

Tisková zpráva
V Praze 20. 4. 2026

Spotřeba CNG a LNG v dopravě stagnuje. Bez podpory na pořízení nových vozidel nevzroste, varují energetici

- Spotřeba CNG a LNG v dopravě v roce 2025 meziročně klesla o 4 % na 96,59 milionu metrů krychlových a trh dále stagnuje
- Hlavní bariérou není infrastruktura, ale pomalá obnova vozového parku, která brání růstu poptávky především po (bio)metanu
- Biometan má výrazný potenciál, ovšem jeho využití závisí na poptávce i odstranění bariér na straně výroby a vtláčení do sítě

První data za rok 2025 ukazují, že spotřeba plyných paliv v dopravě v České republice meziročně mírně klesla o přibližně 4 % na 96,59 milionu metrů krychlových. Trh tak pokračuje v dosavadním směru, kdy výtoč stlačeného zemního plynu (CNG) a zkapalněného zemního plynu (LNG) stagnuje. Tento vývoj zároveň potvrzuje, že bez zásadnější obnovy vozového parku nelze očekávat změnu trendu. Svaz energetiky ČR (SEČR) společně s Českým plynárenským svazem (ČPS) upozorňují, že současná úroveň spotřeby neodpovídá trajektorii potřebné pro plnění klimatických a dekarbonizačních cílů České republiky v dopravě.

„Česká republika má infrastrukturu pro plyná paliva dobře vybudovanou, ale vozový park za ní výrazně zaostává. Pokud se nepodaří urychlit obměnu autobusů a nákladních vozidel za ty na bioCNG a bioLNG, nezvýší se poptávka po plyných palivech a zůstane nevyužitý jejich potenciál pro snižování emisí skleníkových plynů z dopravy,“ uvedl Josef Kotrba, výkonný ředitel SEČR, a dodal: „Především biometan by tak zůstal jen promarněnou příležitostí. Zkušenosti z posledních let navíc ukazují, že bez aktivní podpory obnovy vozidel se trh sám od sebe nerozjede.“

Podle předběžných údajů je v České republice v provozu přibližně 1920 autobusů na CNG či bioCNG, zatímco cílový stav pro rok 2030 počítá s přibližně 2530 vozidly. V segmentu LNG tahačů je situace propastnější: v provozu je méně než 200 vozidel, přičemž Národní akční plán počítá s růstem na zhruba 4000 vozidel do roku 2030. Bez obnovy vozového parku nelze očekávat růst poptávky po plyných palivech ani naplnění evropských cílů podle směrnice RED III.

Biometan má v české energetice výrazný rozvojový potenciál, ale jeho širšímu využití brání několik bariér. Patří mezi ně zejména současné nastavení podpory pro bioplynové stanice, omezený přístup



svaz energetiky
české republiky



některých biometanových stanic k plynárenské infrastruktuře například z důvodu větší vzdálenosti od soustavy či komplikovaných majetkoprávních vztahů, vysoké investiční náklady na připojení a také omezená dostupnost kvalitních organických odpadů jako vstupní suroviny. Přesto se v Česku objevují první projekty, které plánují přechod z výroby bioplynu na biometan a jeho následné využití v dopravě i energetice. Rozvoj výroby však musí být provázen zvyšující se poptávkou, jinak se nové kapacity neprojeví v reálném snižování emisí v dopravě.

Ministerstvo průmyslu a obchodu plánuje v následujících třech letech podpořit výrobu až 350 milionů metrů krychlových biometanu, což představuje zásadní posílení na straně nabídky. Aby však mohl biometan sehrát roli v dekarbonizaci dopravy, je nutné zajistit odpovídající odběr. Pro naplnění klimatických cílů v dopravě je podle expertních výpočtů (model MOSUMO) nutné v roce 2030 dosáhnout spotřeby přibližně 110 až 130 tisíc tun bioLNG a zhruba 130 milionů metrů krychlových bioCNG.

Česká republika má zároveň významnou kapacitu pro domácí výrobu biometanu. Expertní odhady ukazují, že produkce může v budoucnu dosáhnout až 14 TWh a pokrýt přibližně 18 % dodávek plynového mixu. V současnosti v Česku funguje 540 bioplynových a 13 biometanových stanic a výraznější rozvoj vtláčení biometanu do plynárenské soustavy se očekává po roce 2030. Zelený plyn bude v rámci dekarbonizace potřeba, protože přechod na nízkoemisní energetiku bez využití plynu a plynových sítí je výrazně dražší a pomalejší.

„Biometan je jedním z nejdostupnějších nástrojů pro rychlé snižování emisí v dopravě. Stát podporuje rozvoj výroby, ale bez paralelního růstu poptávky zůstane tento potenciál nevyužitý. Největší příležitost vidíme ve veřejné hromadné dopravě, kde existuje infrastruktura, zkušenosti i reálný prostor pro další rozvoj. Evropská legislativa, zejména směrnice RED III, navíc počítá s významným zapojením obnovitelných plynů do dekarbonizace dopravy, takže sladění českého tempa s evropskými cíli bude nezbytné,“ vysvětlil Martin Slabý, předseda Rady ČPS s tím, že je zapotřebí rovněž ještě zahrnout biometan mezi podporovaná paliva v rámci dotačních programů pro vozidla veřejné dopravy. Ty aktuální totiž podporují pouze elektřinu či vodík. *„V současné době ale již jednáme s MPO o nových výzvách v rámci IROP, které by již měly pokrývat i podporu CNG autobusů,“* dodal.

Spotřeba LNG v roce 2025 rovněž mírně poklesla. Na trhu ale přibývají noví hráči a segment má potenciál dalšího růstu, zejména v oblasti těžké nákladní dopravy, kde může LNG a bioLNG sehrát významnou roli při snižování emisí. Právě těžká nákladní doprava bude v následujících letech klíčovou oblastí, kde může kombinace LNG a bioLNG přinést rychlý a měřitelný pokles emisí.

Svaz energetiky České republiky

Brumlovka, budova Beta, Vyskočilova 1481/4, 140 00 Praha 4

E-mail: info@svazenergetiky.cz

www.svazenergetiky.cz

Více informací naleznete na www.svazenergetiky.cz

SEČR je dobrovolnou, nezávislou a otevřenou zájmovou organizací, která sdružuje zaměstnavatele působící v energetickém sektoru, stejně jako i jiné právnické osoby podnikající v odvětvích přímo souvisejících s energetikou, včetně vzdělávacích institucí zaměřených na energetiku. Aktuálně má více než 60 členů s více než 100 tisíci zaměstnanci. SEČR je hlavní platformou zastupující celý energetický sektor a související oblasti, které tvoří jeden z pilířů úspěšnosti české ekonomiky.