


Market strategy for Prague, The Czech Republic

Del. 2.7.12



Intelligent Energy  Europe



This publication is a result of
the project Madagascar, EIE/07/180/S12.466795
supported by



Deliverable nr	D2.7.12
Dissemination level	Public
Partner name	SEVEn
Work Package	WP 2: Building of knowledge
Country	The Czech Republic
Region	Prague
Are there existing filling stations and natural gas and biogas driven cars already in the region?	Yes

Disclaimer:

The sole responsibility for the content of this publication lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Communities. The European Commission is not responsible for any use that maybe made of the information contained therein.

Summary

Use of CNG as a fuel in transport in Prague is like in other regions of the CR predominantly taken up by regional (natural) gas supplier, here namely *Pražská plynárenská Inc.* The company, which serves as an integrated natural gas supplier & distributor for the whole area of the capital city, invested recently into the establishment of CNG supply infrastructure (i.e. two CNG filling stations) in order to service the new prospective market (2 passenger cars = annual consumption of gas for heating by one family house). The strong economic position of *Pražská plynárenská Inc.* and simultaneous use of CNG for own purposes secures for both CNG filling stations stable economic conditions and gives good prospects for their long-time existence.

These gas filling stations are mostly used by limited range of companies. Namely, it is *Pražské služby Inc.* (municipal waste collection&disposal system operator) with, so-far five HD gas-driven vehicles used for waste collection and street cleaning, *Pražská plynárenská Inc* with its fleet cars, *I. eco taxi* (taxi operator with CNG driven cars - 5 cars).

In Prague, there is a potential for next development of the use of CNG driven cars. The main perspective users of CNG are these companies: Dopravní podnik hl. m. Prahy Inc. (municipal public transport operator in Prague), *Pražské služby, a.s.* (via higher penetration of CNG cars), postal and delivery services providers (*Česká pošta Inc., DHL*), ministries and other public sector bodies, taxi operators (*SEDOP Ltd., AAA radiotaxi Ltd., City taxi Ltd.*).

The major obstacle for wider CNG use is still the limited number of CNG filling stations in Prague. There are presently only 2 filling stations.

The market strategy defined is primarily focused on prospective usage of biogas instead of natural gas – it is renewable source of which energy balance is supreme compared to other biofuels.

In the city of Prague, there have been identified four prospective installations which produce or plan to produce biogas that can be utilized as a motor fuel. Two of them are existing, the other two are in project design phase with plan of completion in coming years.

For each, there have been analyzed possibilities for biogas upgrading introduction / complementation in order biogas could be used in NGVs

As the largest existing biogas production facility in the region of Prague is currently the Central waste-water-treatment plant (WWTP) which is situated on Císařský ostrov in Troja district. This WWTP is equipped with anaerobic fermentors for sewage sludge digestion and biogas / sewage gas production. The produced gas is utilized for in several co-generation units (total capacity of 20 MWe) for power and heat production.

The second extensive biogas production installation is located on the Prague's biggest landfills in Prague – Dolní Chabry and Ďáblice. The collected landfill gas is then supplied via underground pipeline to the nearby housing estate Letnany where it is fired once again in co-generation units for CHP.

The prospective use of the biogas from these installations as a motor fuel is problematic. One of the disadvantages is the present existence of co-generation units. So, the production of biogas is fully used for power and heat production at favourable economic conditions. The

other disadvantage is the location of both production facilities. The WWTP is situated on the island on the river Vltava, which is not well accessible. The landfills are then located on the suburbs. So, any upgrading of produced biogas must well address these both drawbacks.

Therefore, as more suitable for biogas upgrading facility seem to be new prospective biohas production installations which are under preparation – one is to be the new big biogas plant for 20 thous. of biowastes to be developed by *Pražské Služby Inc.*, the latter is then the small demonstration biogas production facility in Prague ZOO, of which preparation SEVEN in the framework of MADEGASCAR project actively co-ordinates.

All the prospective sources of “biomethane” production are further below described and analyzed and are going to be the subject of (separately worked out) pre-feasibility analyses.

