

# PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN 2/2021

**TÉMA**  
**Kamiony  
na čerpacích  
stanicích**

**INTERVIEW**  
Jan Duspěva

**MYTÍ**  
Tunelová myčka Christ



# VSTUP SE MNOU DO SVĚTA ODMĚŇ!



***Stahuj, registruj a čerpej výhody***

Více na [benzina-aplikace.cz](https://benzina-aplikace.cz)



# VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



držíte v rukou letošní druhé číslo Petrol magazínu, které tentokrát vznikalo za tvrdého lockdownu se zákazem překročení hranic okrese. Museli jsme zákaz kvůli reportážím porušit celkem třikrát a vždy to proběhlo bez problémů. Život v Česku se během března naštěstí úplně nezastavil, i když podnikání mnohých bylo zcela nebo částečně paralyzováno. Pokud vás zajímá, jak se k tomu postavili některé společnosti, doporučuji vám tentokrát naši anketu. Zeptali jsme se v ní našich partnerských firem, jak jejich činnost poznamenala pandemie. I nadále se samozřejmě věnujeme ožehavému tématu vynucovaného zákazu spalovacích motorů. Prosazují jej vlády ovlivněné ekologickými aktivisty skoro po celém světě. V Česku se o tom kvůli dalším problémům, jež před sebou vedení země hrne jako neodklizený sníh, zatím moc nemluví. V Bruselu však záchranu planety prostřednictvím klatby na konvenční automobily vzali za své a připravované paragrafy určitě nezajistí představitelům petrolejářského průmyslu klidné spaní. Je proto třeba stále využívat protiargumenty a hledat nové projekty, které nesmyslné škrcení fungující ekonomiky ve jménu jednotek procent snížení emisí v podobě dotované elektromobility zastaví nebo alespoň zpomalí. Tím vůbec nechci tvrdit, že Petrol magazín je proti ochraně klimatu nebo proti elektromobilům. Naopak! Ale potlačování tržních principů nesmyslnými dotacemi utopických projektů nejen že nezlepší klima planety země, ale uvrhne nás do ekonomických problémů, kdy místo ochrany ovzduší budeme bojovat o holé přežití. Jinak vám přeji konečně trochu lepší počasí, které nám všem zjednoduší a možná i zrychlí cestu k rozvolnění, a samozřejmě příjemné čtení.

■ Jiří Kaloč  
šéfredaktor



PETROL  
PARTNER

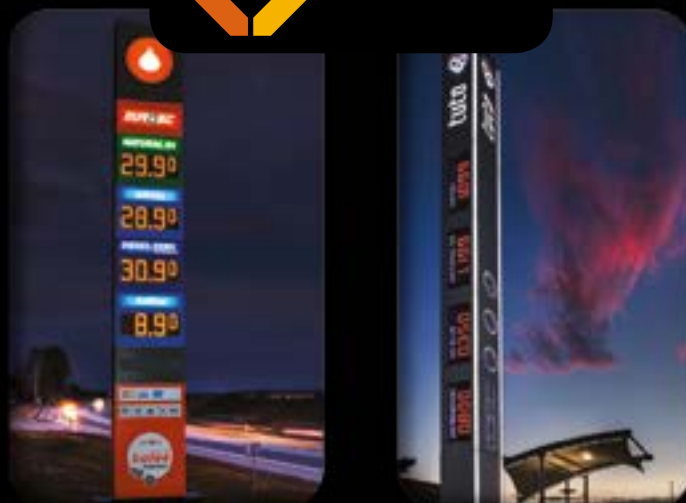


www.gema.cz

LET THERE  
BE LIGHT



GEMA



## Aktuality z domova i ze světa

EuroOil spouští prodej směsi do ostříkovačů z tankovacích barelů  
 Bonett je největším prodejcem CNG v České republice  
 PKN Orlen omezuje dodávky ruské ropy  
 Dobíjecí stanice MOL Plugee vstupují do provozu  
 Benzin E10 bude od září také ve Velké Británii  
 Shell otevřel v Chorvatsku první čerpací stanici  
 Shell přináší novou aplikaci pro živnostníky  
 Gilbarco Veeder-Root navyšuje podíl ve společnosti Drivz  
 BP a Volkswagen rozšiřují služby čerpaček o dobíjecí stanice  
 Linde buduje infrastrukturu pro využití vodíku v Jižní Koreji

## Svět ropy

Kartel OPEC opatrně zvyšuje těžbu ropy

## Jan Duspěva

Alternativní paliva? Chceme být v čele

## Spotřeba pohonných hmot v roce 2020

Celkový pokles o šest procent

## Obnovitelné zdroje energie pro dopravu v EU

Kdo chce zakázat spalovací motory?



## Čerpací stanice Benzina Orlen, dálnice D6 – Velká Dobrá

Nová nejen na první pohled

## Čerpací stanice Free1 Gas Rozvadov

Poslední v Čechách...

## Věrnostní programy a tankovací karty

Vyplatí se řetězcům čerpacích stanic?

## Jan Špinka

Nejen úspěšný program Pečeť kvality

## Čerpací stanice v Rakousku a Německu

Pandemie versus tržby

## Anketa

Jak ovlivnila pandemie Covid-19 podnikání firem v Česku

## Mycí centrum AutoLLWash Králův Dvůr

Výkladní skříň mycích technologií

## 4–6 Aplikace Monti Logistika

Šetřete čas i peníze při plánování zásobování čerpacích stanic



## Odpočívky

Místa k podnikání

## Parkování pro kamiony

Odpočívky přibývají, ale je jich stále málo

## Samoobslužný kávový koutek Tchibo2Go

Jak zvýšit prodej kávy

## Anglo česká s. r. o.

Tři desetiletí v boji za hygienu

## Sociální zařízení

Kam i císařpán chodí pěšky

## Teplé jídlo

Poctivá polévka je grunt

## Prokop Volf, Bidfood

Peripetie mrazivého občerstvení

## CNG Bonett

Rekordní rok české jedničky

## Realizace bezkontaktní platby u samoobslužných zařízení

Jak zaplatíte za dobití elektromobilu

## Bio LPG v Česku

Palivo budoucnosti?



