

# Budoucnost paliv v dopravě vidím v biometanu a LNG

*“Budoucnost paliv v dopravě vidím v biometanu a LNG”, říká v rozhovoru pro PRO-ENERGY Václav Holovčák, místopředseda představenstva společnosti Bonett, a dodává: “BioCNG a LNG jsou vhodné pro těžkou dopravu a autobusy. Vodík ekonomicky zatím nevyhází, ale to se zlepší. Rozvoj elektromobility nebude zdaleka tak masivní, jak se nyní promuje a předpokládá.”*

## Které alternativní palivo je podle Vás nejperspektivnější?

V osobní dopravě bude růst segment elektrovozidel ve městech, v autobusové dopravě CNG/bioCNG, elektrobuses i vodíkové autobusy. V nákladní dopravě bude do příchodu vodíkových kamionů hrát rostoucí roli LNG a CNG. Vše ale závisí na daňové politice. Uživatel si v tržní ekonomice vybere to, co mu přinese největší užitek. Pokud budou vozidla na alternativní paliva dražší a nebude na ně podpora na pořízení nebo daňová, tak si je nikdo nekoupí. Pokud to bude jako v Německu, kde kamiony na LNG i CNG neplatí mýto, tak si je pořídí každý. Prostě alfou a omegou vývoje bude tržní prostředí a podpora alternativních paliv. Vzhledem k tomu, že dnes umíme spočítat business case na LNG nebo CNG kamion, tak v příštích 10 let věřím CNG i LNG, s postupným doplňováním obnovitelného bioCNG, tzn. biometanu. Pro dálkovou dopravu vidím velkou perspektivu v LNG, na rozvoji tohoto paliva a budování vlastních stanic se budeme podílet výstavbou vlastních plnicích stanic, a to nejen v ČR. Tohle palivo bude tvořit jakýsi mezičlánek na cestě k vodíku. Rozvoj pohonu na CNG, ale i LNG či biometanu patří k prioritám aktualizovaného českého Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM). Ten předpokládá, že v roce 2030 bude v Česku jezdit 100 až 160 tisíc aut na CNG a bude zde stát až 400 stanic.

## Jak vidíte prognózy jednotlivých alternativních paliv – CNG, LPG, LNG, vodíku, biometanu, elektromobilů či syntetických paliv?

O budoucnosti plyných paliv jsem už mluvil. Zapomenout ale nesmíme ani na LPG, které má nejen v Česku velkou tradici. Syntetická paliva jsou obecně velmi drahá a nejsou vybudované potřebné výrobní kapacity. Velkou budoucnost má určitě vodík, Bonett je v této oblasti hodně aktivní. Ve spolupráci se společností Unipetrol z koncernu PKN Orlen vybudujeme během příštího roku první tři vodíkové stanice v Česku, které budou stát na čerpacích stanicích Benzina v Praze, Litvínově a Brně. Elektromobilita má jistě svůj smysl hlavně pro městskou a příměstskou dopravu, nicméně většímu rozvoji zatím brání vysoká cena automobilů i nedostatečná dobíjecí infrastruktura. Globální pohled říká, že dokud budou alternativy výrazně dražší než jiná fosilní paliva, tak se masivní rozvoj konat nemůže. Vždy, když chcete něco měnit, musí to vycházet, jinak si to masa nepořídí. Proto si myslím, že masivní rozvoj elektromobilů nebude tak rychlý. Vodík do budoucna určitě bude mít smysl, ale zatím vzhledem k omezenému zásahu ekonomicky nevyhází dobře.

## Kolik let ještě vydrží klasická motorová paliva?

Minimálně dalších 30 let budou v dopravě stále převažovat konvenční paliva, což souvisí se současnými rafinérskými technologiemi. Ono to není jen tak. Přestože se při zpracování ropy zvyšuje podíl látek pro petrochemický průmysl, stále při rafinaci vzniká benzin a složky pro výrobu motorové nafty. A ty se musí spotřebovat. Už nyní mají rafinerie problém se snižující se spotřebou pohonných hmot. Potíž jim dělá hlavně prudký pokles letecké dopravy. Nicméně představa, že někdo "vypne" ze dne na den auta na benzín a naftu je nereálná. Jejich podíl ale bude určitě klesat a podíl alternativ poroste.

*Zdroj: Anopress, NEWTON Media, a.s., [www.pro-energy.cz](http://www.pro-energy.cz) (zkráceno), 05.12.2020*