



V Desné dne 03.06.2015

Nezávislí petrolejáři žádají stažení návrhu Národního akčního plánu čisté mobility

(tisková zpráva Kanceláře SČS – Unie nezávislých petrolejářů)

Podle názoru kanceláře SČS – Unie nezávislých petrolejářů (SČS) **jde o nedodělaný dokument obsahující řadu chyb a nenaplnující smysl svého vzniku.**

Jde o dokument, který vznikl za zavřenými dveřmi za účasti pouze vybrané části palivářského trhu, tedy dodavatelů zemního plynu a elektřiny, shodou okolností právě těch, ke kterým směřují předpokládané projekty státní podpory.

Zůstane-li dokument v nezměněné podobě, může mít – díky nepromyšleným státním dotacím – podobný dopad jako solární boom. Budeme z veřejných rozpočtů doplácet na aktivity, které by bylo možno se stejným efektem zajistit mnohem laciněji.

Národní akční plán čisté mobility vznikl proto, aby

- naplnil požadavky evropské direktivy požadující dostatečnou infrastrukturu pro alternativní paliva
 - snížil závislost na kapalných ropných palivech
 - snížil emise především skleníkových plynů
- a to vše při požadovaném zachování technologické neutrality.

Proč podle názoru SČS Národní akční plán tyto požadavky nenaplnuje?

- plán definuje jako jediná možná alternativní paliva zemní plyn a elektřinu, okrajově také zmiňuje vodík. Přitom v Evropě i u nás nejběžněji používaná alternativní paliva, tedy LPG a biopaliva odmítá. Přitom obě opomenutá paliva netrpí neduhy zemního plynu a elektřiny (kratší dojezdy, nedostatečná infrastruktura, vyšší pořizovací náklady...)

- **biopaliva** jsou na rozdíl od zemního plynu **obnovitelným energetickým zdrojem většinou místního původu**. Naplňují tak i kritéria energetické bezpečnosti a jejich využití má pozitivní přesahy do dalších oborů. Z nedávné diskuse je přitom zřejmé, že jsou potřeba zdroje na výzkum, vývoj a aplikace biopaliv druhé a třetí generace

- **LPG** je palivem s plně rozvinutou infrastrukturou, které je schopno **bez vysokých nákladů** (se kterými je stále spojováno další rozšiřování zemního plynu) **velmi rychle přispět ke snížování emisí**. Přestavba staršího benzínového vozu je dostupná již kolem 20 tisíc korun, přitom tyto vozy patří k největším znečišťovatelům ovzduší

- plán se dostatečně **nevěnuje možnostem podpory hromadné dopravy nebo individuální cyklistiky**, přitom obě tyto možnosti jistě vedou k významnému snížování emisí i spotřeby paliv jako takových (bez ohledu na to, jaký pohon je nakonec v prostředku hromadné dopravy využit)



- plán předpokládá další podporu investic do rozšiřování infrastruktury pro prodej CNG. Chceme-li takové palivo na trhu mít, je asi nezbytné výstavbu infrastruktury podpořit, protože jde (na rozdíl od běžných paliv, biopaliv nebo LPG) o velmi vysoké a špatně návratné investice. Je ale otázkou, jak daleko musí stát s podporou jít – **požadavek EU na minimální vzdálenosti mezi plnicími místy CNG, který je stanoven na 150km, je již dle našeho názoru splněn** nebo se k němu téměř blížíme

- plán stále pracuje s tvrzením, že zemní plyn je bezpečným (a dostupným) palivem. Jsme přesvědčeni (a krize v uplynulých letech nám to potvrzují), že problémem Evropy není dostupnost ropy a ropných produktů (které jsou navíc zajištěny povinnými hmotnými rezervami), ale právě **obava z nestability dodávek zemního plynu**

- snahu o snižování závislosti na kapalných palivech je třeba také vnímat s dostatečnou rezervou, protože každé alternativní palivo bez rozdílu je dražší, než klasická kapalná ropná paliva. Nebo-li příliš silný tlak na **vytlačování kapalných paliv bude mít dopad na konkurenceschopnost**. Nemluvě o **propadu při výběru daní**, protože všechna alternativní paliva mohou být trhem akceptována pouze za podmínky, že jsou daňově zatížena mnohem méně, než paliva klasická

- dokument ani okrajově neanalyzuje riziko, které představují CNG a LNG ve vztahu k emisím skleníkových plynů. Zemní plyn je totiž 20x horším skleníkovým plynem, než CO₂, přičemž lze předpokládat, že při skladování i manipulaci k únikům plynu dochází

- ve snaze snižovat emise škodlivin v ovzduší se vytrvale preferuje zemní plyn, k argumentaci se většinou využívají srovnání stará i 10 let a vládní dokument v tomto směru také příliš nepokročil. **Moderní dieselové motory jsou však ve většině emisních parametrů plně srovnatelné s motory CNG**, pro obě paliva dnes platí emisní norma EURO6, která je přísnější, než starší a dlouhodobě platný EEV standard pro CNG motory. Pro významné snížení emisí proto není potřeba nutit provozovatele hromadné dopravy k nákupu CNG vozů, postačí jen motivace k obměně autoparku za novější vozy vyšší emisní třídy. Pořizovací náklady jsou v takovém případě nižší, než přechod na zemní plyn, nemluvě o neexistenci dalších vyvolaných nezbytných nákladů v řádech mnoha milionů korun (plnicí stanice CNG, vybavený servis)

Tyto a řadu dalších připomínek poskytla SČS – Unie nezávislých petrolejářů Ministerstvu průmyslu a obchodu ČR v rámci právě otevřeného připomínkového řízení.

Naším cílem je, aby byl autorům poskytnut **dostatečný časový prostor** pro to, aby po konzultacích s odbornou veřejností dokument dopracovali a doplnili tak, **aby vznikla skutečně smysluplná vládní strategie** vedoucí ke snižování emisí v dopravě.

Ivan Indráček
předseda představenstva
SČS – Unie nezávislých petrolejářů
Tel. 602 747 747