## Audi Q5 40 TDI quattro

Nové technologie ve službách komfortu

## Radka Baloušková

Potřebuji řev motoru a vůni spáleného benzínu

# VSTŘÍC OPRAVDOVÉMU DOBRODRUŽSTVÍ

PETROL  
PARTNER

 **Discovery**<sup>™</sup>  
ADVENTURES

ZDARMA  
ANEBO SE SLEVOU  
AŽ 85%

Akce platí od 29.3.2021 do 20.6.2021 nebo do vyčerpání zásob.



© 2021 Discovery or its subsidiaries and affiliates. Discovery Adventures and related logos are trademarks of Discovery or its subsidiaries and affiliates, used under license. All rights reserved.

 [www.omv.cz](http://www.omv.cz)

 OMV čerpací stanice Česká republika

 wifi zdarma

Energie  
pro lepší život.

  
OMV

# EUROOIL SPOUŠTÍ PRODEJ SMĚSI DO OSTŘIKOVAČŮ Z TANKOVACÍCH BARELŮ

Na čerpacích stanicích EuroOil ve Slavičíně, Jičíně a Plzni-Koterov si řidiči doplní kapalinu do ostřikovačů přímo z barelu. Ty jsou umístěny vedle tankovacích stojanů na pohonné hmoty a zákazníci nemusí nikam přejíždět. Uživatelsky jednoduché řešení nabízí možnost zaplatit vše jednou platbou. „Výdejní stojany EcoTank s kapalinou do ostřikovačů jsou propojeny s pokladním systémem. Zákazníci vše zaplatí jednou platbou na pokladně," říká Tomáš Hálek ve společnosti Čepro. Novinka má pozitivní vliv na životní prostředí, kdy řidiči nemusí zbytečně kupovat plastový kanistr. Výdejní stojany EcoTank šetří životní prostředí i díky své energetické úspornosti – ke svému provozu potřebují díky principu samospádu pouze čerpadlo na 24 voltů.



# BONETT JE NEJVĚTŠÍM PRODEJCEM CNG V ČESKÉ REPUBLICĚ

Pro českou skupinu Bonett byl loňský rok úspěšný hned ve dvou ohledech. Na 45 stanicích ve své síti totiž prodala téměř 16 milionu m<sup>3</sup> CNG, což ve srovnání s předchozím rokem představuje nárůst o 15 %. Bonett se tak významnou měrou podílela na celkové spotřebě CNG v Česku, která dosáhla přes 90 milionu m<sup>3</sup>, a to podílem přes 17 %. Meziročně se tak podařilo navýšit tržní podíl a díky tomu se Bonett po roce opět vrátil na pozici největšího prodejce CNG pro dopravu u nás. Vloni Bonett posílil síť plnicích stanic na celkem 45 stanic, letos je v plánu zprovoznění dalších minimálně 10 stanic. „Vedle budování sítě CNG se letos chystáme zaměřit i na vodíkové a LNG stanice. Aktuálně budujeme první 3 vodíkové stanice v ČR, pro naše LNG stanice vyřizujeme stavební povolení, do 2 let bychom chtěli mít minimálně 8 LNG stanic na hlavních dálničních tazích," přibližuje plány Václav Holovčák. „Jsme připraveni investovat do regionálních projektů pro vnitrostátní dopravce, kteří mají více než 20 vozidel, a to nejen v Česku, ale i na Slovensku a v Polsku," dodává.



# PKN ORLEN OMEZUJE DODÁVKY RUSKÉ ROPY

Polský koncern PKN Orlen, který je současně stoprocentním vlastníkem společnosti Unipetrol, podepsal novou smlouvu o dodávkách ropy s ruským koncernem Rosněř. Kontrakt by měl zajistit polským rafineriím 300 tisíc tun ruské ropy měsíčně. Podle

předchozí smlouvy mezi PKN Orlen a Rosněř, která vypršela 31. ledna, odebírali Poláci od Rusů ropu v objemu 5,4–6,6 milionu tun ročně. Nová dvouletá smlouva stanoví roční dodávky v objemu 3,6 milionu tun. „Snížení dodávek ropy na základě smlouvy se společností Rosněř nic nemění na stabilitě dodávek ropy do rafinerií skupiny Orlen nebo dodávek paliva v regionu. Jsme připraveni se s touto výzvou setkat, protože jsme důsledně usilovali o diverzifikaci zdrojů dodávek a navázali vztahy s producenty ropy v jiných regionech světa," tvrdí předseda představenstva PKN Orlen Daniel Obajtek. Podle Obajteka dnes PKN Orlen aktivně hledá nové trhy a rozšiřuje své portfolio dodavatelů. „Širší možnosti nákupu a kompatibilita různých tříd ropy s postupy používanými rafineriemi skupiny Orlen sledují současné trendy na světovém trhu s ropou stejně jako poptávku po hotových ropných produktech," dodává Obajtek. Ropa pro rafinerie skupiny Orlen je v současné době dodávána na základě dlouhodobých smluv ze Saúdské Arábie a Ruska, jakož i na základě spotových smluv ze Severního moře, Angoly a Nigérie.