Contents

Introduction/Background 4

Analysis of the different aspects of the gas market 6

Analysis of the surroundings 6

Market inquiry 7

Analysis of the concept “methane gas as vehicle fuel” 7

Analysis of competitive products 8

Analysis of costumers/consumers 8

Short and long term threats and possibilities 8

Bottlenecks on the gas market 9

Market Strategy 11

Message 11

Choice of target group and distribution strategy 11

Introduction/Background

Využití CNG na území hlavního města Prahy, je stejně jako v jiných regionech převážně zajišťováno regionálními dodavateli zemního plynu. V Praze je tímto dodavatelem Pražská plynárenská, a.s. Tato společnost, která je hlavním dodavatelem zemního plynu na území Prahy, v nedávné době investovala do rozvoje CNG jako paliva, a to formou zbudování dvou čerpacích stanic. Silná ekonomická pozice Pražské plynárenské, a.s. a současné využití CNG vlastním vozovým parkem zajišťuje pro existenci čerpacích stanic stabilní ekonomické podmínky.

Tyto čerpací stanice jsou ponejvíce využívány omezenou skupinou firem. Jmenovitě to je *Pražská plynárenská, a.s.* (osobní vozy), *Pražské služby, a.s.* (svozové vozy, čistící vozy – 5 vozů) a *I.eco taxi* (provozovatel taxislužby s vozy na zemní plyn – 5 vozů Opel Zafira). V současné době se tedy jedná převážně o větší společnosti, které provozují vozy na zemní plyn, nicméně v blízké budoucnosti lze očekávat rozvoj vozů na CNG i u menších společností a soukromých majitelů.

V Praze je veliký potenciál pro další rozvoj využití zemního plynu jako paliva pro motorová vozidla. Hlavní potenciální uživatelé jsou tyto společnosti: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., Pražské služby, a.s., poštovní a doručovatelské služby (Česká pošta, a.s., DHL), ministerstva a ostatní veřejné instituce, provozovatelé taxislužeb (SEDOP s.r.o, AAA radiotaxi s.r.o., City taxi s.r.o.). Prozatímnímu rozvoji vozidel CNG zatím brání nedostatečně hustá síť v Praze (což jsou zatím pouze dvě čerpací stanice).

V roce 1994 byla schváleno rozhodnutí vlády č.472/1994 Sb., které se týkalo státní podpory na rozvoj veřejné dopravy. V roce 2003 Sb., bylo toto rozhodnutí rozšířeno o další vládní předpis, kterým je nařízení vlády č. 550/2003 Sb.. Toto nařízení se týká rozvoje veřejné dopravy od roku 2004. Tímto rozhodnutím byla stanovena maximální výše podpory na investování do přestaveb pohonů autobusů (nafta – plyn).

V roce 2005 bylo schváleno rozhodnutí vlády č. 563/2005 Sb., které obsahuje:

- konsolidaci spotřební daně na CNG do roku 2020
- podporu alternativních paliv, zvláště CNG
- dobrovolnou dohodu mezi státem a plynárenskými společnostmi, kterou se obě strany zavazují k podpoře CNG, jakožto paliva pro motorová vozidla
- podporu ze strany státu a plynárenských společností na přestavbu pohonů autobusů (nafta – CNG), výše této podpory byla ustanovena na 800 000Kč/bus (státní podpora) a 200 000 Kč/bus (podpora plynárenských společností)

V lednu roku 2008 přijala vláda pozměňovací návrh k silniční dani (č. 16/1993 Sb.), který zavádí výjimku z této daně pro vozidla na LPG, CNG, hybridní vozy, vozy na elektřinu a na ethanol.

