

Bariéry v rozvoji použití zemního plynu v dopravě

Národní akční plán Čistá mobilita, který byl schválen vládou ČR v listopadu 2015 vytipoval následujících sedm bariér bránících rychlejšímu rozvoji použití plynu v dopravě (a s tím spojenými možnostmi snížení emisí z dopravy):

- P1 úprava právních předpisů PHM pro LNG vozidla
- P2 řešení problematiky garážování CNG vozidel
- P3 odstranění bariér v oblasti servisování CNG vozidel
- P4 podpora drážních vozidel CNG/LNG
- P5 podpora průjezdnosti ČR kamióny LNG
- P6 snížená sazba daně pro CNG/LNG i po roce 2020
- P7 podpora rozvoje využití biometanu v dopravě

Lze konstatovat, že do současné doby se řadu překážek podařilo odstranit, resp. omezit jejich negativní důsledky:

- P1 byly vydány legislativní dokumenty:
 - zákon č. 151/2017 Sb.,
 - novela 153/2017 Sb.
- P3 pro servisování CNG vozidel bylo roce 2016 vydáno TPG 982 02
- P5 průjezdnost LNG kamióny – první LNG plnicí stanice v České republice byla (v průmyslové zóně Louny) uvedena do provozu v r. 2017 a předpokládá se, že záměr NAPu CM (mít v ČR 5 LNG stanic do roku 2025) bude splněn, neboť projekty LNG stanic pro rozvojové programy MD ČR již byly předloženy
- P6 snížená sazba daně CNG/LNG byla do roku 2025 potvrzena Memorandem z dubna 2018
- P7 využití biometanu v dopravě – draft novely zákona č. 165/2012 Sb. o POZE předpokládá provozní podporu výroby biometanu.

Úkol P4 (podpora drážních vozidel CNG/LNG) byl – po ukončení vývoje CNG lokomotivy -- zrušen pro nezáměr o rozšíření CNG v železniční dopravě.

Úkol P2 – řešení problematiky garážování CNG vozidel je jediným úkolem, který se (přes tříletou intenzivní spolupráci ČPS, Škoda Auto, TUV Sud, RWE/innogy Energo, GasNet, E.ON, PPD, IVECO apod.) s GR HZS nepodařilo uzavřít.

Skutečností je, že přes shromáždění řady podkladových materiálů z domácí scény i ze zahraničních zdrojů, nehodlá GR HZS ustoupit z požadavků na speciální vybavení garáží pro CNG vozidla a to přesto, že v sousedních zemích (SRN, SR, Rakousko) není vjezd CNG

vozidel do garáží – ve srovnání s vozidly s klasickými PHM – nijak omezen, což je mj. v souladu i s americkou požární(!) normou NFPA 88A, která konstatuje, že *„únik zemního plynu v garážích by neměl představovat vyšší riziko, než únik konvenčních motorových paliv“*.

Vyšší riziko benzínových vozidel ve srovnání s CNG automobily (tj. názor shodně akceptovaný v SR, Rakousku i SRN /a uvedený i ve shora citované americké požární normě/) nakonec uvádí i materiál předložený v prosinci 2017 ze strany GŘ HZS s názvem PARKOVÁNÍ CNG A LPG VOZIDEL V PODZEMNÍCH GARÁŽÍCH – REŠERŠE PROBLEMATIKY, kde se mj. konstatuje že: **„netěsná benzínová nádrž představuje větší potenciální nebezpečí, než netěsná palivová nádrž na CNG“(!)**.

Přestože předmětná problematika byla s GŘ HZS již dvakrát projednávána na úrovni náměstků ministrů MPO, MŽP a MD ČR (naposledy v červnu 2018), dosud se nepodařilo dojít k přijatelným kompromisům. Proto bude – ještě po určitém dílčím technickém vyjasnění problematiky mezi ČPS, Škoda Auto a GŘ HZS – připraveno jednání zainteresovaných ministrů.