## DOBÍJECÍ STANICE MOL PLUGEE VSTUPUJÍ DO PROVOZU

Společnost MOL Česká republika provozovala dosud síť 26 elektronabíječek Plugee bez poplatku v pilotním provozu. Nově se dobíjení elektromobilů na stanicích MOL řídí paušálním ceníkem dle rychlosti nabíjení. V síti MOL řidiči nabijí svůj elektromobil na 24 rychlých a dvou ultrarychlých dobíjecích stanicích. Poplatek za nabíjení, bez ohledu na dobu nabíjení nebo spotřebovanou elektřinu, činí 259 Kč (normální nabíjení stejnosměrným proudem), 333 Kč (rychlé nabíjení střídavým proudem), resp. 450 Kč (ultrarychlé nabíjení střídavým proudem). Spuštění i ukončení nabíjení provádí obsluha servisní stanice po zaplacení poplatku za nabíjení. Spuštění mobilní aplikace, která umožní také bezkontaktní obsluhu dobíjecí stanice, je plánováno na květen tohoto roku. „Dobíjecími stanicemi chceme dále vybavovat hlavní tranzitní komunikace a další frekventované lokality,“ říká Richard Austen, generální ředitel společnosti MOL Česká republika. Projekt nabíječek Plugee, na němž se kromě MOL podílely taktéž společnosti E.on a Siemens, byl poprvé představen zákazníkům



kům na podzim roku 2019. V rámci konsorcia Next-E se na rozvoji sítě dobíjecích stanic podílí také mateřský koncern MOL. Aktuálně se v jeho síti čerpacích stanic ve střední a východní Evropě nachází 165 nabíječek.

## LINDE BUDUJE INFRASTRUKTURU K VYUŽITÍ VODÍKU V JIŽNÍ KOREJI

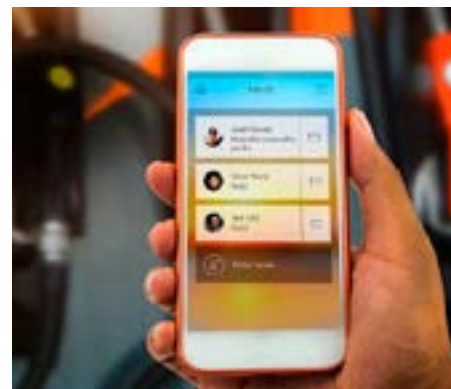
Společnost Linde spolupracuje s korejskou firmou Hyosung Corporation na vývoji, výstavbě a provozování nové infrastruktury pro kapalný vodík. Mělo by to být největší zařízení na kapalný vodík nejen v Jižní Koreji, ale v celé Asii. Zařízení na výrobu kapalného vodíku poblíž Ulsanu, kde je mimo jiné i největší továrna na výrobu automobilů na světě (Hyundai), bude mít kapacitu přes 30 tun denně, což by mělo stačit na pohon 100 000 automobilů s palivovými články. Očekává se, že první fáze projektu zahájí provoz v roce 2023. Síť vodíkových stanic má podporovat dekarbonizační agendu země k dosažení čistých nulových emisí do roku 2050. „Jihokorejská vláda si stanovila ambiciózní cíle pro vozidla s palivovými články a dostupnost kapalného vodíku bude pro dosažení těchto cílů zásadní,“ tvrdí prezident Linde Korea B. S. Sung. Společnost Linde dosud instalovala po celém světě téměř 200 vodíkových čerpacích stanic a 80 zařízení na výrobu vodíku.

## SHELL PŘINÁŠÍ NOVOU APLIKACI PRO ŽIVNOSTNÍKY

Společnost Shell Czech Republic přichází na český trh s novou aplikací Shell Fleet App pro živnostníky a malé a střední firmy. Aplikace umožňuje jednoduše a bezkontaktně spravovat náklady na palivo až pro šest firemních vozidel využívajících palivové karty Shell. Zákazník může přes aplikaci kompletně řídit management paliva ve své firmě – od objednání palivových karet Shell přes nastavení jejich limitů až po případnou blokadu. Aplikace rovněž umožňuje nepřetržitý přehled o objemech a intenzitě tankování na jednotlivých palivových kartách. Výhodou přináší také přehledná elektronická fakturace. Další výhodou aplikace je zvýhodněná cena za palivo. Zákazník, který si nainstaluje aplikaci Shell Fleet App, může prostřednictvím k ní přiřazených palivových karet Shell nyní tankovat se slevou 0,80 Kč bez DPH/l na paliva Shell FuelSave a se slevou 1,50 Kč bez DPH/l na paliva Shell V-Power. Palivovými kartami spravovanými aplikací mohou firemní řidiči platit na všech čerpacích stanicích Shell

## BENZIN E10 BUDE OD ZÁŘÍ TAKÉ VE VELKÉ BRITÁNII

Vláda Spojeného království oznámila, že od září letošního roku zavede povinnost prodávat benzin E10. Její představitelé se domnívají, že vyšší podíl biosložky by mohl snížit emise CO<sub>2</sub> z dopravy až o 750 000 tun ročně. Spojené království se připojí k dalším zemím po celém světě při používání tohoto paliva. Až dosud britské čerpací stanice stejně jako ty naše nabízely benzin s obsahem nejvýše 5 % bioethanolu. Snížení emisí CO<sub>2</sub> z dopravy o 750 000 tun ročně odpovídá zmizení 350 000 automobilů se zážehovými motory ze silnic a dálnic. „I když stále více motoristů řídí elektrická vozidla, je třeba stále podnikat kroky, které povedou ke snížení emisí z milionů ostatních vozidel. I tento na první pohled malý přechod na benzin E10 pomůže řidičům po celé zemi snížit dopad každé cesty na životní prostředí,“ tvrdí ministr dopravy Grant Shapps.



v České republice. Výhodou představuje také měsíční limit tankování ve výši 60 000 Kč bez nutnosti zajištění. V budoucnu se plánuje postupně zvýšit maximální počet palivových karet spravovaných aplikací a přidávat další produkty a služby, jež bude možné platit pomocí aplikace. Počítá se také s propojením aplikace s nedávno představenou platební branou Shell SmartPay, která umožňuje platbu za palivo u stojanu přímo z auta.