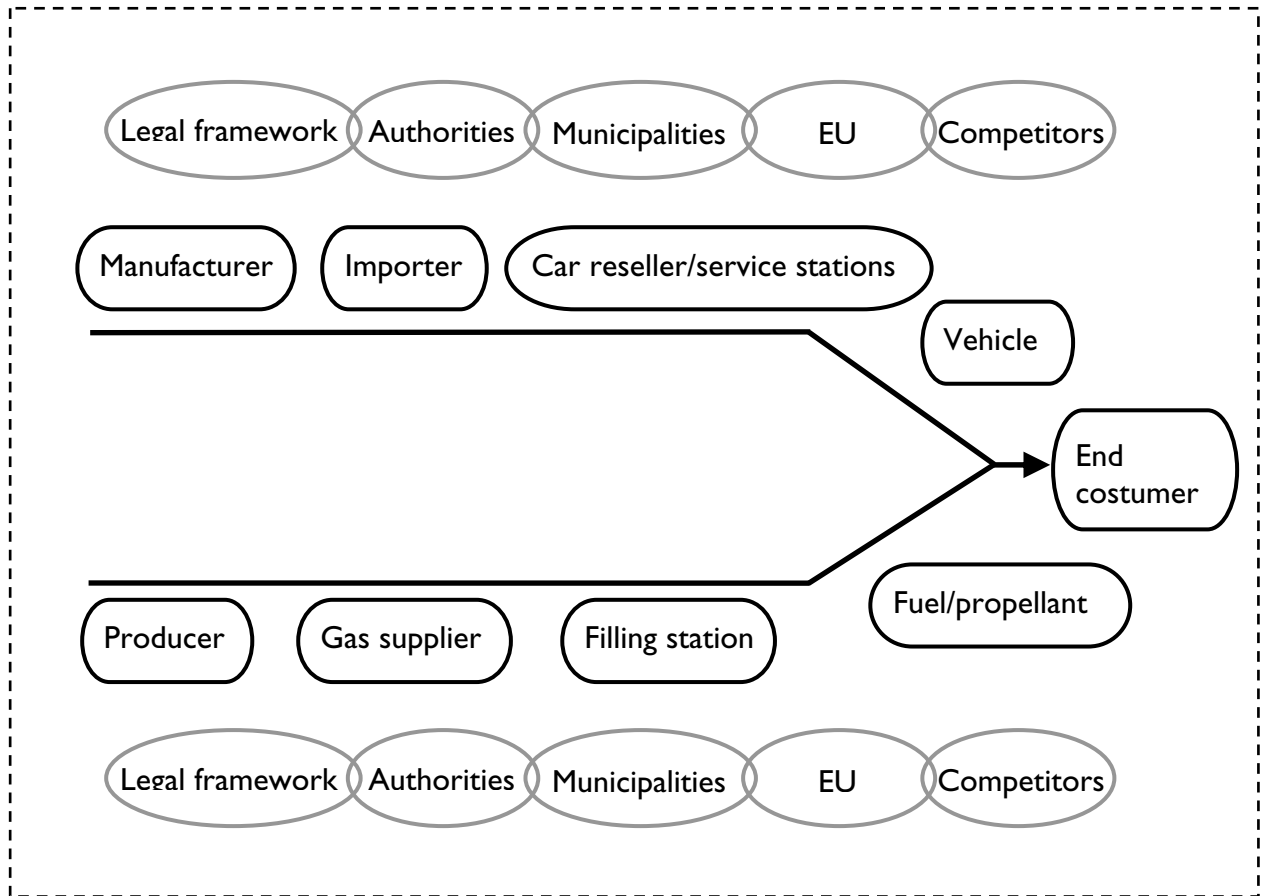


Figure 1. An overview of the gas market and its actors. From producers of gas and vehicles to the end customer.

Analysis of the different aspects of the gas market

Analysis of the surroundings

Vláda České republiky přijala v roce 2005 program na podporu zemního plynu jako alternativního paliva pro motorová vozidla. Hlavním cílem této iniciativy je zvýšit podíl CNG na celkové spotřebě pohonných hmot v roce 2020 na úroveň minimálně 10%.

Pro zavedení tohoto programu se vláda zavázala k:

- dobrovolné dohodě mezi státem a distribučními plynárenskými společnostmi
- stabilizaci spotřební daně na CNG na minimální úroveň předepsanou směrnicemi EU
- zachování finanční podpory poskytované provozovatelům veřejné dopravy před rokem 2004 na pořízení autobusů na zemní plyn
- provést technicko-ekonomickou analýzu odhadující využití všech možných alternativních paliv pro dopravu v podmínkách České republiky

Dobrovolná dohoda mezi distributory zemního plynu a státem byla uzavřena již v roce 2006. Tato dohoda povazuje plynárenské společnosti k výstavbě minimálního množství CNG čerpacích stanic na území České republiky. Mimo to zavádí také marketingovou, finanční a technickou podporu pro rozvoj zemního plynu jako alternativního paliva ve veřejné dopravě.

