
poměrná kompenzace nepřímých nákladů	%	**0**	**75**
kompenzace nepřímých nákladů	Kč/kWh	0,00	1,10
roční kompenzace nepřímých nákladů	mil. Kč/rok	**0**	**450**
cena elektrické energie na vstupu TNS s KNN	Kč/kWh	3,13	2,03
roční náklady na elektřinu	mil. Kč/rok	**1 280**	**829**





V řetězci finančního toku přispěje tato kompenzace jak nákladní železniční dopravě, tak i jejím uživatelům, tedy průmyslovým podnikům a jejich produktům. Rozvojem nákladní železniční dopravy s elektrickou vozbou dojde k výraznému poklesu externích nákladů dopravy.



Tato připomínka je zásadní.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

4. **<u>K bodu 5 [§ 4 odst. 4 písm. b) bodu 3]</u>**

Požadujeme upravit návrh následujícím způsobem:

*„3. ~~investoval~~ **investuje** alespoň 50 % ~~poslední obdržené~~ **částky** kompenzace do nových nebo modernizovaných zařízení nebo technologií, u nichž lze měřitelným způsobem prokázat dodatečný příspěvek ke snížení nákladů na elektrizační soustavu odpovídající potřebám trhu a soustavy v České republice, aniž by tím došlo ke zvýšení spotřeby fosilních paliv; způsobilými investičními činnostmi jsou zejména rozvoj kapacity pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů, skladování energie, opatření ke zvýšení flexibility na straně poptávky, zlepšení energetické účinnosti s dopadem na poptávku po elektřině, vývoj elektrolyzérů na výrobu vodíku z obnovitelných zdrojů nebo nízkouhlíkového vodíku a investice zaměřené na elektrifikaci.“*

<u>Odůvodnění</u>:

Návrh je velmi restriktivní oproti formulaci stejné podmínky v revidovaných Pokynech Evropské komise. Ty v bodě 55 stanoví, že se členské státy zavazují, že budou *„sledovat, že příjemci **investují** alespoň 50 % částky podpory do nových nebo modernizovaných zařízení …“*. Text tedy na rozdíl od návrhu nařízení vlády nevyžaduje, aby žadatel každý rok prokázal, že již prostředky proinvestoval. To lépe reflektuje investiční realitu a flexibilitu v průmyslu (např. z pohledu rozložení dílčích investic). Žádáme tedy o doslovnou transpozici směrnice anebo takovou podobu textu, která bude stejným způsobem flexibilní. Podmínkou by mělo být, že žadatel může splnění kritéria prokázat kdykoliv v průběhu realizovaných nebo naplánovaných (závazkových) investic v období poskytování kompenzací.

Tato připomínka je zásadní.

5. **K bodu 5 [§ 4 odst. 4 písm. b)]**

Požadujeme doplnit další alternativní podmínku podle bodu 55 písm. c) Pokynů: *„investují významnou část podpory (nejméně 50 %) do projektů, které povedou k významnému snížení emisí skleníkových plynů dotčeného zařízení, které bude výrazně nižší než platná referenční hodnota používaná pro bezplatné přidělení povolenek v EU ETS“.*

Odůvodnění:

Tato podmínka není v návrhu aktuálně promítnuta. Rozumíme, že dosavadní výčet možných podmínek pro vyplacení kompenzací byl předmětem tehdy dojednaného kompromisu, nicméně aktuální kritická situace v průmyslu a postupně vyčerpávané možností různých řešení pod aktuálními kritérii vyžaduje transpozici podmínek v maximální šíři dle mantinelů evropských pokynů.

Tato připomínka je zásadní.

6. **K bodu 11 [§ 7 odst. 2 písm. e)]**

Požadujeme upravit návrh následujícím způsobem:

*„e) v případě, že dokládá splnění podmínky podle § 4 odst. 4 písm. b) bodu 3, doklad o provedené investici **nebo o závazku provést investici** do uvedených opatření,“*

Odůvodnění:

Návrh úpravy v návaznosti na první připomínku.

Tato připomínka je zásadní.

7. **K bodu 14 [Příloha 3, úsek H, písm. e)]**

Požadujeme upravit návrh následujícím způsobem:

*„e) Doklad o provedené investici **nebo o závazku provést investici** do opatření uvedených v § 4 odst. 4 písm. b) bod 3.“*

Odůvodnění:

Návrh úpravy v návaznosti na první připomínku.

Tato připomínka je zásadní.

8. K přílohám nařízení

Navrhujeme doplnit jako další přílohy nařízení též formuláře pro čestná prohlášení předkládaná podle přílohy č. 3, úseku H, bodů 4 a 5.

Odůvodnění:

Jedná se o čestná prohlášení, která musí být povinně přiložena k žádosti. Formuláře těchto nařízení zveřejňuje každoročně Ministerstvo průmyslu a obchodu v průběhu roku, každoročně téměř stejná – avšak ke změnám může dojít a v minulosti došlo. Bylo by proto zjednodušením, kdyby náležitosti těchto čestných prohlášení byly jasně definované přímo v nařízení a podniky nemusely s přípravou těchto podkladů vyčkávat na zveřejnění formuláře.

Tato připomínka je zásadní.