## GILBARCO VEEDER-ROOT NAVYŠUJE PODÍL VE SPOLEČNOSTI DRIIVZ

Společnost Gilbarco Veeder-Root společně s Volvo Group Venture Capital navýšila menšinový podíl ve společnosti Driivz, která je globálním lídrem v oblasti inteligentních řešení nabíjení elektrických vozidel a řízení spotřeby energie. Cloudová softwarová platforma Driivz je v současné době používána více než 700 000 řidiči ve více než 20 zemích Severní Ameriky, Evropy a Asie. „Pokračující partnerství se společností Driivz umožňuje společnosti Gilbarco Veeder-Root rozšířit služby v oblasti elektrické mobility po celém světě,“ říká prezident Gilbarco Veeder-Root Aaron Saak. „Jsme také rádi, že se k nám připojilo i Volvo jako nový investor, a těšíme se na úzkou spolupráci s oběma partnery.“ Společnost Driivz, která spolupracuje také se společností ČEZ, nedávno oznámila partnerství se skupinou MOL a chilským Copec Voltex a rozšířila partnerství se společností EVgo, která provozuje největší síť rychlého dobíjení ve Spojených státech amerických.



## BP A VOLKSWAGEN ROZŠIŘUJÍ SLUŽBY ČERPAČEK O DOBÍJECÍ STANICE



Volkswagen a BP budou spolupracovat na rozšíření rychlodobíjecích stanic pro elektromobily (EV) v evropských sítích čerpacích stanic BP a Aral. Společnosti podepsaly memorandum o spolupráci. Tato spolupráce

by měla vyřešit obavy potenciálních majitelů elektromobilů, kteří stále řeší malý akční rádius automobilů s elektrickým pohonem. Podle studie expertů BP žije ve Velké Británii a Německu přibližně 90 procent lidí v okruhu čerpacích stanic BP a Aral v okruhu cca 20 minut. Z účasti Volkswagenu na této spolupráci budou profitovat zákazníci koncernových značek, nicméně celá síť bude samozřejmě k dispozici pro všechny ostatní uživatele elektrických vozidel. Samotný koncern BP má v plánu do roku 2030 rozšířit svou síť na 70 tisíc stanic po celém světě, jen v letošním roce by ve Spojeném království mělo poskytnout své služby 250 ultrarychlých dobíjecích stanic. Totéž platí pro německou síť Aral, jejíž rychlonabíjecí stanice Pulse by mohly být schopny na jednu obsloužit 500 zákazníků. Koncern Volkswagen má ambici vybudovat po celé Evropě pro své zákazníky celkem 18 tisíc nabíjecích stanic, což by měla být přibližně třetina odhadované poptávky v roce 2025.

## SHELL OTEVŘEL V CHORVATSKU PRVNÍ ČERPACÍ STANICI

Značka Shell vstoupila do Chorvatska. První čerpací stanice otevřela na záhřebském předměstí Sesvete. Čerpací stanice byla „prebrandována“ ze sítě stanic APIOS. Akvizicí sítě čerpacích stanic APIOS v Chorvatsku pokračuje řecká společnost Coral v rozšiřování své obchodní sítě se značkou Shell s cílem prodávat špičkové produkty a služby s využitím zkušeností v maloobchodě s ropnými produkty v Řecku a jihovýchodní Evropě. Společnost Coral byla založena v roce 1926 pod názvem Shell Hellas a byla přejmenována na Coral v roce 2010, kdy ji získala jedna z největších řeckých obchodních skupin, Motor Oil Hellas. S přibližně 700 čerpacími stanicemi Shell v Řecku je společnost Coral lídrem na řeckém trhu.



# KARTEL OPEC OPATRNĚ ZVYŠUJE TĚŽBU ROPY



V prvním čtvrtletí roku 2021 pokračovalo zdražování ropy a krátce se cena vyšvihla až nad 70 dolarů za barel. Zlepšení stavu na trhu s touto komoditou ale nakonec přesvědčilo uskupení OPEC+, aby začalo postupně zvyšovat těžbu.

## Nevyzpytatelná poptávka

Mezinárodní energetická agentura uvedla, že na předkrizovou úroveň se globální poptávka dostane nejdříve až v roce 2022. Nicméně až do roku 2026 by pak měla stoupnout na 104,1 mbd, což by bylo o 4,4 mbd více oproti rekordu z roku 2019. Agentura zároveň odhaduje, že rychle poroste zejména spotřeba v Asii.

Při sektorovém pohledu je velmi pravděpodobné, že v rámci spotřeby benzínu už nastal v roce 2019 vrchol. Vzhledem k nástupu elektrifikovaných vozidel bude poptávka po benzínu postupně klesat. Poptávka po naftě ještě může v příštích letech stoupnout na nová maxima, ale i zde se brzy dosáhne vrcholu. Největší nárůst spotřeby nastane v petrochemickém průmyslu. Až 70% očekávané zvýšení poptávky po ropě vygeneruje právě tento sektor.

## Pokles investic do těžby

Na straně nabídky je volná těžební kapacita až na úrovni 9 mbd. Objem investic do

rozvoje těžby poklesl v minulém roce meziročně o 30 % a v tomto roce se očekává jenom mírné zvýšení objemu kapitálových výdajů. Více než polovinu růstu produkce by měl zařídit OPEC, který má největší odstavenou těžební kapacitu. Také v USA se očekává postupný růst těžby, i když bude tempo růstu mnohem pomalejší oproti předkovidové éře. Menší investice do těžebních kapacit způsobí, že v roce 2026 by volné produkční kapacity mohly být jenom na úrovni 2,4 mbd, nejméně od roku 2016.