Stát se na druhou stranu zavázal k aktivní spolupráci na úspěšném zavádění podpůrných programů, a také k tomu, že bude hrát aktivní roli při rozšiřování vozového parku o vozidla na CNG.

Pro úspěšné zavedení CNG je hlavně potřeba zavést dostatečné finanční podněty, které zajistí lepší ekonomickou efektivnost vozidlům s pohonem na zemní plyn v porovnání s vozidly na standardní pohon. Z tohoto důvodu byl přijat Parlamentem dodatek k zákonu o daních, který upravil výši daně zemního plynu použitého jako pohonná hmota. Tato zákonná úprava způsobila, že v současné době je spotřební daň na CNG 0 Kč. Tento stav bude trvat do roku 2012, a poté bude daň postupně zvyšována až na minimální úroveň předepsanou v zemích EU (Směrnice 2003/96/EC – 2,6EUR/GJ)

Další finanční podpora je plánována ze Státního programu na modernizaci autobusů provozovaných pro veřejnou dopravu. Jiným zdrojem je také Akční program vyhlášený Ministerstvem průmyslu a obchodu na podporu úspor energie a využití obnovitelných zdrojů energie pro rok 2008.

Ohledně vstupního materiálu do bioplynových stanic není nouze. Např. samotné Pražské služby, a.s. jsou schopny zajistit 7 000 tun bioodpadu ročně pro svoji plánovanou bioplynovou stanici. Obdobně lze počítat s produkcí bioodpadu i v jiných krajských městech. V menších obcích je navíc možnost využít organický kal z čistírny odpadních vod. Mimo tyto výše uvedené možnosti, je ještě možné využívat zbytky z obchodů, gastrozařízení, ale i zbytky městské zeleně, atd..

Market inquiry

Rozvoj CNG jako pohonné hmoty je v Praze, stejně jako ve většině krajů v ČR, je zajišťován převážně plynárenskými společnostmi. V Praze to je Pražská plynárenská, a.s., která je hlavním distributorem zemního plynu v Praze. Tato společnost v současné době investuje do vybudování infrastruktury CNG čerpacích stanic na území hl.m. Prahy. V roce 2007 byly již v provozu dvě čerpací stanice. Jedna je v Praze 4 přímo v areálu Pražská plynárenská, a.s. Tato stanice by měla být v průběhu roku 2008 rozšířena o další výkonný kompresor a rychločerpací stojan. Druhá je umístěna ve Švehlově ulici v Praze 10. Čerpací stanice jsou z větší části využívány omezeným okruhem společností, které již přistoupili k pořízení vozů na CNG.

Tyto dvě čerpací stanice používají pouze zemní plyn, protože v České republice zatím neexistuje zařízení, které by dokázalo vyčistit bioplyn na kvalitu zemního plynu. Dilem to je i proto, že je Praha resp. Česká republika hustě protkána plynovým potrubím. A to díky masivní plynifikaci, která proběhla v ČR v 90. letech. Do budoucna se plánuje zřízení jednoho takového zařízení v areálu Pražských služeb, a.s., které by čistilo produkovaný bioplyn z místní bioplynové stanice.

Ročně je prodáno v České republice okolo desítky nových automobilů spalujících zemní plyn. Nicméně, i přesto, že trh s těmito automobily roste, nelze stále mluvit o významném podílu na trhu s novými automobily. Jak již bylo řečeno, hlavními pořizovateli nových vozů jsou plynárenské společnosti, autobusoví dopravci a municipální služby. Soukromé osoby jsou zatím v naprostém minimu. Pro porovnání, v roce 2007 bylo nově zaregistrováno v ČR 524 609 vozidel. Stejná proporce bude panovat i u paliv, kde CNG hraje velmi malou roli.

