



Foto: Dreamstime

# Saspieštā dabasgāze – "zaļākam" autotransportam Latvijā



Lai veicinātu enerģētikas un klimata ilgtspējas politikas mērķu sasniegšanu, Eiropas Savienībā (ES) tiek realizētas dažādas ilgtermiņa iniciatīvas un programmas. Transporta nozares dekarbonizācija paredz visai radikālus pārkārtojumus gan piedāvāto degvielu spektrā, gan autoparka sastāvā. Elektromobilitātes un biodegvielu izplatība ES valstis pagaidām nav tik kļuvusi vērienīga, lai varētu teikt – šīs alternatīvas rada reālu, ilgtspējīgu konkurenci tradicionālajiem degvielas veidiem. Tomēr konkurence strauji pieauga, tikišdzībā biodegvielu un elektromobilitātes "formulai" pievieno dabasgāzes komponenti. Dabasgāze satiksmes līdzekļu darbināšanai ir pieejama vai nu sašķidrinātā veidā (*Liquefied natural gas* – LNG jeb sašķidrinātā dabasgāze – SDG) vai saspieštā veidā (*compressed natural gas* – CNG). SDG tehnoloģijas tradicionāli uzskata par optimālām smagajam autotransportam, turpretī CNG risinājumi ir piemēroti izmantošanai lielās pilsētās gan sabiedriskajā, gan individuālajā transportā – tie ir droši, videi draudzigi un izmaksu ziņā efektīvi. Lai CNG priekšrocības būtu pieejamas plašam autobraucēju lokam, galvenie nosacījumi ir publisku CNG uzpildes staciju esamība un, protams, ar CNG darbināmu automašīnu pieejamība visās cenu kategorijās.

Latvijā līdz šim darbojusies tikai viena stacija – AS "Gaso" teritorijā Vagonu ielā, Rīgā, kas gan tiek izmantota uzņēmuma autotransporta uzpildei un nav uzskatāma par publisku uzpildes staciju. Tagad mūsu valstī ir startējis publiskā CNG sektora attīstības pirmais projekts: degvielas uzpildes staciju operators kompānija "Virši A" šī gada martā pabeidza Latvijā pirmās CNG uzpildes stacijas būvniecību Jēkabpili. Patlaban stacijā apkalpojamo autotransporta vienību skaits nav liels – tie ir septiņi ar CNG darbināmi autobusi, ko SIA "Jēkabpils autobusu parks" iegādājās ar ES projekta atbalstu, tomēr var cerēt, ka nākotnē stacijas apkalpojamo transporta vienību skaits palielināsies.

Atzīmējot Latvijas pirmās publiskās CNG stacijas ekspluatācijas uzsākšanu, šajā žurnāla "Enerģija un Pasaule" numurā aicinām vēlreiz ieskatīties transporta dekarbonizācijas un CNG sektora attīstības tendencēs ES, kā arī iepazīties ar Jēkabpils CNG uzpildes stacijas projektu.

Alternatīvo degvielu attīstību ES regulē vairāki dokumenti. Nozīmīgākais ir 2014. gadā pieņemtā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūru ieviešanu un attīstību (Direktīva). Šajos dokumentos iežimētas transporta sektora dekarbonizācijas galvenās tendences visās transporta kategorijās, tajā skaitā autoceļu transportā, kur viens no vadošajiem "zaļuma" panākšanas instrumentiem ir pakāpeniska atteikšanās no tradicionālās degvielas, īpaši dīzeldegvielas, par labu alternatīviem risinājumiem.

Lai pārņemtu Direktīvas prasības Latvijā, tika izstrādāts Alternatīvo degvielu attīstības plāns 2017.– 2020. gadam (Plāns), kas nosaka nepieciešamību izveidot normatīvo bāzi CNG uzpildes staciju attīstībai un autotransporta pārejas uz CNG izmantošanu veicināšanai. Līdz 2020. gada 31. decembrim Latvijā nepieciešams izveidot vismaz piecas publiski pieejamas CNG uzpildes stacijas, bet līdz 2019. gada 31. decembrim – pārskatīt nodokļu politiku, tajā skaitā akcizes nodokļa apjomu dabasgāzei kā auto degvielai.

Sobrīd CNG akcizes nodokļa (AN) ziņā situācija Latvijā ir tālu no ideāla, jo AN dabasgāzei kā auto degvielai ir 99,6 EUR/1000 m<sup>3</sup>, savukārt dabasgāzei, kas tiek izmantota apkurei, AN ir 17,07 EUR/ 1000 m<sup>3</sup>. Tādējādi pašreizējā valsts politika nestimulē CNG nozares attīstību Latvijā un situācijas uzlabojumu nepieciešams panākt vistuvākajā laikā.

