



Národní akční plán čisté mobility? Vrátit k přepracování!

Tisková zpráva SČS – Unie nezávislých petrolejářů

V pátek 20.11.2015 má vláda na pořadu jednání „Národní akční plán čisté mobility“. Na základě všech dostupných faktů, které má k dispozici SČS – Unie nezávislých petrolejářů, považujeme za jediné možné řešení, aby kabinet vrátil dokument k přepracování. V řadě pasáží zkresluje skutečnost a uvádí veřejnost v omyl.

Již v úvodu dokumentu je zmíněno, že se věnuje jen několika vybraným palivům, těm u kterých požaduje evropská legislativa zajistit dostatečný rozvoj infrastruktury (paliva na bázi zemního plynu, elektromobilita, případně vodík). Pak se ale měl dokument jmenovat „**Národní strategie pro rozvoj infrastruktury vybraných alternativních paliv**“ a neměl hovořit obecně o čisté mobilitě. V dokumentu se ani v náznaku nepotkáme s úvahami o hromadné dopravě, cyklistické dopravě, cíleně jsou vynechána biopaliva nebo LPG.

Dokument jde ale dál a kromě rozvoje infrastruktury navrhuje i opatření vedoucí ke snižování emisí. Přitom obecně deklaruje držení se principu **technologické neutrality** (tedy snahu dosahovat cílů s využitím odpovídajících a efektivních technologií). Jednotlivá navrhovaná opatření jsou však s tímto přístupem v přímém rozporu, protože se i nadále výhradně tržít tři výše zmíněných vybraných paliv.

Několik příkladů **závažného zkreslování skutečnosti** nebo **manipulace** se čtenářem v analytické části:

- Není pravdou, že CNG přináší snižování emisí skleníkových plynů. Emise skleníkových plynů z pohonu CNG jsou vyšší, než emise těchto plynů z moderních dieselových motorů
- Není pravdou, že pokud podpoříme nákup vozů CNG, snížíme výrazně emise škodlivých látek. Nové dieselové motory a nové motory CNG splňují stejnou emisní normu Euro VI. Jakékoli porovnávání motorů CNG se staršími diesely je zavádějící.
- Není pravdou, že snižování emisí z dopravy se neobejde bez masivních investic ze strany státu

Celý dokument působí dojmem, že byl napsán odzadu. Že si jeho tvůrci (což byli kromě zástupců státní správy například představitelé plynářských a elektroenergetických firem) sepsali nejprve opatření, která povedou k rozvoji jejich obchodu a teprve následně byla vytvořena analytická část. A ta byla sepsána už s vědomím, k jakým závěrům má vést, jaká opatření je třeba odůvodnit.

Zemní plyn i elektřina jsou jistě energetické zdroje pro dopravu, která před sebou mají určitou budoucnost. Nasazení CNG nebo elektromobilů v hromadné dopravě nebo komunálních službách v městských aglomeracích je bezesporu smysluplné. Ale je naprosto nepřijatelné a ke škodě těchto paliv samých, že jsou na trh tlačena s podporou nepravdivých argumentů..

Ivan Indráček
předseda představenstva SČS
tel. 602 747 747

SČS - Unie nezávislých petrolejářů ČR, z.s.
Rjedlova 919, 468 61 Desná III
IČO: 652 65 157

tel.: 483 384 999, fax: 483 383 333
info@scs.cz, www.scs.cz
číslo datové schránky: q8ak9f2

bankovní spojení:
ČSOB Jablonec n/N
číslo účtu: 162804335/0300

Spolek zapsán ve spolkovém rejstříku pod značkou L 2380 u Krajského soudu v Ústí nad Labem



Doplňující informace – podrobnější popis některých tvrzení uvedených v tiskové zprávě:

a) **Emise skleníkových plynů**

Dokument na několika místech v textu i v tabulkách tvrdí, že díky nasazení zemního plynu v dopravě je možno dosáhnout významného snížení emisí skleníkových plynů.

Toto tvrzení není pravdivé.

Lze považovat za prokázané, že emise skleníkových plynů z motorů CNG jsou nižší, než z dieselových motorů.

Ale tyto emise je třeba hodnotit nikoli pouze v místě použití CNG, ale v celém životním cyklu paliva – od těžby po spalení v motoru (protože u těchto emisí je úplně jedno, kde vznikají).

V tomto srovnání CNG s dieselem jednoznačně prohrává!

Chceme-li snižovat emise skleníkových plynů, měli bychom používání CNG omezit a nikoli podporovat!

Je paradoxem, že stát je připraven věnovat vysoké prostředky na podporu rozvoje CNG, tedy paliva, které zvyšuje emise skleníkových plynů z dopravy a vedle toho uvolňuje další prostředky na jiné projekty, které tyto emise mají snižovat...

