



MEMBER OF MOL GROUP

Oficiální stanovisko MOL Česká republika ke článku na serveru Kverulant.org a ke článkům z tohoto zdroje čerpajícím

Praha, 27. února 2019

MOL Česká republika se tímto vymezuje k informacím uvedeným v článku „*MOL prodával závadný benzín i přes zákaz ČOI*“, který vyšel dne 26.2.2019 na serveru Kverulant.org. Článek informoval o kauze z jara loňského roku, kdy měření v rámci pravidelných kontrol České obchodní inspekce (ČOI) shledala nevyhovující hodnoty u parametru tlak par DVPE na dvou z 305 čerpacích stanic společnosti. Dle vyjádření nezávislých autorit ale naměřená odchylka neměla žádný negativní vliv na činnost motoru vozidla.

Konkrétně se jednalo o výsledky měření na dvou čerpacích stanicích (Kaplice a Průhonice na D1 ve směru na Prahu) ve dnech 23. května a 6. června 2018. Vzniklá situace byla v daném období společností MOL Česká republika důkladně prověřena a byla přijata okamžitá nápravná opatření. Výsledky šetření prokázaly, že naměřená odchylka neměla žádný dopad na funkci motoru vozidla, jak současně potvrdily i nezávislé autority v čele s Českou asociací petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO), SGS, a samotnou ČOI. Ta ve svých materiálech celý případ popsala jako méně závažnou a neúmyslnou odchylku s malým vlivem.

Společnost MOL Česká republika se proto vymezuje vůči informacím uvedeným zdrojem Kverulant.org a vůči reportáži na zpravodajském serveru iDNES.cz (taktéž ze dne 26.2.2019), která z tohoto zdroje informačně čerpá. Znovu potvrzujeme, že naměřené odchylky žádným způsobem nepoškodily naše zákazníky a jejich vozidla, což dokládá i fakt, že nebyla uplatněna jediná reklamace. Pro úplnost dodáváme, že vzhledem k velikosti sítě společnosti je na těchto čerpacích stanicích prováděno každoročně okolo 300 kontrol ze strany ČOI s odběrem vzorků více druhů pohonných hmot zároveň, kde dle zjištění kontrolních orgánů dosahujeme vynikajících výsledků.

Za korporátní komunikaci MOL Česká republika,
Jana Jusková

Kontakt pro média:

Tomáš Weiss, Native PR
tel: +420 732 755 484
e-mail: tomas.weiss@nativepr.cz



MEMBER OF MOL GROUP

Vyjádření nezávislých autorit

Tiskový mluvčí ČAPPO, Ing. Václav Loula:

„Tlak par je sezonní, méně významný parametr a zjištěná odchylka nemohla vést k poruchám palivových systémů, ani v této souvislosti nebyly podány žádné reklamace. Ostatní, významově důležitější normou stanovené parametry byly splněny a tím vyloučeny všechny nežádoucí kontaminace, čímž byla potvrzena provozní spolehlivost paliva. Elektronické vstřikovací systémy u benzinových automobilů váhu parametru tlaku par minimalizují. K vysvětlení dodávám, že se připravuje změna technické normy ČSN EN 228 pro automobilové benziny s cílem upravit pro výrobce a distributory termín dřívějšího zahájení výroby benzinů s letním tlakem par (max. 60 kPa) a čerpacím stanicím tak prodloužit čas obměny ze zimního na letní tlak par – po vzoru jiných států EU.“

Ředitel Divize paliv a maziv společnosti SGS Czech Republic, Ing. Ladislav Fuka:

„Nevyhovující hodnoty tlaku par u automobilových benzinů rozhodně patří k těm méně závažným nálezům v kvalitě pohonných hmot. K prohřeškům oproti požadavkům kvalitativního standardu zde dochází velmi často, jedná se o nejčastěji porušovaný parametr ze všech u benzinů v současnosti sledovaných. Nejexponovanější období jsou samozřejmě taková, kdy se požadavky na tento parametr mění v závislosti na sezónnosti. K tomu patří zejména jarní období, kdy požadovaný tlak par benzinů přechází z vyšších na nižší hodnoty, přičemž není z pohledu čerpací stanice úplně jednoduché snížit tlak par skladovaného benzínu v rozmezí několika týdnů až o tři desítky kilopascalů. V drtivé většině je tedy neshoda v tomto parametru způsobena nedostatečně rychlou obměnou zboží, logistickými nebo výrobními důvody, tedy neúmyslně, a vzniklé odchylky jsou v řádu několika jednotek kilopascalů. Stojí za zmínku, že často by takováto hmota byla ještě před pár dny s rezervou vyhovující. Z toho je patrné, že potenciál negativního vlivu na motory a automobily je v těchto případech minimální. Tlak par DVPE je ale důležitý v širším časovém horizontu, kdy typicky letní kvalita benzínu při chladných dnech v zimě může způsobovat potíže se startovatelností motoru, naopak typicky zimní kvalita benzínu v létě tvorbu parních polštářů v palivovém systému, a tím i poruchy v dodávce paliva. Tento stav se projevuje zejména skrze nepravidelný chod motoru, případně jeho zhasínáním. Právě až v těchto případech můžeme hovořit o negativním vlivu na kondici motoru nebo automobilu, případně na životní prostředí, a to je důvodem, proč je tento parametr v jakostní normě uveden.“