Latvijā dabasgāzes uzpildes staciju un uzpildes iekārtu projektešanu, ierikošanu un ekspluatāciju patlaban regulē LV NS GS 06-2006 standarts "Dabasgāzes uzpildes staciju un iekārtas", kas AS "Gaso" tiek pārskatīts un tiks virzīts Latvijas valsts standarta noteikšanai.

Vairumā ES dalībvalstu transporta sektora dekarbonizācijas vīzijai ir vidēja termiņa plānošanas perioda formāts, tomēr dažās valstīs, piemēram, Vācijā, enerģētikas politikas veidotāji ir spēruši vēl tālejošākus soļus enerģētikas un transporta dekarbonizācijas virzienā, nacionālā līmenī apstiprinot saistošus siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju samazināšanas mērķus ne tikai laikposmā līdz 2020.–2030. gadam, bet pat līdz 2050. gadam. 2016. gadā Federālās valdibas pieņemtais "Klimata rīcības plāns 2050" paredz Vācijas enerģētikai nākamo trīsdesmit gadu laikā iziet pilnu dekarbonizācijas ciklu, kas gan nenozīmē pilnīgu atteikšanos no fosilo energoresursu izmantošanas. Tieši pretēji, plāns paredz, ka Vācijā ir tieši pastāvēt un attīstīties visi enerģētikas sektora segmenti, ja vien to raditais SEG emisiju apjoms nepārkāpj pieļaujamu emisiju robežas.

Kas attiecas uz CNG uzpildes staciju tīklu ES, tad līdz 2020. gadam nepieciešams izveidot atbilstošu skaitu publiski pieejamu uzpildes staciju, lai panāktu, ka ar CNG darbināmus mehāniskos transportlīdzekļus var efektīvi izmantot pilsetās, to aglomerācijās un citās blīvi apdzīvotās vietas. Savukārt līdz 2025. gadam, vismaz TEN-T (*The Trans-European Transport Network*) pamattīkla robežas, jānodrošina ar CNG darbināmo mehānisko transportlīdzekļu brīvas pārvietošanās iespējas visā apvienotajā Eiropā. CNG uzpildes stacijām būtu jāatrodas ne vairāk kā 150 km attālumā citai no citas; šāds attālums aprēķināts, pamatojoties uz vidējo ar CNG darbināmo transportlīdzekļu nobraukumu.

Latvijā, lai izpildītu vismaz minimālās Direktīvas prasības, tuvākajā nākotnē būtu nepieciešams izveidot piecas publiskās CNG uzpildes stacijas. Pirmais solis šajā virzienā ir sperts.

## CNG: pievilcīgs un efektīvs risinājums

Praktiski visās ES valstīs tiek popularizēta CNG ekonomiskā pievilcība privātā autotransporta darbināšanai un sniegs plašs atbalsts CNG tehnoloģiju ieviešanai pilsētu un reģionālajos pārvadājumos, kā arī dažādu komunālo dienestu autoparkos. CNG risinājumu pievilcīgumu Eiropā nosaka fakts, ka šī alternatīvās mobilitātes veida nodrošinājumam ir nepieciešamas relativi nelielas investīcijas un praktiski nevar rasties degvielas deficits. Protams, CNG mobilitātes attīstībai nepieciešams, lai valstī pastāvētu dabasgāzes sektors un būtu izveidots optimāls dabasgāzes saiales sistēmas tīkls.

CNG ir tā pati dabasgāze, kas tiek piegādāta patēriņjiem pa cauruļvadiem un izmantota visa veida industriālajiem, komerciālajiem un individuālā patēriņa mērķiem. Atšķirība ir vien tā, ka autotransporta uzpildei tiek panākta būtiska dabasgāzes saspiešana (lai tā aizņemtu mazāk par 1% tilpuma, ko dabasgāze aizņem normālā agregātstāvoklī (spiediens – 1 atmosfēra)). Dabasgāze, ko piegādā caur sailes sistēmu, tiek saspiesta, nodrošinot radikālu tilpuma samazinājumu. Šim mērķim izmanto kompresoru iekārtas. Pēc saspiešanas (līdz 20–25 MPa) CNG tiek uzglabāta īpaši izturīgos, parasti cilindrveida, konteineros. CNG var iegūt arī no biometāna. Daudzviet ES, piemēram, Vācijā, dabasgāzes sailes sistēmā biometāns tiek iepludināts automātiski, caur vairākiem biometāna/sailes sistēmas saslēguma punktiem, vispirms nodrošinot tā kvalitātes kontroli.