Mezinárodní energetická agentura také upozornila na pokračující stav nadměrných rafinerských kapacit. Aby se průměrné využití rafinerských kapacit zvýšilo zpátky nad 80 %, bude nutné postupně odstavit alespoň 6 mbd produkční kapacity, a to především v Evropě a USA. Do roku 2026 by prakticky celý nárůst rafinerské kapacity měly obstarat zejména země na východ od Suezského průplavu. V důsledku tohoto vývoje se import ropy do Asie

Hlavní oblastí těžby ropy ve Spojených státech se v posledních letech stal stát Texas, a to díky frakování břidlicových ložisek v oblasti Permské pánve, jejíž rozloha je asi třikrát větší než Česká republika. V Texasu se v roce 2018 těžilo průměrně 5,07 milionu bpd, což představuje 41 % veškeré americké produkce. A právě na Permské pánvi spustila společnost Shell v roce 2017 projekt iShale, který v sobě integruje několik pokrokových technologických řešení z hlediska ovládnutí a řízení vrtných procesů. Ty by měly až o 20 procent snížit náklady na těžbu a také snížit až o 60 procent emise skleníkových plynů ve srovnání s běžně používanými technologiemi. Zařízení, mimo jiné, využívá energii pouze ze solárních panelů.

zvedne na rekordních 27 mbd a závislost celého regionu na dovozu ropy stoupne na 82 %.

## Přesun k ekologickým zdrojům energie

Celý trh s ropou může ještě značně ovlivnit snaha vyspělých zemí o rychlejší přesun k ekologickým zdrojům energie. Pokud by se v nejbližších letech realizovaly ambiciózní environmentální plány spolu s nižším využitím ropy při produkci elektřiny, poptávka po ropě by rostla mnohem pomaleji.

Elektrifikace vozového parku pokračuje velmi rychle. V březnu byl v Německu podíl elektrifikovaných vozidel na celkových prodejích nových osobních vozidel na úrovni 22,5 %, podíl čistě bateriových vozidel byl 10,3 %. Ve Velké Británii byl podíl 13,9 % a ve Francii byl podíl elektrifikovaných aut na úrovni 16,1 %.

■ AUTOR: Boris Tomčiak, Finlord.cz  
FOTO: Shell



# ALTERNATIVNÍ PALIVA? CHCEME BÝT V ČELE

Státem ovládaný distributor pohonných hmot Čepro zvládl rok s pandemií překvapivým způsobem. Vydělal za rok 2020 přes dvě miliardy korun hrubého, což je rekord v historii společnosti. Generální ředitel Jan Duspěva mluví v rozhovoru pro Petrol magazín o využitých příležitostech, efektivitě či využití kapacit, ale také o neúspěchu projektu s francouzským Totalem nebo zátěži vleklých soudních sporů.

## **Jak ovlivnila víc než rok trvající koronakrizе Čepro? V čem vás poškodila a je něco, čím prospěla?**

Řekl bych, že stejně jako ostatní podniky. Rok 2020 znamenal pro celý trh pohonných hmot kvůli karanténním opatřením a poklesu průmyslové výroby nižší poptávku. I přesto se nám už třetí rok v řadě podařilo překonat hospodářský výsledek a dosáhnout jeho historické výše. Abychom toho dosáhli, využili jsme řadu příležitostí, které se v loňském roce naskytly. Historického zisku jsme dosáhli hlavně díky efektivnímu využití zajišťovacích obchodů v kombinaci s prozákaznickou obchodní politikou a díky vhodnému využití skladovacích kapacit.

## **A co síť pump? V jejich případě musel být pokles citelný.**

Byl i nebyl. Síť EuroOil se velmi dobře vyrovnala s poklesem prodeje pohonných hmot a zásadním způsobem navýšila obrát doplnkového sortimentu, a to včetně prodeje dálničních známek. Oproti celému trhu, kde byl propad prodeje celkově o 9,3 procenta, máme výhodu v tom, že nemáme stanice na státních hranicích, a nejsme tedy tak závislí na mezinárodní dopravě. Takže i díky tomu síť EuroOil zaznamenala celkový propad prodeje jen o 3,2 procenta.

## **Loni si také řada firem přibrala dobrovolně do portfolia novinku, která jinak nebyla jejich typickým produktem. Tím myslím dezinfekci.**

To je pravda. Už na začátku pandemie jsme začali vyrábět dezinfekci pro stát, a to v celkovém objemu 2,5 milionu litrů. Výrobou dezinfekce jsme reagovali na enormní poptávku po tomto produktu. Materiál putoval okamžitě do regionů, sociálních provozů, nemocnic, státním i neziskovým organizacím. Rádi jsme pomohli a potvrdili jsme tak svoji stabilizační roli pro stát.

## **Co vše přispělo k tomu, že jste loni pandemii zvládli?**

Hlavně obrovské úsilí všech našich zaměstnanců, za to jim patří velké poděkování. Speciální roli zde sehráli naši hasiči, kteří pomáhali s dezinfekcí prostor, čerpacích stanic a zajišťovali další služby pro stát i naši firmu. Díky všem kolegům, důvěře našich zákazníků a vhodně zvolené dlouhodobé podnikové strategii jsme rok 2020 úspěšně zvládli.

### Čepro vydělalo rekordní dvě miliardy korun hrubého. Jak tohle ovlivnil covid?

Nebýt covidu, tak by byl zisk určitě větší, protože by nedošlo k poklesu poptávky po pohonných hmotách. Společnosti pomalu začínají přinášet ovoce dlouhodobé kroky, kterými jsou, mimo efektivní obchodní politiku, například postupná automatizace a modernizace, zavedení nového systému údržby nebo rozšiřování služeb pro zákazníky na čerpacích stanicích. Úspěch nám přináší i kvalitní obchod a vhodné příležitosti pro zajišťovací obchody.

Díky tomu, že jsme obchodní společnost, nás navíc tolik nezasáhly negativní dopady nízkých výrobních marží, které negativně ovlivnily hospodářské výsledky výrobních podniků v našem oboru.

