**Stanovisko ČPS k tzv. Balíčku čisté mobility**

Český plynárenský svaz (ČPS) je profesní spolek právnických a fyzických osob působících v plynárenství a souvisejících oborech. ČPS se dlouhodobě angažuje v podpoře užití zemního plynu jako pohonné hmoty, jak ve formě stlačeného zemního plynu (CNG) pro pohon osobních vozidel, autobusů, speciálních vozidel, popř. drážních vozidel a lodí, tak ve formě zkapalněného zemního plynu (LNG) pro pohon silničních nákladních vozidel, popř. lodí dálkové přepravy. Užití zemního plynu pro pohon vozidel považuje ČPS za perspektivní zejména z důvodu příznivějších emisních parametrů oproti klasickým pohonným hmotám a strategickému zvýšení diverzifikace zdrojů a přepravních tras surovin pro výrobu pohonných hmot. Vítáme podporu alternativních zdrojů energie v dopravě, ale v legislativních návrzích předložených Evropskou komisí (EK) jako součást Balíčku postrádáme zachování principu technologické neutrality.

**Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel - COM(2017) 653 final**

I přes deklarovanou zásadu technologické neutrality vychází návrh směrnice vstříc pouze elektřině. Ostatní (alternativní) paliva jsou z množiny čistých vozidel vyloučena přímo volbou parametru v jejich definici nebo nepřímo, díky vysokým výrobním nákladům, vyvolaným nedostatkem výchozích surovin, energetickou náročností nebo neexistencí optimální technologie.

Klíčovým a jediným parametrem jsou emise CO2 ve výfukových plynech, uváděné v gCO2/km. Stanovený parametr vycházející z analýzy tank-to-wheel (TTW), která však poskytuje značně zkreslený pohled na celou problematiku. Systémovým nedostatkem této analýzy je nezahrnutí emisí souvisejících jak s výrobou paliva před jeho vlastním užitím tak i s výrobou a likvidací odpovídajícího vozidla. Je s podivem, že přes znalost nedostatků analýzy TTW, viz např. hodnotící zpráva k nařízením (ES) 443/2009 a (ES) 510/2011[[1]](#footnote-1), není toto na překážku snahám o jejich zakonzervování ve významných legislativních aktech EU na další více než dekádu. V navrhovaném rámci by za krajních podmínek osobní vozidlo spalující 100 % biopaliva, byť se spotřebou lehce nad 1 l/100 km, bylo v roce 2025 „nečisté“, na rozdíl od modelového elektromobilu s velmi nízkou účinností přeměny energie, dobíjeného elektřinou vyrobenou v dosluhující hnědouhelné elektrárně.

Analýza well-to-wheel (WTW) poskytne realitě bližší posouzení jednotlivých technologií i celostní náhled problematiky. Při zahrnutí celého výrobního řetězce paliva i životního cyklu odpovídajícího vozidla, přestává být z pohledu emisí skleníkových plynů dominance bateriových elektromobilů natolik zřejmá. Např. u vozidla na CNG je celkové množství emisí skleníkových plynů vzniklých při výrobě, užití (nájezd 150 000 km) a likvidaci odhadováno na 21 310 kg CO2ek oproti 19 060 kg CO2ek u bateriového elektromobilu, popř. cca 25 500 kg CO2ek u vozidel na benzín nebo naftu[[2]](#footnote-2) – viz následující tabulka:



Zásadním nedostatkem předložených návrhů je naprostá absence hlediska energetické náročnosti, jako jednoho z pilířů veškerých strategií EU v oblasti plnění klimatických a energetických cílů. Z dostupných zdrojů (např. JRC - WELL-TO-TANK Report Version 4.a[[3]](#footnote-3)) vyplývá, že poměr jednotky energie vynaložené na výrobu jednotky energie využité vozidlem má v případě elektřiny vyráběné v EU hodnotu cca 2 MJ/MJe, zatímco u uznaných alternativních paliv jako zemní plyn (CNG+LNG) 0,25 MJ/MJpaliva, LPG 0,15 MJ/MJpaliva (benzín a nafta cca 0,19 MJ/MJpaliva). Hledisko energetické náročnosti, i za předpokladu nadsazené 100% účinnosti elektromobilů a třetinové účinnosti spalovacích motorů, favorizuje čistá alternativní paliva. Výhodnost užití elektřiny je tak silně závislá na zdrojovém mixu, kde výhodnost v budoucnu poroste s růstem podílu efektivních zdrojů (např. OZE), popř. odstavováním těch neefektivních (např. jádro), které však budou muset být nahrazeny jinými čistými a účinnými zdroji. Obdobná závislost na zdrojovém mixu výroby elektřiny je i v případě emisí CO2, kterou však zvolená analýza TTW nedokáže podchytit.