Baltijas valstīs pārliecinoši līderi CNG nozarē ir igauņi, kuriem patlaban visā valstī ir izbūvētas 9 uzpildes stacijas un tiek projektētas vēl 14. Turklāt CNG patēriņš Igaunijā 2017. gadā sasniedza jau 6,3 milj. m<sup>3</sup>, un prognozes liecina, ka šogad patēriņš pārsniegs 8 milj. m<sup>3</sup>. Staciju izvietojums vienmērīgi aptver visu valsts teritoriju, tādējādi padarot pārvietošanos ar CNG transporta līdzekļiem ētru, drošu un uzticamu – to vadītājiem nav jāraizējas par iespējām uzpildīt auto degvielas tvertni. Piemēram, Pērnavas CNG uzpildes stacijas jauda ir 17 000 m<sup>3</sup>/mēnesi un tā spēj apkalpot 18 pilsētas autobusus. Igaunijas CNG sektora attīstības ceļš jau mērāms teju desmitgades garumā. Pirmie soli CNG attīstībā Igaunijā tika sperti 2008.–2009. gadā, un, veicinot potenciālo klientu interesī par CNG, būtiska loma atvēlēta fisikālajiem instrumentiem – proti, sākotnēji akcizes nodoklis par dabasgāzi kā transporta degvielu netika iekāsts vispār. Tagad akcizes apjoms ir 47,32 EUR/1000 m<sup>3</sup>, savukārt *start up* priekšrocības (bez akcizes) Igaunijā bauda biometāns. 2018. gadā valstī tiks atvērta pirmā biometāna uzpildes stacija. 2018. gadā Igaunija piešķirusi 2 milj. EUR biometāna staciju būvniecībai (35% no summas, ne vairāk kā 350 000 EUR vienam projektam).

Pēc oficiālās uzskaites datiem, Igaunijā ir reģistrēti vien 400 CNG transportlīdzekļi (Latvijā 124), taču mūsu kaimiņi lēš, ka kopējais CNG autoparks viņu valstī jau pārsniedzis 1000 transporta vienības. Savukārt Lietuvā ir izbūvētas 4 CNG uzpildes stacijas un autoparks sastāv no aptuveni 380 transporta vienībām.

Jāpiezīmē, ka daudzās ES valstīs dabasgāzes, tostarp CNG, izmantošanai autotransportā tiek radīti maksimāli

labvēlīgi tirgus nosacījumi: no pilnīga AN atcēluma līdz nelielam fiksētam vai minimālam, pakāpeniski pieaugošam AN apjomam ilgākā laika periodā. Zināmā mērā var apgalvot, ka, pakāpeniski "izspiežot" dabasgāzi kā vienu no fosiliākiem energoresursiem no ES elektroenerģētikas segmenta, šim resursam tiek radīti pozitīvi attīstības nosacījumi transporta sektorā. Tā pavisam nesen, pērnā gada 20. jūlijā, Polijas parlaments pieņēma lēmumu uz laiku atteikties no AN iekāsēšanas dabasgāzei, kas tiek realizēta autotransporta uzpildei gan CNG, gan SDG veidā. Šis lēmumus stājās spēkā aizvadītā gada beigās, radot nosacījumus CNG sektora būtiskam pieaugumam, pat divkāršojumam Polijā.

CNG uzpildes staciju skaits Eiropas valstīs un vidējā resursu cena (€/kg)

Valsts	Staciju skaits	Vidējā resursu cena (€/kg)
Austrija	169	0,99
Baltkrievija*	44	0,32
Bosnija un Hercegovina*	2	–
Belgija	100	0,94–1,07
Bulgārija	114	0,75
Horvātija	2	1,34
Čehija	171	0,97
Dānija	16	1,6
Igaunija	13	0,86–0,9
Somija	37	1,34
Francija	77	1,24
Vācija	868	0,95–1,08
Lielbritānija	6	0,78
Grieķija	13	0,86
Ungārija	18	1,08
Islande*	5	1,31
Itālija	1044	0,96
Lihtenšteina*	2	1,33
Lietuva	4	0,94**
Luksemburga	4	0,68
Makedonija*	5	0,62
Moldova*	19	0,40
Norvēģija*	20	1,77
Nīderlande	176	1,13
Polija	23	0,87**
Portugāle	7	0,92**
Rumānija	3	0,94
Krievija*	235	0,27**
Serbija*	21	0,77
Slovākija	12	1,08
Slovēnija	5	1,1
Spānija	61	0,94
Zviedrija	174	1,87
Šveice*	146	1,32
Turcija*	19	0,74**
Ukraina*	205	0,45**