### Jak z tohoto pohledu vidíte letošní rok?

To je ještě brzy predikovat, nicméně první čtvrtletí roku 2021 je z pohledu spotřeby pohonných hmot jedno z nejhorších, která jsem zažil, a to především v oblasti poptávky po automobilovém benzínu. I nadále ale pokračujeme v plánovaných projektech a věřím, že se situace zlepší.

### Patří k těm plánovaným projektům i téma partnerské spolupráce v síti EuroOil? Dlouho jste vybírali, který z konkurentů je bude provozovat, zelenou dostala společnost Total, ale nakonec jste se nedohodli. Proč jste vůbec začali hledat pro EuroOil partnera?

My jsme hledali možného partnera pro rozvoj potenciálu našich čerpacích stanic s mezinárodní zkušeností. Trh je velmi konkurenční a nasycený, infrastruktura vyžaduje nové investice a my tento stav vyhodnotili jako vhodnou příležitost podívat se po trhu, zda někde neexistuje ideální partner. V zahraničí je tato spolupráce běžná, nicméně má trochu jiné základy. Tam si velká značka hledá vhodnou regionální síť, které by svoje logo propůjčila. My jsme šli vlastně opačným směrem, ale princip by zůstal stejný.

### Co tedy vedlo k pozastavení projektu s vítězem poptávkového řízení? Tedy s firmou Total?

Na konci řady přípravných kroků se obě

společnosti rozhodly, že v oblasti maloobchodu spolupráci neprohloubí.

### Takže je ve hře varianta, že pumpy EuroOil bude dál řídit a spravovat Čepro?

Jiná varianta ani nikdy neexistovala. Čepro by v každém případě, i kdyby si strategického partnera vybralo, dál pumpy řídilo a spravovalo. Takže v tomto směru se nic měnit nemělo, nemění se a ani se měnit nebude. A modernizaci čerpacích stanic provedeme na základě našich zkušeností.

### Jak konkrétně? Co nového nabídnou? Elektrické dobíječky? Více alternativních paliv? Více myček?

Máme v plánu rozsáhlou modernizaci celé sítě. Budeme pokračovat v rozšiřování sítě elektrodobíjecích stanic, služeb pro zákazníky nebo ve výstavbě automatů, které umožňují tankování nonstop. Nově také nabízíme na vybraných čerpacích stanicích možnost doplnění kapaliny do ostříkovačů ze stojanu, díky kterému klesne spotřeba plastových kanistrů. Zatím jsme v pilotním projektu a uvidíme, jaký zá-

*Čepro má v Česku propracovanou síť skladů pohonných hmot, které jsou propojeny produktovody a umožňují pružné a bezpečné zásobování koncových zákazníků - čerpacích stanic. Na snímku jeden ze skladů ve Šlapanově u Havlíčkova Brodu.*



➔ Jem bude ze strany řidičů. V budoucnu chceme také hrát významnou roli v oblasti snižování emisí z dopravy, což se odrazí i v nabídce alternativních paliv.

**Loni jste otevřeli na D1 u Křenovic dvě dálniční pumpy. Na Ostravsku máte z dřívějších také dvě. Je to cesta, kterou by se EuroOil měl do budoucna ubírat? Tedy místo rozšiřování sítě v regionech spíše na exponovaných silnicích a dálnicích?**

Pro nás je zajímavá každá příležitost. Trh se nějakým způsobem vyvíjí, konsoliduje a my nechceme v tomto vývoji stát bokem. Každá nabídka, která dává obchodní smysl, je pro nás zajímavá. Osobně mi naše dálniční pumpy dělají velkou radost, je to koncept, se kterým jsme se ještě dobře nevypořádali, ale je to jedna z cest pro další rozvoj naší národní sítě. Rozvoj dálničních pump nijak nepodvazuje naše regionální působení, spíše to vnímám opačně. Pro řidiče, kteří oceňují kvalitu našich paliv, je to vhodné rozšíření nabídky do míst, kde jsme zatím nebyli.

**Je ale vůbec v Česku ještě prostor pro nové pumpy, stavěné na „zelené louce“? Taková místa budou vředy, třeba u nových úseků dálnic. Jak jsem ale říkal výše, trh se konsoliduje a rozhlížet se musíte po celém trhu, i tom stávajícím. Pro nás je to příležitost, jak nabízet naše kvalitní paliva mnohem širšímu spektru zákazníků a rozšiřovat potenciál navazujících služeb. Jako jedni z mála také dokážeme masově přinést alternativní paliva a elektrodobíjecí stanice co nejbližší k zákazníkovi, takže věřím, že pro hledání různých modelů spolupráce je tady ještě velmi otevřený prostor.**

**To vše si vyžádá hodně peněz. Kolik plánujete do sítě EuroOil v nejbližší době, případně i do budoucna investovat?**

Co se týká infrastruktury, víme, že si v nejbližších letech vyžádá investice v řádu okolo dvě stě milionů korun. To je fakt, se kterým počítáme, a bude přínosný. Mnohem zajímavější je ale pro nás predikce zákaznických potřeb a zkušenosti, kterou chceme, aby si z čerpacích stanic zákazník odnesl. Proto chceme stát v čele prodeje alternativních paliv, proto máme v plánu brzo rozjet projekt v oblasti e-commerce, proto rozšiřujeme i možnost nonstop prodeje pohonných látek. Ale není to jen



o velkých plošných projektech. Nyní jsme se rozhodli například předělat samoobslužnou pumpu v Novém Městě u Kolína a nabídnout tam normální shop rozšířený o gastro služby a plánujeme zde vybudovat silný bod pro dobíjení elektrovozidel. Nepůjdeme tedy cestou unifikované nabídky, ale budeme ji volit podle charakteru daného místa. K tomu třeba také směřuje naše květnová kampaň, kdy se z našich čerpacích stanic stanou turistické základny pro rodinné výlety. Každá pumpa bude mít svůj vlastní tip, kam vyrazit. Spojení s lokálním zákazníkem je pro nás klíčové.

