



V Desné dne 09.10.2017

Tisková informace  
Kanceláře SČS – Unie nezávislých petrolejářů

## **Nesouhlasíme s projednáváním (a schválením) Memoranda o podpoře zemního plynu v dopravě**

Vláda ČR by měla projednávat na svém jednání dne 11.10.2017 dokument s názvem „Memorandum o dlouhodobé spolupráci v oblasti rozvoje vozidel na zemní plyn pro období do roku 2025“. S projednáním tohoto dokumentu zásadně nesouhlasíme z následujících důvodů

- Jakékoli další podpoře vybraných alternativních paliv by měla předcházet odborná diskuse vedoucí ke stanovení vládní strategie pro delší období. Taková strategie dosud neexistuje. Existující Národní akční plán čisté mobility je strategií pouze svým názvem. Svým obsahem je ale pouze strategií podpory rozvoje infrastruktury pro CNG a elektromobilitu.
- Snižovat emise lze celou řadou opatření, přitom valná většina z nich je ekonomicky výhodnější a ekologicky přínosnější, než právě podpora zemního plynu. Zejména pokud jde o emise skleníkových plynů, je využití CNG v dopravě spíše krokem zpět.
- Zemní plyn (CNG) je stejným fosilním palivem, jako dnes majoritně využívaná kapalná paliva. Má-li se ekonomika (včetně dopravy) v příštích 50 letech postupně přetransformovat do „bezuhlíkové“ podoby, je zavádění CNG do dopravy zcela slepou cestou. Neobstojí ani argument bezpečnosti dodávek. Zatímco ropu umíme dovážet z velkého množství zdrojů, v případě zemního plynu je Česká republika odkázána v podstatě na zdroj jediný. V nedávné historii navíc nedošlo – i přes vážné politické konflikty v klíčových zemích – k omezení dodávek ropy. Plynových krizí jsme však zažili již několik.
- Evropská unie si po několika letech bezmezné podpory začíná v poslední době uvědomovat, že zemní plyn není tou nejlepší cestou vedoucí k „vyčištění dopravy“. Je to vidět zejména na opadající přímé podpoře nebo zvyšování spotřebních (nebo energetických) daní.
- Stejně jako v minulosti v případě Národního akčního plánu čisté mobility bylo i toto Memorandum projednáváno v úzké pracovní skupině, nevládní sféru zastupovaly výhradně firmy, kterým Memorandum přináší ekonomický užitek. Takový způsob přípravy vládních dokumentů považujeme už z principu za nepřijatelný.
- Dokument je předkládán narychlo, pro poslední předvolební jednání vlády a jsou v něm obsaženy finanční závazky, které bude muset plnit vláda budoucí. Přitom naprosto nehrozí jakékoli prodlení. Snaha nechat schválit dokument nahonem ještě stávající vládou tak bezpochyby vzbuzuje otázky o možném korupčním prostředí, takové pověsti by se měl jakýkoli koncepční dokument vyhýbat dalekým obloukem.



Není naší snahou apriori odmítat alternativní paliva. Naopak. Ale jde nám o to, aby se vláda namísto prolobované podpory úzké skupiny podniků a konkrétního paliva nejprve věnovala koncepčním úvahám a následně přijala a případně i finančně nebo daňově podpořila taková opatření, která budou založena na nezpochybnitelných důkazech a která povedou ke snižování emisí (ať už skleníkových plynů nebo zdraví nebezpečných látek) tou nejefektivnější cestou.

Pro dokreslení uvádíme řadu opatření, která vedou ke snižování emisí:

- postupná hybridizace vozového parku (to je nejpravděpodobnější cesta, kterou se vydá automobilový průmysl v nejbližší době)
- další využívání biopaliv 1. generace (Evropská unie zřejmě nebude tlačit na jejich další snižování, jejich akceptovaná spotřeba bude „zastropována“ na stávajících 7%). Typickými představiteli této kategorie paliv jsou v našich podmínkách bioethanol z cukrové řepy nebo HVO (hydrogenované rostlinného oleje)
- rozvoj biopaliv 2. generace – jde například o syntetická paliva BTL, PTL (e-fuels), ale také bioCNG nebo bioLPG
- podpora využití LPG (zkapalněného ropného plynu) zejména v podobě přestaveb starších a emisně horších automobilů, které se díky ekonomické situaci svých vlastníků pohybují a ještě dlouho budou pohybovat na tuzemském trhu
- samozřejmě jde i o elektromobilitu. Pokud by k ní chtěl stát přistoupit koncepčně, je třeba již nyní přijmout kroky k výměně energetických zdrojů, je totiž známo, že využití elektrické energie „uhelného původu“ v dopravě emise skleníkových plynů naopak zvyšuje. Přitom přestavba elektráren je úkolem na desítky let. Dlouhé roky také trvá potřebné posílení infrastruktury (kabelové rozvody). Samotné nabíječky lze instalovat v potřebném množství poměrně rychle, ale jsou až tím posledním, na co je třeba se při rozvoji elektromobility soustředit

Vedle toho existuje řada opatření nesouvisejících přímo s konkrétními palivy. Jde například o

- podporu a zatraktivňování veřejné dopravy
- rozšiřování možností a zvyšování bezpečnosti individuální cyklistické dopravy (která nabývá na smysluplnosti zejména s prudkým rozvojem a cenovou dostupností elektrokol)
- podporu projektů a systémových opatření vedoucích k omezení zbytné dopravy
- výchovu řidičů k ekonomičtějšímu stylu jízdy a péči o vůz (nejde jen o technický stav motoru, ale i o správně nahuštěné pneumatiky nebo zbytečně zapnutou klimatizaci). Snižování spotřeby s sebou totiž přináší i snížení emisí
- důsledné emisní kontroly (včetně kontrol mobilních, vedoucích k odhalování vozidel s vymontovanými filtry pevných částic)

Ivan Indráček  
předseda představenstva SČS – Unie nezávislých petrolejářů  
+420 602 747 747  
ivan@indracek.cz