\* nav ES dalībvalstis

\*\* €/m<sup>3</sup>

## ES mēroga smagsvari: CNG lielvalstis Itālija un Vācija

ES CNG jomā vadošās valsts Itālijas valdība šā gada sākumā iniciējusi vienu no vērienīgākajām ilgtermiņa "zaļā transporta" atbalsta programmām apvienotajā Eiropā – 4,7 milj. EUR vērto "biometāna uz ceļiem" transporta ilgtspējas veicināšanas shēmu. Tās realizācijas ietvaros laika posmā no 2018. gada otrās puses līdz 2032. gadam plānots caur CNG/biometāna uzpildes stacijām visā valstī realizēt vismaz 1,1 mljrd. m<sup>3</sup> biometāna. CNG uzpildes staciju īpašnieki netiks piespiesti iesaistīties šajā shēmā, tomēr tie komersanti, kuri atsauksies uz šo iniciatīvu, saņems visai jūtamu atbalstu. Protī, par zināmu realizētā biometāna apjomu gadā CNG stacijas īpašniekiem tiks izsniegti tā dēvētie "baltie sertifikāti", kas ne tikai apliecinās viņu ieguldījumu Itālijas enerģētikas un transporta sektora dekarbonizācijas mērķu sasniegšanā, bet arī sniegs ekonomisku atdevi nākotnē. Tomēr šie sertifikāti, kā norāda Itālijas Ekonomiskās attīstības ministrijas amatpersonas, nebūs uzskatāmi par pilnvērtīgiem vērtspapīriem, ar kuriem iespējams operēt sekundārajā tirgū.

Pēc pirmajiem desmit shēmas darbibas gadiem (2028. gada beigās) Itālijas valdība atpirks no CNG komersantiem izsniegtos "baltos sertifikātus" par fiksētu cenu – EUR 375/gabalā. Tādējādi Itālijas enerģētikas politikas veidotāji un valsts dabasgāzes sadales sistēmas operators "Snam" cer vēl vairāk aktivizēt jau tā visai piesātināto Itālijas CNG/biometāna tirgu, laika periodā līdz 2032. gadam ieplānojot vēl 300 CNG uzpildes staciju būvniecību, galvenokārt valsts ziemeļu un centrālajos reģionos. Šajā projektā paredzēts ieguldīt 150 milj. EUR.

Savukārt Vācijā 2017. gada otrajā pusē tika panākta ES mērogā unikāla Volkswagen grupas CNG uzpildes staciju



Avots: Tötsono Europe

Saspilstās dabasgāzes uzpildes stacija Itālijā



Avots: Wikimedia Commons

### Ar saspiesto dabasgāzi darbināms autobuss Parīzē

īpašnieku un dabasgāzes sadales sistēmas operatoru (*E.ON Gas Mobil GmbH*, *Gazprom NGV Europe GmbH*, *Gazu GmbH*, *ONTRAS Gastransport GmbH*, *Open Grid Europe GmbH*, *Pitpoint B.V.* un *TOTAL Deutschland GmbH*) vienošanās, kuras mērķis ir skaidri definēts – līdz 2025. gadam Vācijas CNG uzpildes staciju skaitam jāsasniedz 2000, bet CNG darbinātajam privātajam autotransportam – vismaz 1 miljons vienību. Šādas komersantu iniciatīvas, pat daudz mazākā mērogā, diez vai būtu iespējamās, ja valsts enerģētikas politikas veidotāji pastāvīgi neseikotu līdzu alternatīvo degvielu tirgu attīstībai un atbilstoši, bieži vien pat preventīvi, nekoriģētu tos faktorus, kas šo attīstību varētu aizkavēt.