Návrh směrnice, jak je patrné i ze změny názvu, zcela opouští ambici cílit na energeticky účinná vozidla a prakticky i na snahu o zlepšení kvality ovzduší v hustě osídlených oblastech. Jedinou prioritou zůstává snižování emisí CO2, tedy boj s klimatickou změnou. Pojem „čisté vozidlo“ tak má být zredukován pouze na množství emisí CO2 změřených na výfuku.

Širší využívání alternativních paliv by přitom s minimálními náklady napomohlo řešit právě tento palčivý problém současných metropolí. Zemní plyn je jedním z nejčistějších paliv. Kromě nízkých emisí CO2 (v případě osobních vozidel se na základě analýzy well-to-wheel jedná o snížení emisí skleníkových plynů o 23 % oproti benzínu a o 7 % oproti naftě) mají vozidla na zemní plyn za všech provozních podmínek spaliny prakticky prosté pevných částic (PM), oxidů síry (SO2) a aromatických uhlovodíků, téměř nulové emise nemetanových uhlovodíků (NMHC) a velmi nízké emise oxidů dusíku (NOx).

K proklamacím o jasné cestě vpřed, dlouhodobé jistotě aktérů na trhu, zvýšení důvěry a rovných podmínkách určitě nepřispívá nejenom zásadní obrat v definici čistých vozidel kategorie M1, M2 a N1, ale i navázání definice vozidel kategorie M3, N2 a N3 na užití vyjmenovaného alternativního paliva (tab. 3 přílohy) s dodatkem, že tato definice může být EK kdykoliv aktualizována (článek 4a).

Podstatnou vadou návrhu směrnice je nekonzistence s přístupem, který byl přijat ve směrnici 2014/94 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Změna definice čistého vozidla (kategorie M1, M2 a N1) na základě emisního stropu pro CO2, v kombinaci s emisním stropem pro znečišťující látky (varianta 6), ve svém důsledku znamená odklon od podpory alternativních paliv, neboť je ze své působnosti (s výjimkou vodíku a elektřiny) fakticky všechny vylučuje.

To se týká i zemního plynu, jehož zavedení jako významného alternativního paliva s potenciálem přispět ke splnění mezinárodních závazků ČR je, v souladu s platnou legislativou EU, jednou z priorit Národního akčního plánu čisté mobility. Společným úsilím podnikatelských subjektů se ve spolupráci se státní správou podařilo v uplynulém období vytvořit v ČR podmínky pro užití zemního plynu v dopravě. Spotřeba CNG v ČR s rostoucím využitím ve veřejné osobní dopravě narostla v meziročním srovnání v roce 2016 o 36,1 % na 59,3 mil. m3 a od roku 2014 se zdvojnásobila. Každým rokem roste počet nově otevřených plnicích stanic CNG, oproti roku 2014 se jejich počet zdvojnásobil a v současnosti je jich v provozu 160. Průměrný meziroční růst počtu CNG vozidel (od roku 2004) je více než 40 %, aktuálně je v provozu 18 tisíc vozidel na CNG z toho více než tisíc autobusů. Stlačený zemní plyn je dnes nejčastější volbou při inovacích vozových parků zejména u městských podniků.

Změna definice čistých vozidel by smazala synergický efekt pro rozvoj užití alternativních paliv a vyslala negativní signál uživatelům alternativních paliv, která by se stala „nečistá“ a v podstatě neperspektivní. Prosazení návrhu vyvolá omezení investic do rozvoje infrastruktury alternativních paliv i vozidel na tato paliva, nižší míru využití investovaných prostředků a nevyužití jejich potenciálu. Nahrazení klasických pohonných hmot zemním plynem představovalo v roce 2016 úsporu ca 19 600 tun CO2 oproti benzínu a 14 700 tun CO2 oproti naftě a další výrazné snížení emisí škodlivých látek.

