

## Používání CNG v dopravě v ČR prudce roste. LNG na svou šanci čeká

- Počet automobilů na CNG se každoročně zvyšuje o více než 20 procent
- Pro další rozvoj CNG a LNG je klíčová dlouhodobá podpora ze strany státu

**Praha 8. srpna 2019 – Stlačený zemní plyn (CNG) se definitivně stal významnou ekologickou alternativou k běžně používaným fosilním palivům. Český plynárenský svaz (ČPS), zástupci státu a dopravců dnes představili plány na další rozvoj používání CNG v České republice a k podpoře zavádění zkapalněného zemního plynu (LNG) v segmentu nákladní dopravy. V této oblasti zatím většímu rozšíření brání nedostatek plnicích stanic a vyšší pořizovací náklady vozidel.**

*„Zájem o CNG jako ekologický pohon mezi českými motoristy neustále roste. V současnosti jezdí po českých silnicích již více než 23 000 tisíc vozidel na CNG, z toho 1370 autobusů, což je v porovnání s rokem 2017 nárůst o 26 procent. Důvodem je nejen ekologické hledisko, kdy CNG produkuje v porovnání s dieselem o více než 90 procent méně emisí oxidu dusíku a oproti benzinovým motorům o téměř čtvrtinu méně oxidu uhličitého, ale i to ekonomické. Náklady na ujetý kilometr zhruba 1 Kč a pořizovací cena CNG automobilů srovnatelná s vozy na klasický pohon dělají z CNG jeden z nejdostupnějších alternativních pohonů,“ uvedla Lenka Kovačovská, výkonná ředitelka ČPS.*

Pozitivně vnímá rozvoj zemního plynu v dopravě také Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR (MPO ČR), které jej hodnotí zejména dle cílů stanovených Národním akčním plánem čisté mobility (NAP CM). *„I přes mírný pokles prodeje osobních a lehkých užitkových vozidel CNG v loňském roce z důvodu přechodu na novém testovací metody měření spotřeby vozidel se nám daří plnit cíle jak v oblasti vozového parku, tak spotřeby CNG. Z hlediska infrastruktury jsme dokonce nad stanoveným plánem,“* informoval Eduard Muřický, náměstek ministra průmyslu a obchodu pro řízení sekce průmyslu, a dodal: *„NAP CM se daří plnit i z hlediska využívání strukturálních fondů, ve kterých bylo vyčleněno zhruba 11 miliard korun na podporu nákupu vozidel na alternativní pohon a výstavbu infrastruktury. Bylo pořízeno několik stovek autobusů na CNG, několik desítek elektrobusů a trolejbusů.“*

Na další programové období chce MPO ČR zajistit pro pořizování vozidel na zemní plyn minimálně stejnou podporu a v případě infrastruktury uvažuje dokonce o jejím navýšení. *„V Bruselu budeme prosazovat podporu CNG a LNG i pro další roky. Tuzemské firmy mají již dobré zkušenosti například s provozem CNG autobusů, a my proto chceme podporovat jejich využívání i nadále. Jsem přesvědčen, že zemní plyn představuje významný nástroj v oblasti snižování emisí také pro výrobce vozidel. Konkrétně v segmentu těžké nákladní dopravy pak považujeme za vůbec nejvýhodnější řešení LNG,“* uvedl E. Muřický.

Podle Jana Bezděkovského, pověřence ministra dopravy pro čistou mobilitu, se daří zavádět i jiná opatření stanovená v původním NAP CM. Za ministerstvo dopravy zmínil například osvobození elektrických vozidel od placení dálniční známky či významnou slevu pro vozidla na CNG. Ve vztahu k CNG/LNG je podle jeho slov klíčové uzavřené memorandum o prodloužení snížené sazby spotřební daně na zemní plyn minimálně do roku 2025, které v květnu 2018 podepsali představitelé pěti ministerstev a čtyř plynárenských společností či sdružení. Memorandum má za cíl stanovit přiměřené podmínky pro další rozvoj užití zemního plynu v dopravě, aniž by v budoucnu byla ohrožena stabilita veřejných rozpočtů. Stěžejním závazkem je, že do roku 2025 sazba daně pro zemní plyn určený pro pohon motorů nepřekročí hranici 290 Kč za megawatthodinu (tj. v přepočtu 3 Kč/m<sup>3</sup>).

Bezděkovský nicméně vidí rezervy v naplňování NAP CM, který počítal s tím, že do roku 2020 bude alternativní pohon využívat čtvrtina vozidel veřejné správy. *„Jedinou podpůrnou aktivitu, kterou je možné na tomto poli zmínit, je dotační program MŽP na podporu nákupu vozidel na alternativní paliva pro města a kraje. Ten v letech 2018–2019 přispěl k nákupu 430 elektrických vozidel, 9 plug-in hybridů a 127 CNG vozidel. Daný dotační program však v tuto chvíli neřeší problém zavádění vozidel na alternativní paliva ve vozových parcích v rámci ústředních orgánů státní správy,“* uvedl J. Bezděkovský.

Největší prostor pro CNG se nabízí v autobusové dopravě a osobní automobilové dopravě. Se zvyšováním počtu vozidel roste zákonitě i počet plnicích. Na konci loňského roku jich bylo v provozu 189, což bylo o čtyři více oproti plánu a v červenci 2019 Český plynárenský svaz evidoval již 199 veřejných plnicích stanic CNG. Největším provozovatelem CNG plnicích v ČR je energetická skupina innogy, která v současnosti nabízí možnost doplňovat stlačený zemní plyn již v 59 lokalitách a do konce roku plánuje otevřít další čtyři plnicí stanice.