Analysis of the concept “methane gas as vehicle fuel”

Zkušenosti s výrobou bioplynu na území hlavního města Prahy jsou zatím omezeny díky malému množství bioplynových stanic. Jedna bioplynová stanice je umístěna na Císařském ostrově. Tato BPS využívá kal produkovaný pražskou čistírnou odpadních vod. BPS je umístěna přímo v areálu ČOV a vyrobené teplo je spolu s elektrickou energií využito pro provoz samotné ČOV. Další dvě zařízení jsou vybavena pro jímání skládkového plynu. Jejich umístění je na skládkách v Praze Dolních Chabrech a Ďáblicích. Tento skládkový plyn je pak využit v blízké továrně Avia-Daewoo, kde je v kogeneračních jednotkách vyráběno teplo a elektrická energie.

Zkušenosti s provozováním vozidel na zemní plyn má zatím pár společností, které byly již výše zmíněny.

Významnými faktory pro rozvoj konceptu „metan jako motorové palivo“ byly shledány tyto: nedostatečná síť CNG čerpacích stanic v Praze, malé množství vozů na zemní plyn, a celkově malá infrastruktura služeb spojených s CNG.

Slabými místy výše zmíněného konceptu v Praze je absence čistící stanice na bioplyn. Ostatní slabá místa jsou: stále nedostatečné třídění bioodpadu a jeho nedostatečné využití v anaerobní digestci. Silnými stránkami je naopak podpora ze strany pražské radnice a ostatních úřadů a také vysoká míra plynifikace.

Jak již bylo zmíněno, finančním zvýhodněním je nulová sazba spotřební daně na využití zemního plynu jako motorového paliva. Ostatní ekonomické výhody spočívají v nižší ceně

CNG oproti běžným palivům. Naopak nevýhodu lze vidět ve vyšší pořizovací ceně vozidla na CNG, či jeho přestavbě na plynový pohon.

CNG jako palivo je společnostmi využíváno z více důvodů. Kromě důvodu ekonomického, je zde také důvod environmentální. Z něj plyne fakt, že používáním vozů na tento typ pohonu se společnost nijak zásadně nepodílí na emisích řady polutantů (např. Nox, VOC, Nox, CO). Tato skutečnost pak může zlepšovat obraz, jak je společnost vnímána veřejností.

Analysis of competitive products

Kromě nejvíce používaného benzínu a motorové nafty, má CNG silnou konkurenci v LPG. Na LPG jezdí v České republice kolem 250 000 vozidel. Každoročně je navíc přestavěno na LPG kolem 20 000 vozidel. Toto palivo je hojně využíváno zejména osobními vozidly. V porovnání s čerpacími stanicemi na CNG, kterých je kolem 20, je čerpacích stanic na LPG kolem 750 po celé České republice.

Silnou stránkou LPG je dlouhá doba existence na českém trhu s pohonnými hmotami. Slabou stránkou je např. zákaz vjezdu do podzemních garáží, což je ale společný problém i s CNG.

Analysis of costumers/consumers

Chování zákazníků při výběru vozidel je z velké části dáno dlouhou tradicí značky Škoda v České republice. V současné době je nejprodávanějším vozidlem v ČR Škoda Fabia, následována druhou Škodou Octavia. Dále řada firem kupuje do svého vozového parku, který může čítat až tisíce vozidel převážně naftové vozy, což je dáno podařenou sérií motorů TDI z koncernu VW. Tyto motory se samozřejmě montují také do vozů Škoda. Z této informace lze tedy soudit, že vozový park řady společností je tvořen převážně německými koncernovými automobilkami (tj. VW, Audi, Škoda, Ford, Opel). Mimo německá vozidla ještě na český trh výrazně prorazil francouzský Renault a Peugeot. Právě dominance automobilky Škoda může nést podíl na tom, že v České republice je nedostatečně vyvinutý trh s automobily na CNG. Škoda totiž nemá ve svém portfoliu jediný automobil na zemní plyn, a to navzdory skutečnosti, že ostatní automobilky takové vozy nabízejí (VW, Renault, Fiat, Citroen...).

V České republice klade řada společností, ale i soukromých osob hlavní důraz na provozní náklady a prostornost, což jsou parametry, které mnohá vozidla na CNG bez problémů splňují. Hlavním problémem tedy zůstává malá síť čerpacích stanic na zemní plyn a s tím spojený malý dojezd.

