



Filip Dostál ze společnosti GasNet zná problematiku LNG hodně do hloubky, protože se tomuto tématu věnuje několik let. Mluvili jsme s ním nejen o tom, kdy se u nás otevře další stanice, ale i o širších souvislostech tohoto paliva v globálním světě dopravy.

LNG je řešením pro blízkou budoucnost



Filip Dostál

tlak na snižování emisí CO₂ roste i v nákladní dopravě. Například Německo schválilo nový klimatický balíček, ve kterém zavádí obdobu emisních povolenek pro CO₂ v dopravě. Výrobci nákladních vozů mají již rozhodnutím Rady EU danou povinnost snižovat emise. Těch omezení a poplatků v souvislosti s ekologií je čím dál víc.

Evropa se na základě závazků z Pařížské klimatické konference i předcházejícího Kjótského protokolu snaží snižovat emise CO₂. Německo se, tak jako ostatní, primárně zaměřilo na energetiku a průmysl a dopravu nechalo tak trochu stranou. Jenže zjistili, že se jim bez zohlednění dopravy celkové cíle nepodaří

naplnit. Proto se rozhodli, mimo jiné, pro tuto formu zpoplatnění emisí CO₂ v případě dopravy.

Částky za vypouštěné emise CO₂ ale nejsou nijak dramatické?

Ne, to nejsou, alespoň na začátku. Jenže postupně se mají zvyšovat (viz vložený článek), což samozřejmě dopravci později pocítí, protože Německo je hlavní tranzitní zemí směrem do západní Evropy. Obdobná opatření lze očekávat i ze strany dalších států západní Evropy. I kvůli tomu bude LNG pro dopravce zajímavé. Obzvláště, pokud by se používalo ve variantě bioLNG, tedy LBG. Jenže transportní společnosti budou k ekologičtější dopravě tlačeni i objednateli. To se dnes již děje na úrovni velkých mezinárodních retailových společností jako je například Ikea, nebo v oblasti stravování, kde jde o McDonald's. Dá se ale předpokládat, že podobný tlak budou vyvíjet i firmy z oblasti automotive i dalších odvětví.

LNG ale snižuje emise CO₂ max. o 20 procent. Navíc velká část se stále vyrábí z fosilního zemního plynu.

Ano, to máte pravdu. Pokud by se ale podařilo vyrobit LNG z bioplynu, bilance emisí CO₂ se dále významně zlepšuje. Například ve Švédsku a Finsku je cca 90 procent plynu v dopravě z obnovitelných zdrojů. Jenže abychom mohli používat v dopravě bioLNG (LBG), musíme nejprve vybudovat infrastrukturu na standardní LNG. A zároveň stát musí nějak nastavit podporu těchto obnovitelných zdrojů, aby se jejich produkce vyplatila výrobcům a spotřeba zase dopravcům.

Nedávno u nás byla otevřena první bioplynová stanice, která

produkuje čistý biometan využitelný také v dopravě. Velká část jeho produkce je ale vyvážena za hranice.

Ano, Rapotín je ukázkový příklad toho, že náš stát dosud nemá ucelenou koncepci podpory výroby biometanu. V Česku je provozováno téměř 600 bioplynových stanic, které ale s podporou státu vyrábějí z bioplynu elektřinu. Jak ale bude dotace státu klesat, mohly by začít produkovat biometan. V zahraničí je to jiné, proto bioplyn z Rapotína míří za hranice.

Ale abychom státu úplně nekřivdili, víme, že na této problematice intenzivně pracuje. Vedle toho prostřednictvím Ministerstva dopravy vypsali dotaci 100 milionů korun na rozvoj sítě LNG



V Německu provozuje pevnou LNG stanici firma Liqvis u Berlína a v Kasselu



Dočasným řešením mohou být mobilní stanice

LNG snižuje poplatky za emise CO₂

Jak už jsme uvedli, některé země, naposledy Německo zavádí daň za vypouštěné emise CO₂ v nákladní dopravě. V následující tabulce najdete sazby ve Švédsku, Švýcarsku a Německu. U našich západních sousedů to sice na první pohled nejsou závratné sumy. Jsou to ale další náklady, které mohou ekonomiku provozu přelomit na stranu LNG kamionu.

Na konkrétním příkladu si ukažme, kolik dopravce může ušetřit. Uvažujme, že kamion najede ročně 120 000 km, z toho 60 % v Německu, což dělá cca 72 000 km. Pro výpočet uvažujeme spotřebu 30 l nafty na 100 km, resp. 26 kg/100 km, což jsou z praxe ověřené hodnoty se stejným zatížením na stejné trase. Úspora s LNG tahačem bude v roce 2021, kdy se začne platit, 404 eur, o rok později 809 eur a v roce 2025 už to bude 1415 eur. Samozřejmě to není hlavní ekonomický důvod, nicméně spolu s dalšími úlevami, jako je nulová sazba mýta v Německu (uvažuje se o jejím prodloužení), to může být pro dopravce zajímavé.



Uhlíková daň ve vybraných zemích EU (EUR/t CO ₂)				
Švédsko	Švýcarsko	Německo		
2019	2019	2021	2022	2025
115	87,5	10	20	35

Zdroj: GasNet