Firma se chce nyní na trhu profilovat také jako výrobce a dodavatel plnicích stanic. *„Technologii plnicích si sestavujeme sami. Jsme proto schopni navrhnout a dodat je všem zájemcům, kteří chtějí mít vlastní stanici a zároveň jim k tomu poskytnout potřebný servis,“* uvedl Zdeněk Kaplan, CEO innogy Energo.

V Praze a vybraných mimopražských lokalitách provozuje deset plnicích stanic společnost Pražská plynárenská, která aktuálně ve spolupráci s pražským magistrátem a Pražskými službami úspěšně pokračuje v projektu zavádění svozových a čistících vozidel na CNG. *„Více než 140 CNG komunálních vozidel je využíváno především v ekologicky nejvíce zatížených oblastech v centru Prahy. Ta díky tomu patří v celoevropském měřítku k městům s největším počtem CNG komunálních vozidel,“* řekl Miroslav Vránek, tiskový mluvčí společnosti Pražská plynárenská, a.s.

Do rozvoje tuzemské sítě plnicích stanic CNG investuje rovněž společnost E.ON, která jich aktuálně v ČR provozuje 26. *„V letošním roce postavíme další tři, a to v lokalitách Plzeň, Strakonice a Lovosice. V rámci dotačního programu OPD pak v roce 2020 otevřeme CNG*

*plničky v Českých Budějovicích a Bučovicích,*“ říká Martin Klíma, vedoucí Mobility Services společnosti E.ON.

Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, příslušná sdružení a firmy projevují aktivní zájem také o rozvoj LNG mobility. Výhodou LNG oproti CNG je především jeho kompaktnost. Zaujímá totiž třikrát menší objem než stlačený zemní plyn. To v praxi znamená, že automobil na LNG dojede téměř třikrát dál než vozidlo se stejně velkou nádrží na CNG. Naopak nevýhodou LNG, který vzniká zkapalněním zemního plynu při teplotě -162 °C, je, že i přes tepelně izolovanou nádrž dochází při delší odstavce vozidla k jeho odpařování. Velký potenciál pro LNG je proto především v nákladní dopravě a také mezinárodní kamionové dopravě, což potvrzují zkušenosti zahraničních dopravců a spedičních firem. Jen v Evropě je v současnosti v provozu více než 6 tisíc tahačů na LNG.

*„Zájem českých nákladních dopravců o plyn je zatím spíše indikativní, ale velký počet autobusových dopravců v regionální dopravní obslužnosti má zkušenosti s pohonem na CNG. Pro nákladní dopravce je zemní plyn zajímavý především z pohledu ekonomiky provozu, v případě CNG však mají problém s relativně malým dojezdem. LNG se proto stává zajímavou příležitostí. Dojezdy přes 1000 km už jsou velmi slušné,*“ uvedl Vojtěch Hromíř, generální tajemník Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA.

Pro zvýšení zájmu o LNG mezi dopravci je podle V. Hromíře zapotřebí rozšířit počet plnicích stanic. Jistý problém pak představuje i vyšší pořizovací cena nákladního automobilu na LNG oproti naftové verzi. *„V ČR je aktuálně k dispozici pouze jedna plnicí stanice a vlastní investice dopravců do jejich zařízení jsou zatím problematické. Otázkou také zůstává, zda LNG obstojí v příštích letech jako podporované palivo z hlediska cílů v ochraně klimatu,*“ zdůraznil V. Hromíř s tím, že potenciál LNG se bude odvíjet především od evropské, respektive státní klimaticko-energetické politiky.

*„Pokud bude LNG pohon v investičním horizontu vozidla ekonomicky výhodný, stane se pro dopravce dobrou volbou. Vše tedy závisí na nastavení sazeb, jako je mýto, silniční daň, spotřební daň, a dotačních programů pro zařízení nákladnější technologie, případně zřízení vlastní plničky. Nutnou podmínkou je dostupná síť plnicích stanic nebo třeba dlouhodobý kontrakt se stabilním zákazníkem se zajištěním doplňování plynu na nasmlouvaných trasách,*“ dodal V. Hromíř.

Ministerstvo dopravy vnímá nejen CNG, ale i LNG jako v současnosti nejdostupnější alternativní paliva a má zájem na jejich dalším rozvoji. *„Klíčové je především zajistit základní infrastrukturu LNG plnicích stanic, což se postupně realizuje prostřednictvím dotačního programu Ministerstva dopravy. V rámci první výzvy Operačního programu doprava byla podpořena výstavba prvních z nich. Za tímto účelem bylo alokováno 100 milionů Kč. Další výzva je plánována letos na podzim,*“ uzavřel J. Bezděkovský.

# TISKOVÁ ZPRÁVA



## Kontakt:

**DDeM** effective  
communication  
management

Garik Hammer

DDeM, s. r. o.

Polská 10

120 00 Praha 2

tel.: +420 739 004 799

tel.: +420 222 250 300

e-mail: ghammer@ddem.cz

**Český plynárenský svaz (ČPS)** je nezávislé sdružení firem a odborníků působících v plynárenství a souvisejících oborech. ČPS navázal v roce 1992 na bohatou činnost svých předchůdců, kteří v tehdejší Československu založili již v roce 1919 Československý plynárenský a vodárenský svaz a byli spoluzakladateli Mezinárodní plynárenské unie (IGU) v roce 1931. ČPS v současné době sdružuje téměř 100 odborných sdružení a firem působících v plynárenství a cca 250 individuálních členů – ve velké většině špičkových plynárenských odborníků.