Ohledně předsudků, spojených s využíváním zemního plynu může být za největší považována bezpečnost, nicméně ta byla již několikrát úspěšně vyvrácena. Proto bych považoval za největší problém neinformovanost, či nevědomost o existenci zemního plynu jako paliva.

Autoři tohoto textu se domnívají, že řadový zákazník nedokáže definovat vlastnosti zemního plynu, natož bioplynu. Proto je tato oblast zahalena pro zákazníky velkou neznámou.

Short and long term threats and possibilities

Jedním z argumentů pro výrobu bioplynu je vyšší využití bioodpadu, který byl doposud převážně spalován, nebo skládkován. V poslední době se také rozšířily možnosti o kompostování. Nicméně výroba bioplynu se jeví jako nevhodnější alternativa z několika důvodů, kterými je jak výroba kombinovaná výroba elektřiny a tepla, či CNG. Navíc

zpracováním bioodpadu v bioreaktoru dojde také ke zmenšení jeho původního objemu. Jedna z možností, při které by mohlo dojít k odklonu výroby bioplynu, je velká potřeba kompostu, která ale není v nejbližší době předpokládána.

Bottlenecks on the gas market

Na níže zobrazeném schématu je hned prvním slabším článkem výrobce bioplynu. V současné době je totiž výrobci upřednostňována výroba elektřiny a tepla v kogeneraci. Za tento stav může příznivá výkupní cena elektrické energie, která se dle substrátu pohybuje od 2330 do 3900 Kč/MWh.

Výkupní ceny a zelené bonusy pro spalování bioplynu, skládkového plynu, kalového plynu a důlního plynu z uzavřených dolů:

Datum uvedení do provozu	Výkupní ceny elektřiny dodané do sítě v Kč/MWh	Zelené bonusy v Kč/MWh
Výroba elektřiny spalováním bioplynu v bioplynových stanicích pro zdroj uvedený do provozu po 1. lednu 2008 včetně využívající určenou biomasu	3900	2620
Výroba elektřiny spalováním bioplynu v bioplynových stanicích pro zdroj uvedený do provozu po 1. lednu 2008 včetně využívající ostatní biomasu	3300	2020
Výroba elektřiny spalováním bioplynu v bioplynových stanicích pro zdroj uvedený do provozu od 1. ledna 2006 do 31. prosince 2007	3300	2020
Výroba elektřiny spalováním bioplynu ve výrobě uvedené do provozu od 1. ledna 2004 do 31. prosince 2005	2630	1350
Výroba elektřiny spalováním bioplynu ve výrobě uvedené do provozu před 1. lednem 2004	2740	1460
Výroba elektřiny spalováním skládkového plynu pro zdroj uvedený do provozu po 1. lednu 2006 včetně	2330	1050
Výroba elektřiny spalováním kalového plynu pro zdroj uvedený do provozu po 1. lednu 2006 včetně	2330	1050
Výroba elektřiny spalováním důlního plynu z uzavřených dolů	2330	1050

Tyto příznivé ekonomické podmínky, spolu s vyššími náklady na pořízení čistící a kompresorové stanice činí na straně producentů prvotní překážku. Tyto výkupní ceny totiž vedou k jasné preferenci výroby elektřiny a tepla z bioplynu.

Další slabší místo celého schématu lze vidět v koncovém zákazníkovi, který není doposud připraven provozovat vozidlo na CNG, proto bude zejména z počátku záležet na producentech bioplynu, resp. CNG, zdali dokáží najít pro vyrobené CNG odbyt alespoň ve svém vozovém parku. Jinak totiž hrozí, že projekt výstavby bioplynové čistící stanice skončí krachem.

Podobně jako u výrobců CNG z bioplynu, je i u prodejců (čerpacích stanic) riziko, že nebudou mít pro CNG dostatečný odbyt, což podstatně zhorší ekonomiku celého projektu.