Problematickým se jeví i navržený povinný cíl pro veřejné zadavatele v jednotlivých členských státech, a to ve smyslu procentního podílu čistých vozidel v rámci jejich vozového parku do roku 2025, resp. 2030. Situace v nových členských státech je zcela odlišná od situace v západních zemích a to nejen pokud jde o kupní sílu obyvatel, ale rovněž pokud jde o stav veřejných rozpočtů. Jen stěží si lze představit, že by ČR masivně investovala veřejné prostředky výhradně do nákupu elektrických/vodíkových vozidel a to v situaci, kdy jsou cenově výrazně dražší než konvenční vozidla nebo vozidla na jiný alternativní pohon než je elektřina a vodík. Příkladná úloha státu je diskutabilní, pokud 75 % nových osobních aut je v ČR nakupováno podnikatelskými subjekty a jejich průměrné stáří přesahuje 15 let a neustále roste.

Z návrhu není zřejmé, zda se má tento požadavek vztahovat na všechny veřejné zadavatele a zda jej všichni veřejní zadavatelé musí plnit stejnou měrou, nebo zda jde o kumulativní cíl pro všechny veřejné zadavatele v ČR a jednotliví zadavatelé se na jeho plnění mohou podílet různou měrou.

Za negativní považujeme návrh na vypuštění metodiky peněžního vyjádření. Tato metodika by po dílčích úpravách mohla vhodně simulovat analýzu životního cyklu – Life-Cycle-Assessment (LCA) jednotlivých technologií a tím poskytnout objektivnější pohled na jejich výhody a nevýhody než jak je tomu v případě analýzy TTW.

**Nařízení, kterým se stanovují emisní limity pro nová osobní vozidla a pro nová lehká užitková vozidla, jako součást integrovaného přístupu EU ke snížení emisí CO2 z lehkých užitkových vozidel, a kterým se mění směrnice (EC) No 715/2007 - COM(2017) 676 final**

Návrh nařízení je založen na stejném základě jako směrnice o čistých vozidlech a vykazuje tak obdobné nedostatky. Pokud mají mít nově registrovaná osobní vozidla (dle nové metodiky NEDC) od roku 2020 průměrnou spotřebu kolem 4 l/100 km (95 gCO2/km) s výhledem dalšího snižování do roku 2030 a současně je podle Sdělení COM(2017) 675 final, resp. dopadové studie SWD(2017) 650 final odhadováno, že v roce 2030 bude 90 % automobilů stále poháněných spalovacím motorem, lze návrh označit za velmi ambiciózní.

Obecně lze konstatovat, že v případě ČR by významným příspěvkem ke snížení emisí skleníkových plynů z dopravy bylo dobudování dopravní infrastruktury, zejména dálniční sítě, obchvatů měst a obcí, odstavných parkovišť na okrajích měst a u přepravních uzlů příměstské dopravy, zlepšení vzájemné spolupráce příměstské a městské hromadné dopravy a zpřístupnění hromadné dopravy na úkor dopravy individuální. Tyto úkoly mají vyšší prioritu než nákup „luxusních“ elektromobilů státní správou a samosprávou, popř. dotování jejich nákupu vybrané skupině obyvatel.

Navrhované akty významně omezují princip technologické neutrality a nezohledňují objektivně klady a zápory jednotlivých technologií. Namísto objektivní analýzy LCA je jako základ brána analýza TTW, která nabízí pouze omezený pohled na danou problematiku. Nesmyslně zvolená kriteria mohou nejen zmařit již investované prostředky, ale i zastavit rozvoj nadějných technologií. Je odvážné postavit koncept budoucnosti dopravy na víře, že v průběhu sledovaného období se podaří objevit levná a ekologická vysokokapacitní baterie stejně tak jako levný, ekologický a dostatečný zdroj elektrické energie.

Masivní orientace na elektromobilitu musí být provázena masivními investicemi do vybavení a kapacity elektroenergetických sítí, jak páteřních tak zejména koncových, situovaných převážně v intravilánu obcí.

Spotřební daň z pohonných hmot vč. DPH představuje významnou část příjmů státního rozpočtu, pro který bude třeba najít zcela nový model financování.

Praha 4. ledna 2018

1. <https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. thinkstep: „Greenhouse Gas Intensity of Natural Gas“ – Final Report [↑](#footnote-ref-2)
3. <http://iet.jrc.ec.europa.eu/about-jec/sites/iet.jrc.ec.europa.eu.about-jec/files/documents/report_2014/wtt_report_v4a.pdf> [↑](#footnote-ref-3)