Vienlaikus Vācijas lielajās pilsētās pakāpeniski tiek ieviests aizliegums iebraukt automašīnām, kuru darbināšanai tiek izmantoti veca parauga dīzeldzinēji (līdz – EURO5 klasei). Šis aizliegums saistīts ar to, ka ilggadēju zinātnisku pētījumu rezultātā konstatēts – ievērojamu gaisa piesārņojuma procēntu, 72% no kopējiem NO<sub>x</sub> izmešiem, veido tieši dīzeļa vieglā automašīnu izmeši. Minhenē, Štutgartē, Ķelnē un Hamburgā šis aizliegums jau ir stājies spēkā. Gaidāms, ka šī tendence pastiprināsies un autobraucēji vēl aktīvāk pāriest uz videi draudzīgkiem satiksmes līdzekļiem.

Jāpiezīmē, ka "veco dīzeļu" vai pat visa veida dīzeldzinēju automašīnu aizliegumu tuvāko piecu sešu gadu laikā plāno ieviest ne tikai tradicionāli "zaļās" Vācijas pilsētas. Tā 2024. gadā visa veida dīzeldzinēju automašīnas pazudīs no Itālijas galvaspilsētas Romas (to izmantošanas ierobežojumi pilsētas centra vēsturiskajā daļā – Romas Forumā un Kolizeja apkārnē ir spēkā kopš 2013. gada), bet 2025. gadā – no modes metropoles Milānas ielām. Milānas pašvaldības mērķis ir līdz 2030. gadam iegūt Itālijā pirmās "all – electric" ("pilnībā elektrofīcētās") transporta pašvaldības statusu, aizliedzot pilsētā iebraukt jebkādām automašīnām ar iekšdedzes dzinēju. Pērnā gada 23. novembrī stājās spēkā viens no vērienīgākajiem šāda veida aizliegumiem ES – pirms 2006. gada ražoto

dīzeldzinēja automašīnu izmantošanu ieviesa Spānijas galvaspilsēta Madride.

Kā zināms, ar CNG darbināma automašīna rada par 35% mazāk CO<sub>2</sub> izmešu nekā automašīna ar benzīna motoru (salīdzinājumā ar dīzeļa automašīnām tiek ietaupīti 23% CO<sub>2</sub>), bet to CO<sub>2</sub> bilance ir pat labāka nekā elektromobiliem. NO<sub>x</sub> ietaupījums ir īpaši liels: dabasgāzes automašīna rada par divām trešdaļām mazāk kaitīgo slāpeķa oksīdu nekā benzīna automašīna un par 96% mazāk nekā vieglā automašīna, ko darbina ar dīzeli.

## Un vēlreiz par Latviju

CNG degvielas infrastruktūru var veidot, izmantojot esošo dabasgāzes tīklu. AS "Gaso" ir ilggadēja praktiskā pieredze un zināšanas par CNG uzpildes staciju ekspluatāciju un automašīnu parka izveidi un uzturēšanu. Sadales sistēmas operators var sniegt konsultācijas un praktisku palīdzību par CNG uzpildes staciju uzstādīšanas vietas izvēli, plānošanu, ražotāju izvēli un apkalpošanu.

CNG uzpildes staciju projektēšanas un izbūves cenas svārstās no 100 000 EUR līdz pat 300 000 EUR un dārgāk atkarībā no to komplektācijas un jaudas. Kā rāda Igaunijas pieredze, vidēja lieluma stacija, kas spēj apkalpot 100–150 auto/diennakti, izmaksā ap 150 000 EUR. Lai nodrošinātu stacijas rentabilitāti, ļoti svarīgs aspekts ir tās noslogojums: ja tiek nodrošināts stacijas diennakts noslogojums par aptuveni 80% no tās jaudas, tad stacijas būvniecības investīciju atmaksāšanās laiks būtiski sarūk.

Latvijā CNG potenciāli varētu izmantot taksometru parki, preču pārvadājumu kompānijas, pasts, komunālo pakalpoju mu uzņēmumi, sabiedrisko autobusu un mikroautobusu parki, privātā autotransporta sektors, ūdens transporta sektors un lauksaimniecības autotransporta sektors. Latvijā, līdzīgi kā



Avots: Gaso

Latvijas pirmās publiskās CNG uzpildes stacijas iekārtas Jēkabpilī. Projekta realizētājs: "Virši - A"

citviet Eiropā, lielisks stimuls CNG nozares attīstībai varētu būt sabiedrisko autobusu parku papildinājums ar mūsdienīgiem, ērtiem ar CNG darbināmiem autobusiem. Piemēram, Ziemeļvalstīs, tostarp Zviedrijā, CNG autobusus īpatsvars atsevišķu municipalitāšu autobusu parkos sasniedz pat 80%, bet ES dienvidos, Itālijā, ar CNG darbināmo sabiedrisko autobusu skaits pārsniedz ar tradicionālajām degvielām darbināmo autobusu skaitu.