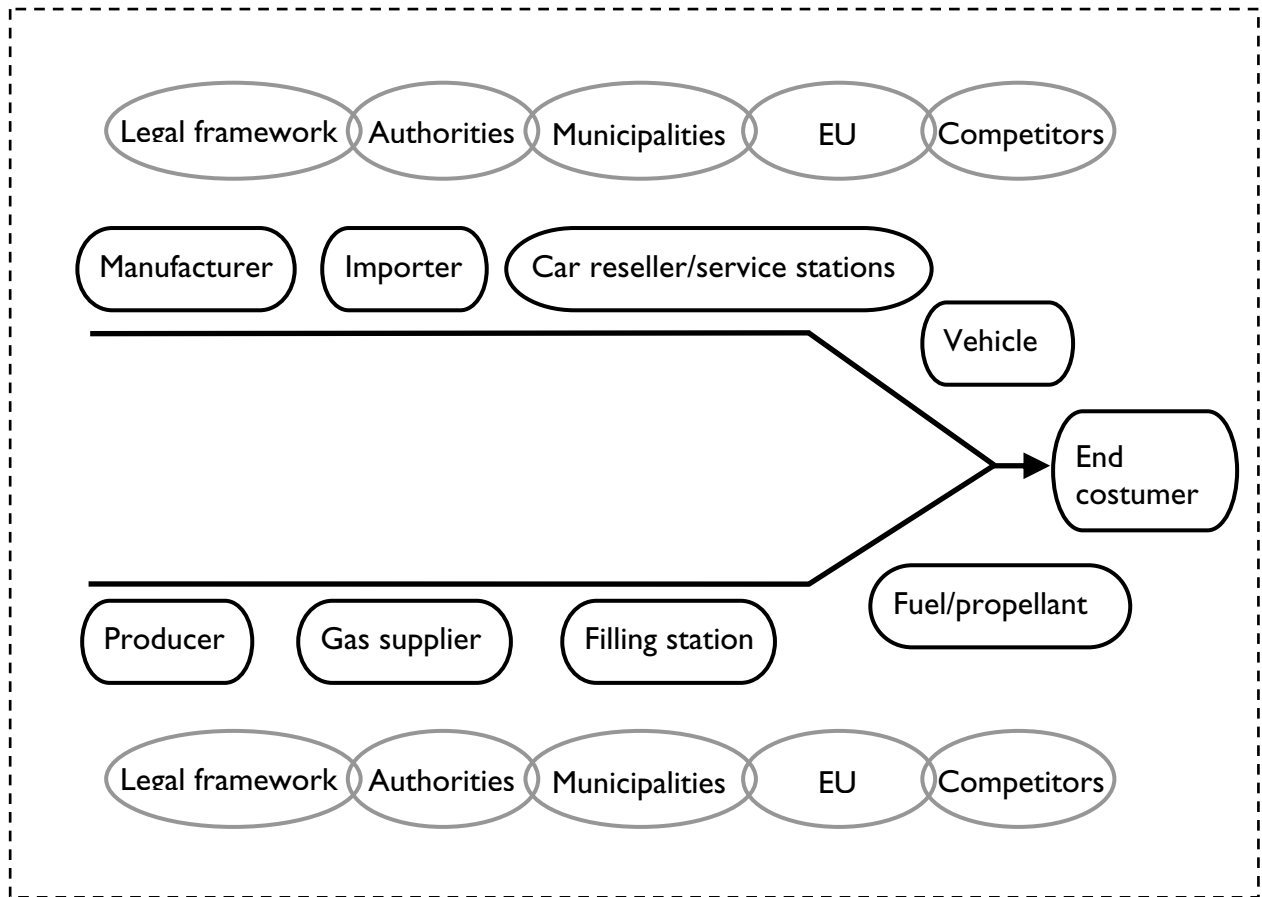


Figure 2. An overview of the gas market and its actors. From producers of gas and vehicles to the end customer.

