

Zítřek není jen elektrický

Vláda by měla prodloužit nižší daň na CNG, říká šéf Pražské plynárenské **Pavel Janeček**

Martin Petříček
redaktor MF DNES



Neuplyne týden, aniž by nějaký významný politik neohlásil přechod k elektromobilitě. O konci spalovacích motorů se stále častěji mluví i v automobilkách. Ale možná je to všechno ještě předčasné. „Vůbec není jisté, že elektromobilita představuje budoucnost automobilismu,“ říká šéf Pražské plynárenské Pavel Janeček. A dodává, že ke snížení exhalací mohou stejně dobře přispět i auta na stlačený zemní plyn (CNG), a proto si zaslouží podporu.

Vláda bude v pondělí projednávat memorandum o budoucnosti vozidel, která jezdí na CNG. Usilujete v něm o prodloužení daňového zvýhodnění tohoto paliva o pět let, tedy až do roku 2025. Proč?

Máme obavu, aby se nezbrzdily či nezastavily investice do infrastruktury a nákupu ekologických aut a autobusů s pohonem na CNG. Jejich propagace má smysl nejen kvůli ovzduší, ale také kvůli tomu, aby tu existovalo nějaké alternativní palivo. Daňové zvýhodnění má šanci projít, pro příjmy státního rozpočtu je to marginální výpadek. Navíc to petrolejářům pomáhá plnit evrop-

ské cíle na snížení exhalací. V urbanizovaných zónách, jako je Praha, přispívají vozy na zemní plyn k okamžitému zlepšování životního prostředí.

Děni kolem lithia v posledních dnech ale spíše naznačuje, že tím řešením jsou elektromobily...

Když někdo říká, že elektromobilita vyřeší emise v Praze či jinde, tak je buď politik, který to musí říkat, nebo je zcela bez erudice. Není tu infrastruktura. A v nejbližším období ani nebude, přestože se o její, alespoň částečné, vybudování různé subjekty včetně Pražské plynárenské snaží. V zastavěných oblastech ji však lze jen obtížně vybudovat. Mnohé odborné studie říkají, že třeba Německo by potřebovalo třiapůlkrát víc elektřiny, pokud by se všechny tamní vozy změnilly na elektromobily.

Ale proč se tedy elektromobilita jeví tak sexy?

Vypadá to jako jednoduché, okamžité řešení. Auto se nabije, jede

Profil
Pavel Janeček (49)

Vystudoval elektrotechnickou fakultu ČVUT, obor ekonomika a řízení elektrotechniky a energetiky. Před příchodem do Pražské plynárenské mimo jiné řídil maďarskou společnost Feg ZRt. a společnost Karma Český Brod. Podílel se i na strategii švédské společnosti Pergo Trelleborg. Předsedou představenstva Pražské plynárenské je od dubna 2014.

Logiku má jedině elektromobilita ve spojení s fotovoltaikou.



a nevypouští žádné exhalace. Ale každý elektromobil má přece někde svůj komín. Logiku má jedině elektromobilita ve spojení s fotovoltaikou a podobnými zdroji. Když politik teď říká, že elektromobily jsou budoucností Česka, je to od něj nezodpovědné. Země je na autoprůmyslu a návazných oborech závislá, a když vysíláte takové signály, zdržíte jakýkoliv pokrok při zušlechťování spalovacích motorů. Navíc rozhodíte dodavatelsko-odběratelské vztahy, které jsou ve výrobě elektroaut zcela jiné, jednodušší.

Jaká je tedy budoucnost, když ne elektrická?

Budoucnost stále představují spalovací motory, je potřeba dál pracovat na jejich vývoji, pak možná palivové články. Jsem realista, vím, že CNG není něco, co by převládalo, ale je to komplementární a okamžité řešení. A například pro Prahu ideální. Ale neříkám, že bychom měli elektromobilitu zahrnout, jsou odvětví, kam se elektroauta hodí.

Můžeme si dovolit jít proti proudu, když elektromobilitu tlačí i velké země jako Německo či Francie?

To bychom se museli o každé zemi bavit zvlášť speciálně o jejich energetickém mixu. Ale myslíte, že když do toho jdou všichni, že je to automaticky správně? Vždyť francouzský ministr Nicolas Hulot hned po nástupu do funkce prohlásil, že odstaví jadernou energetiku a jedním dechem dodal, že se přestanou vyrábět spalovací motory. To jde přece proti sobě. Čím všechny ty elektromobily budou tedy krmit? Podívejte se třeba na Norsko, které nyní z dřívější masivní podpory elektroaut ustupuje.

Říkáte, že auta, která jezdí na paliva založená na ropě a plynu, a elektromobily mohou být vedle sebe. Jaký by měl být ideální podíl?

O tom by přece neměl nikdo rozhodovat od stolu. Všechny takové předpisy zdražují spotřebu, a tím diskvalifikují Evropu proti zbytku světa. Nefandím umělým oborům, nechápu, proč dotovat za každou cenu něco, co je „zelené“, aby se to prosadilo. Jsou dvě pravdy, jedna politická a druhá objektivní. Ta politická vždycky trvá chvíli, ale ta objektivní se nakonec prosadí. A v současné době ekonomicky nejlépe vycházejí spalovací motory.