Perspektīva CNG jomā ir visiem transportlīdzekļiem, kuru ikdienas nobraukums ir pietiekami liels, lai sākotnējo ieguldījumu atgūtu ekspluatācijas laikā. Taču, tā kā Latvijā nav izveidots CNG uzpildes staciju tīkls, daudzi uzņēmumi arī tuvākajai nākotnei izvēlas alternatīvus degvielas veidus. Tomēr jācer, ka Direktīvas prasības veicinās šīs nozares attīstību Latvijā un lielo autoparku īpašnieki tiks plašāk informēti par iespējamiem ieguvumiem, izvēloties CNG degvielu savam autoparkam.

Jaunas CNG automašinas iepirkuma cena ir vidēji par 1500–3000 EUR augstāka nekā attiecīgā modeļa automašinai ar benzīna dzinēju (salīdzinājumā ar dīzeļa dzinēja automaši-

nu atšķirība ir vēl mazāka). Taču prognozējams, ka, augot pieprasījumam pēc CNG automašīnām, pieaugtu arī piedāvāto modeļu klāsts un samazinātos to cenas.

Veicot ekonomiskos aprēķinus par AS "Gaso" autoparka CNG automašīnām (ap 60), secināts, ka gadījumā, ja automašīna nobrauc ap 12 000 km gadā, CNG dzinējs atmaksājas aptuveni 7 gadu laikā, bet, ja tās nobraukums ir 30 000 km gadā, tad dzinēja atmaksāšanās periods samazinās līdz 2–3 gadiem. Protams, katram autoražotajam ir savi modeļi un attiecīgi mainīgi ir CNG dzinēju atmaksāšanās periodi.

Dabasgāzei kā alternatīvam degvielas veidam priekšroku dod arī Eiropas vadošie autoražotāji. Patlaban ar CNG darbināmu transportlīdzekļu piedāvājumā ir pietiekams klāsts pasažieru un vieglā komerctransporta automašīnu modeļu. Modeļus ar CNG dzinēju arvien vairāk piedāvā arī lielākie autobusu un kravas transporta ražotāji.

Latvijā jaunu CNG automašīnu piedāvājums ir visai skops, proti, tās piedāvā tikai daži autoražotāji – SKODA, Volkswagen, Mercedes, Iveco. Tomēr prognozējams, ka līdz ar nozares attīstību tirgotāji sāks ievest Latvijā lietotas CNG automašīnas. Patlaban to klāsts ES ir pietiekami liels, lai, attīstoties uzpildes staciju infrastruktūrai, arī Latvijas tirgū nonāktu gana daudz ar CNG darbināmu dažādas klases automašīnu.

Īoti pozitīvi vērtējams fakts, ka, pateicoties AS "Gaso" un degvielas tirgotāja "Virši – A" kopīgai iniciatīvai,

Latvijā beidzot atvērta pirmā publiskā CNG uzpildes stacija, kas atrodas Jēkabpilī un sākotnēji apkalpos septiņus pilsētas autobusu parka ar CNG darbināmos autobusus. Jau zināms, ka šī pirmā "CNG bezdelīga" AS "Gaso" un "Virši – A" sadarbības tandemā nav pēdējā, un, ja viss virzīsies kā iecerēts, vasaras beigās arī galvaspilsētā Rīgā varētu parādīties vismaz viena vai pat vairākas publiskās CNG uzpildes stacijas. Ilgtspējīgā "Virši – A" saredz un novērtē CNG potenciālu Latvijas tirgū, jo CNG ir ekoloģiskāks un ekonomiskāks degvielas veids, salīdzinot ar citiem patlaban tirgū pieejamajiem degvielas produktiem.

Ari "Virši – A" sadarbības partneru pieredze gan Baltijas valstīs, gan citur Eiropā apliecinā: saspiestā dabasgāze ar katru gadu ieņem arvien pārliecinošākas pozīcijas šo valstu tirgos gan publisko, gan privāto klientu segmentā. Stratēģiski uzņēmums ir pieņemis lēmumu, ka CNG stacijas būvniecība Jēkabpili nebūs vienreizējs projekts – tam sekos CNG uzpildes staciju izveides tīkla izbūves iniciatīva visā Latvijā. Ir jau veiktas zināmas iestrādes projekta tālākai realizācijai Rīgā. Plašāka informācija tiks sniegta tuvākajā laikā. **E&P**