Market Strategy

Message

- Bioplyn – jeho největší výhoda spočívá v tom, že se jedná o obnovitelný zdroj energie. K jeho výrobě je totiž potřeba organického substrátu, který může být získáván ze zemědělství, a to jak cíleně pěstovaný, tak i zbytkový, ale také může být získáván z komunálního odpadu, což je právě případ plánované bioplynové stanice v Praze.
- Zemní plyn – emise pocházející ze spalování zemního plynu jsou oproti motorové naftě a benzínu u celé řady sloučenin příznivější. Zejména v městském provozu je velkým přínosem omezení emisí pevných částic (PM) a oxidů dusíku (NOx). Environmentální využití CNG lze ještě zvýšit, pokud je CNG vyráběn z OZE. Bohužel, vinou vyšší spotřeby zemního plynu u nákladních vozidel, je výhoda plynoucí z menší produkce skleníkových plynů na jednotku paliva smazána. A tak vzhledem k tomu, že zemní plyn patří mezi neobnovitelné zdroje, bude v této Market Strategy kladen důraz zejména na bioplyn.
- Hlavní skupinou vozů, na které bude tato Market Strategy zaměřena, budou vozidla patřící společnostem zajišťujícím svoz a rozvoz materiálů či zboží. V praxi se tedy bude jednat zejména o vozový park společností Pražské služby, a.s., Česká pošta, a.s., DHL a jiné. Mezi významné uživatele vozů s pohonem na CNG bude patřit také společnost Pražská plynárenská, a.s..

Choice of target group and distribution strategy

Vehicle expansion

- Tato Market Strategy bude zaměřena pouze na region hlavního města Prahy. Nicméně, je možné ji použít i pro jiné regiony. Zejména pro regiony, které se budou Praze podmínkami podobat. Ohledně zájmu o NGV (vozidla na zemní plyn) je upřednostňován region již s určitým zájmem o tento druh pohonu.
- *Target groups*
 - Cílovými skupinami pro tuto Market Strategy budou společnosti s rozsáhlým vozovým parkem. Na základě analýzy bylo vybráno několik společností. Jedná se zejména o Pražské služby, a.s. a Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., tedy o společnosti zajišťující přepravu materiálů a osob po území hl. m. Prahy, a to většinou pravidelnými linkami či svozy.
 - Market Strategy bude zaměřena na ty, kteří již projevili zájem o využití CNG v dopravě. Jmenovitě to jsou tedy hlavně Pražské služby, a.s..
 - Market Strategy bude zaměřena především na ty, kteří se již o využití CNG zajímají, či ho již dokonce pro pohon vozidel používají. Na druhou stranu, bude vyvíjeno i úsilí k odstranění slabých míst, které brání většímu rozvoji CNG v dopravě. Tím se myslí zejména vysvětlení dlouhodobých potenciálních výhod, spojených s čištěním bioplynu oproti výhodám plynoucím z kogenerace.

- Předávání informací bude převážně probíhat na úrovni schůzek se zástupci zainteresovaných společností. Žádné masové presentace se neočekávají.

Biogas supply

- *Target groups*
 - V hlavním městě Praze existují 3 zařízení, zabývající se výrobou bioplynu, resp. jímáním skládkového plynu. Tato Market Strategy bude zaměřena hlavně na plánovanou BPS, jejímž majitelem budou Pražské služby. U již existujících projektů je změna ve využití produkovaného bioplynu málo pravděpodobná z několika důvodů. Jednak jsou to již fungující zařízení (kogenerace a rozvod bioplynu), nacházející se v ne zcela nejvhodnějších lokalitách (Císařský ostrov), a pak v případě jímání skládkového plynu bude docházet ke stagnaci a postupnému snižování jeho výtěžnosti. Navíc společnosti, které provozují tato zařízení, neplánují přestavbu, či rozšíření svého vozového parku na vozidla s pohonem na CNG.

Gas grid expansion

- *Target groups*
 - Vzhledem k tomu, že v Praze je ohromné množství plynových přípojek, není nutné zaměřovat Market Strategy na tuto oblast. Plynová infrastruktura byla na území Prahy systematicky budována již od počátku 20. století, takže v současné době ji není třeba, až na malé výjimky, dále rozšiřovat.

Filling station expansion

- *Target groups*
 - V roce 2007 byly v provozu na území Prahy pouze 2 CNG čerpací stanice. Navíc obě byly v provozování plynárenské distribuční společnosti Pražská plynárenská, a.s.. Cílovou skupinou je pro tento projekt společnost Pražské služby, a.s., která počítá s výstavbou BPS v areálu spalovny komunálního odpadu Malešice. Vzhledem k tomu, že tato společnost provozuje velké množství jak svozových, tak jiných vozů, je nejlepším kandidátem pro stavbu nové čerpací CNG stanice v Praze.