Kde se tedy nejvíc hodí auta na zemní plyn a kde elektromobily?

Vozy na CNG třeba ve veřejné dopravě, pro firemní flotily - my už ve firmě jiná auta než na zemní plyn téměř nekupujeme. Máme spolupráci s Pražskými službami, přispíváme jim na pořízení CNG aut, která svázejí odpad nebo uklízejí ulice. Myslím, že v takové chvíli je fér říci si také o prodloužení daňového zvýhodnění pro auta na CNG. A elektromobily mohou využívat třeba městské úřady a jejich organizace, jezdí jen uvnitř města a přes noc mohou dojet.

Většinu rozvoji aut na CNG dlouho bránil nedostatek plnicích stanic. Jak je to dnes?

Počet plnicích stanic se zvyšuje. My máme sedm stanic, letos jsme chtěli otevřít dalších šest, otevřeme tři. Vždy je otázka, na jakých podmínkách se dohodneme s petrolejáři, což vůbec není jednoduché. Izolované stanice stavíme jen minimálně. Jdeme i mimo Prahu. Snažíme se dělat bezobslužné stanice.

Tvrdíte, že nemusí být dost elektřiny pro elektromobily. Bude dost plynu pro vozy na CNG?

V Evropě je plynu dostatek. A to i ve výhledu na 100 let, nikdy ho nebylo málo. Všechny krize byly způsobeny obtížemi na přepravních cestách. Ale dnes je Evropa zasíťovaná shora dolů a stále se stavějí další propojení. Včetně právě budovaných dvou trubek v Baltickém moři, které se označují jako Nord Stream II. Jsem jeho zastáncem, byť posílí pozici Německa v distribuci plynu po Evropě. Pokud bych si měl vybrat, zda o distribuci bude rozhodovat Německo, či Ukrajina, volím Německo. Zároveň říkám, že bychom měli dělat vše pro to, aby chom zachovali ve funkčním stavu i cestu přes Ukrajinu.

ČEZ nedávno zlevnil pro své retailové zákazníky plyn, co chystá Pražská plynárenská?

Zdražovat se rozhodně nechystáme. Pro zákazníky budou naopak k dispozici nové cenové produkty, s nimiž ušetří. Ale jak se budou vyvíjet ceny po celý příští rok, to nevím, cena plynu na burzách teď

stoupala. Trh je nicméně velmi konkurenční a my se snažíme lákat klienty na doplňkové služby související s plynem. Pochopitelně, vždy jde o cenu, ale chceme, aby to lidé brali v jejich kontextu. Třeba aby se mohli spolehnout na to, že když jim klekne v těch největších mrazech kotel, během pár hodin k nim přijede technik. Rozhodně si nemyslím, že bychom měli být nízkonákladový dodavatel, spíše dodavatel komplexních služeb s přidanou hodnotou.

Kde tedy vidíte budoucnost Pražské plynárenské?

Chceme se víc soustředit na prodej tepla z plynu. Stavíme, rekonstruuje i provozujeme teplárny po celé zemi. Jednáme teď o koupi dvou zdrojů mimo Prahu. Obě jsou to výtopny na uhlí. A pokud se na odkupu dohodneme, chceme je přestavět na kogeneraci, tedy kombinovanou výrobu elektřiny a tepla. Jen přestavba vyjde na desítky až stovky milionů korun.

Mluví se také o vzniku městského holdingu, kde by Pražská plynárenská byla jednou z klíčových firem. Jak je to daleko?

Jsem zastáncem takového řešení, je to součástí našich dlouhodobých plánů. Ale je to spíše otázka, na niž by měli odpovídat radní a lidé zodpovědní za rozvoj města. Je to model, který dobře funguje v Německu a má řadu výhod. Firmy, které se stanou součástí holdingu, mezi sebou mohou dělat vzájemný byznys. Všechno se urychlí a zlevní. Není nutné, aby město mělo v holdingu 100 procent, klidně může dát drobný podíl nějakému strukturálnímu investorovi. To pomůže stabilitě společnosti, získání know-how či stabilní cash-flow. Ale neptejte se mě, jaké společnosti se mají stát součástí holdingu, kdy a v jakém pořadí, to je na politikách.

Jaké by vznik holdingu přinesl výhody a nevýhody?

Výhodou může být vzájemný byznys. Pražská plynárenská má pět dceřiných společností poskytujících různé služby, třeba informační, a ty může rychle poskytovat i jiné společnosti z jiného holdingu. Nemusí se účastnit dlouhých výběrových řízení, je to rychlé při rozhodování. A výhoda je rozhodně společné řízení toku peněz, pomůže to firmám, které mají sezonní výkyvy. Nevýhody jsou pouze obavy politiků, že nebudou moci zasahovat do jednotlivých společností.

Nehrozí však - vzhledem ke čtyřleté volební periodě - že strategie holdingu půjde ode zdi ke zdi?

Záleží pochopitelně, jací lidé tam budou. V německém modelu sedí v dozorčích radách zástupci akcionáře, tedy politici, kteří kontrolují, co se děje s jejich vlastnickým právem. Ale samotný management ve firmách je plně profesionální.



Foto: Dan Materna, MAFFRA