**Řidiči možná vyhledávají zajímavé služby na pumpách, ale rozhodující je stále cena. V případě dieselu snížil stát od ledna o korunu spotřební daň. Projevilo se to nějak třeba ve větším odbytu naftu na trhu?**

Vzhledem k nouzovému stavu, který zapříčinil celkovou nižší poptávku po pohonných hmotách, se snížení daně z nafty tolik neprojevilo. Odbyt dieselu na trhu je však i díky vlivu tankování profesionální motorizace větší, než tomu je u benzínu. Cenový faktor tak byl částečně eliminován koronavirovou krizí.

Eliminovat se podařilo i vleklé kriminální kauzy útoků na Čepro. Jména, jako je Radovan Krejčíř, zná každý. V lednu nejvyšší soud po dvouletém projednávání odmítl dovolání Krejčíře a Pechana. Řekl byste, že tím končí éra letitých útoků a pokusů o rozsáhlé podvody na úkor Čepra? Já bych

řekl, tedy jsem spíše přesvědčený, že doba kriminálních útoků na Čepro v této podobě je už minulostí. Nemohu ale říci, že by již definitivně skončila. Martin Pechan kromě dovolání k nejvyššímu soudu podal také návrh na povolení obnovy řízení, kterým se bude Městský soud v Praze zabývat na začátku června. Věřím ale, že soud opětovně potvrdí argumentaci orgánů činných v trestním řízení i společnosti Čepro a tento návrh zamítne.

**Je tu také ještě nedořešený civilní spor o fiktivní pohledávku ve výši přibližně 2,6 miliardy korun uplatňovanou společností Lancelin. Jak moc zatěžuje tento spor Čepro?**

Značně. Ačkoliv byla žaloba zamítnuta už před dvěma roky, odvolání protistrany dosud nebylo projednáno. Pro společnost Čepro tak tento spor stále představuje značnou zátěž, a to i z hlediska reputačního. Ani po tolika letech (spor trvá téměř 18 let) proto nic nepodceňujeme a na odvolací řízení se intenzivně připravujeme.

Je více než zřejmé, že Čepro postupně všechny tyto spory vyhrává. Navíc je firma ve vynikající ekonomické kondici, za rok 2020 se s koronavirovou krizí popasovala lépe než celý trh a je připravena i nadále plnit svoji stabilizační roli na českém trhu pohonných hmot.

■ *AUTOR: Miroslav Petr  
Autor je redaktorem Lidových novin.  
FOTO: archiv Čepro*

# RAJEC<sup>®</sup> BÍO

## KOUZLO ČISTÉ PŘÍRODY

NOVINKA

Bylinky a bobulky  
ze zodpovědného  
biozemědělství,  
protože to jsou ryzí  
dary přírody.



Skutečné  
výtažky z bylinek  
a ovocné šťávy,  
protože vykouzlí  
podmanivé chutě.

Žádné  
konzervanty,  
protože osvěžení  
z Rajecké doliny  
je vždy čistě  
přírodní.

PETROL  
PARTNER

RAJEC<sup>®</sup>



# CELKOVÝ POKLES O ŠEST PROCENT

Vyhlašování nouzových stavů a omezení mobility s cílem zabránit šíření pandemie se negativně promítlo do ekonomiky státu a projevilo se to i v poklesu spotřeby pohonných hmot, která byla v roce 2020 meziročně o 6 procent nižší.

## Výraznější propad benzínu

Výraznější pokles byl u automobilových benzinů. Za hodnocené období klesla jeho spotřeba o 9,2 %, u motorové nafty to bylo jen o 4,7 %. Nejvýraznější propad poptávky po pohonných hmotách byl v dubnu, kdy spotřeba benzínu klesla o 32 % a spotřeba motorové nafty o 20 % v porovnání se stejným obdobím roku 2019.

Celosvětová pandemie samozřejmě vedla i k dramatickému omezení letecké dopravy. V Česku došlo k propadu spotřeby leteckého petroleje meziročně o 67 %. Ukončení nouzového stavu na konci května, postupné uvolňování restrikcí a pomalé zlepšování ekonomické kondice v řadě odvětví vedlo k mírnému ná-

růstu poptávky po benzinech až v letních měsících (červenec–září) proti stejnému období roku 2019 to byl nárůst v rozsahu 3 až 5 %. Ovlivněno to bylo i domácí individuální turistikou v letních měsících.

U nafty se zvýšená poptávka projevila až v září, a to o 2 %. Výpadek prodeje automobilových benzinů za první pololetí 12 % se podařilo za 3. čtvrtletí mírně snížit na celkový roční propad 9 %. U nafty se propad za první pololetí ve výši 7 % podařilo snížit na celkový roční propad o 5 % proti roku 2019. Pokles poptávky po pohonných hmotách pochopitelně úzce koresponduje s makroekonomickým ukazatelem HDP, který za rok 2020 vykázal pokles o 5,6 %.

## Automobilové benziny

Celkový objem dodávek automobilových benzinů na trh ČR za rok 2020 dosáhl 1468 tisíc tun (1,957 mld. litrů). Proti stejnému období roku 2019 (1616 tisíc tun – 2,155 mld. litrů) vykázal pokles o 9,2 %.

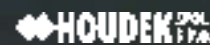
Hlavní důvodem poklesu poptávky bylo vyhlašování nouzových stavů s cílem zabránit šíření koronaviru a s tím úzce související přijímaná opatření s negativním dopadem na ekonomiku, a tedy i spotřebu pohonných hmot. I když došlo od poloviny ledna k výraznému snížení cen pohonných hmot v rozsahu 4–6 korun za litr, byl tento pozitivní faktor eliminován důsledky nouzového



## KALIBRACE A OVĚŘOVÁNÍ NÁDRŽÍ LASEROVOU METODOU

Autorizované metrologické středisko K107

Houdek spol. s r.o.  
Ještědská 103/85, 460 07 Liberec 8  
Tel.: +482 771 352, 603 858 724  
www.houdeksro.cz



stavu. Především pak je nutné zdůraznit, že rozhodující vliv na to měl omezený volný pohyb osob a omezení některých průmyslových odvětví (stála například výroba osobních automobilů), osobní veřejná doprava a částečně i nákladní doprava. V příhraničních regionech z důvodů uzavření hranic docházelo často k vyšším propadům prodeje pohonných hmot u čerpacích stanic o více než 60 %. Některé tyto stanice pak byly dočasně uzavřeny.