O emisích skleníkových plynů z různých paliv pojednává Well-to-Wheel analýza Joint Research Centre zmiňovaná v akčním plánu, akční plán z ní však právě tyto podstatné (ale evidentně nevídané) informace „zapomíná“ citovat.

b) **Tendenční porovnávání emisí škodlivých látek u některých typů motorů**

V textu je uveden příklad srovnání emisí znečišťujících látek u dieselového motoru emisní třídy Euro2 a motoru CNG. Vozy Euro2 byly dodávány na trh v letech 1992 – 2000, je tedy zřejmé, že se srovnává nesrovnatelné. Ze zmíněného porovnání vycházejí argumenty o dosažitelných úsporách v emisích síry, prachových částic, NOx, jestliže bude nasazen motor spalující CNG.

Uvedené srovnání tak může dobře ilustrovat, kam se posunuly technologie spalování, ale v žádném případě nemůže sloužit jako podpora vozů CNG.

Dnes totiž nemá budoucí kupující před sebou volbu, jestli investovat do naftového vozu splňujícího normu Euro2 nebo vozu CNG. Jeho aktuální volba je – má dožilý vůz Euro2 nahradit vozem CNG nebo dieselovým vozem splňujícím normu Euro6?

A v tomto srovnání je už situace úplně jiná – stejná norma Euro6 (v platnosti od 2014) totiž platí jak pro dieselové, tak pro CNG motory, tedy v emisích nově kupovaného vozu nebude zásadního rozdílu! Ve srovnání s původním vozem Euro2 nabídnou oba nové vozy srovnatelné úspory emisí!

A vrátíme-li se zpět ke srovnání uvedenému v Národním akčním plánu – pokud bychom v tabulce nahradili slovo „CNG“ slovem diesel „Euro6“, mohla by tabulka v dokumentu zůstat v nezměněné podobě. A stejně tak by mohly v textu zůstat zachované všechny deklarace o tunách snížených emisí.

c) **Vývoj emisí z dopravy**

Graf v analytické části dokumentu (str. 13) ukazuje, jak emise klíčových znečišťujících látek (např. prachových částic nebo NOx) z dopravy klesly od roku 2000 (i přes nezanedbatelný nárůst dopravy) na 20 až 40% původních hodnot. Bez podpory veřejných zdrojů, pouze evolucí, tedy postupnou obměnou starých motorů za nové. Narostly pouze emise CO2 a N2O. K významnému snižování emisí tak postačuje nadále prostá obměna vozů využívajících klasická paliva za vozy dnes nejvyšší emisní třídy Euro 6. Je to řešení s nízkým dopadem na státní rozpočet a vysokým přínosem pro životní prostředí.



d) Nepravdy o LPG

LPG je plynné palivo, které vzniká jako vedlejší produkt při těžbě zemního plynu nebo zpracování ropy. Pokud by nebyl tento plyn využíván jako palivo v dopravě nebo vytápění, byl by bez užitku spálen. Z tohoto úhlu pohledu jde možná o to nejekologičtější palivo, protože i kdyby nebyl efektivně využit, jeho emise (byť významně nižší, než emise z klasických kapalných paliv) by se dostaly do ovzduší. Proto je zarážející, že akční plán se rozhodl toto palivo „pomluvit“ (str. 45)

- Není pravdou, že v ČR je LPG výhradně ropným produktem, jeho skladba je obdobná, jako v dalších evropských zemích (tedy 50/50 ropný původ a původ z těžby zemního plynu)
- Není pravda, že jeho doprava do ČR z místa těžby je neefektivní. Dováží se totiž ze stejných míst, jako CNG/LNG, ale náklady na přepravu jsou zlomkem nákladů na přepravu LNG
- Není pravda, že spolu s poklesem produkce ropných paliv bude klesat i jeho dostupnost. Chybějící množství je možno dovézt z míst těžby CNG (která by naopak měla ve stejné logice, jako je pokles ropné produkce, růst)

LPG je naopak palivem, které nabízí – pokud zůstaneme u skutečné čisté mobility – nejvyšší efekt za nejnižších vynaložených nákladů. I proto zaráží, že jej autoři odmítli do navrhovaných opatření zahrnout

e) Technologická neutralita

Technologickou neutralitu lze definovat jako přístup, kdy si definuji cíl a toho se následně snažím dosáhnout tím nejlepším způsobem. Bez upřednostňování konkrétních technologií a postupů. Měřítkem je cíl a efektivita. Příklad : Chci-li motivovat místní správu k čistší mobilitě, mohu nabídnout dotaci na obměnu autoparku za vozy, které budou splňovat přísné emisní limity. Ale akční plán takovou podporu navrhuje pouze pro vozy využívající jako palivo CNG nebo elektřinu. Nutí tedy příjemce podpory kupovat dražší vůz, v určitých ohledech i méně šetrný k životnímu prostředí.