Dokonce i v lednu 2020 byla vyšší spotřeba benzínu (155 mil. litrů) než v dubnu 2020 (124 mil. litrů), který bývá většinou mnohem silnější, protože začíná motoristická sezona. Pouze v letních měsících (červenec, srpen a září) se poptávka zvýšila o 20 až 40 mil. litrů měsíčně, ale po zbytek druhého pololetí 2020 stále nedosahovala hodnot srovnatelného období roku 2019. V prosinci, který bývá dlouhodobě silný na spotřebu benzínu v ČR, byl propad oproti roku 2019 14 % (140 mil. litrů).

V některých regionech kvůli nízké poptávce po pohonných hmotách i kvůli uzavření restauračních zařízení na čerpacích stanicích docházelo ke zkrácení prodejní doby i dočasnému uzavření stanic. Přes přijatá hygienická opatření se našly i případy karantény nebo nemoci u obsluhujícího personálu. K uzavírání čerpacích stanic docházelo především v příhraničních oblastech a v menších obcích s nízkou mobilitou. Výpadek hotovosti vedle propadu prodeje pohonných hmot způsobil i propad tržeb za zboží a služby z prodeje či uzavřených restaurací.

Potvrdilo se, že vývoj jeho spotřeby se otočil také v důsledku poklesu výkonnosti ekonomiky. Zhruba ze 40 % HDP ovlivňuje růst výdajů domácností na dopravu. Lidé necestovali v rámci individuální motorizace, a to jak turistické, tak do zaměstnání v řadě odvětví. Služební cesty podnikových flotil byly také výrazně omezeny. Příhraniční styk,

který často sloužil k nákupům levnějších pohonných hmot v ČR (zejména oproti SRN, Rakousku a Slovensku) se zejména ve druhém čtvrtletí 2020 prakticky zastavil. Z celoročního pohledu se růst poptávky ve spotřebě automobilových benzinů projevila pouze v letních měsících červenec, srpen a v září. Jen pro ilustraci: V září, kdy nebyl nouzový stav, byla měsíční spotřeba automobilových benzinů v ČR 188 mil. litrů a v dubnu, kdy byl nouzový stav, jen 124 mil. litrů. To je rozdíl 64 mil. litrů!

## Motorová nafta

Celkový objem dodávek motorové nafty v roce 2020 na trh v ČR dosáhl 4789 tis. tun (5,701 mld. litrů). Proti stejnému období roku 2019 (5025 tis. tun – 5,982 mld. litrů) klesla meziročně spotřeba o 4,7 %.

Pokles spotřeby nafty byl oproti benzinům nižší především z důvodů mezinárodní kamionové dopravy a veřejné nákladní tuzemské dopravy pro zajištění zásobování trhu důležitými komoditami. Přispěly k tomu také zvýšené aktivity integrovaného záchranného systému (hasiči, armáda) při zajišťování ochranných pomůcek a dezinfekčních prostředků a dalších úkolů v souvislosti s nouzovým stavem. Pokles spotřeby nafty byl ale jinak ovlivněn poklesem ekonomiky, protože vývoj ukazatele HDP má 80% vliv na spotřebu nafty. Ta byla od poloviny března, v dubnu, v květnu a částečně i v červnu citelně ovlivněna poklesem přepravních výkonů v důsledku řady omezení v průmyslové výrobě, stavebnictví, omezení ve veřejné silniční osobní dopravě a dalších odvětvích. V individuální osobní dopravě se pak projevila nouzový stav a omezený pohyb osob či absence zahraničních turistů.

K určitému zlepšení ve spotřebě motorové nafty došlo pouze v září (nárůst o 2 %), ale ve čtvrtém čtvrtletí, kdy došlo ke druhé vlně pandemie, se trh opět propadl. V ob-

dobí říjen až prosinec 2020 byla spotřeba nafty v ČR o 3 až 6 % nižší oproti roku 2019. Průměrná měsíční spotřeba nafty v ČR v roce 2020 byla 475 mil. litrů, zatímco o rok dříve se vyšplhala na téměř 500 mil. litrů.

Samozřejmě, že bez pohonných hmot se neobejdeme ani letos. I nadále se jedná o strategickou komoditu a je prioritou zajišťovat dostatek zdrojů, plynule zásobovat trh ČR a plnit ekologické cíle. Zpracování ropy a výroba pohonných hmot i nadále patří do kritické infrastruktury státu.

Ve struktuře vozového parku i nadále jednoznačně převažují spalovací motory, jejich podíl se stále pohybuje nad 97 procenty. I přes současný pokles poptávky po nových osobních automobilech si petrolejářský obor v ČR udrží i do budoucna strategickou pozici a v rámci nových výzev se může soustředit na snižování uhlíkové stopy včetně rozšiřování nabídky alternativních paliv.

Vzhledem k současné epidemiologické situaci lze bohužel očekávat, že i v prvním čtvrtletí roku 2021 dojde spotřeby proti roku 2019 k poklesu u benzínu o 15–20 a u nafty o 10–12 %. Vyšší spotřebě nepomůže ani skutečnost, že pohonné hmoty jsou začátkem března proti roku 2020 stále levnější (u benzínu o 1,50 Kč/l, u nafty o 2,30 Kč/l).

## Letecký petrolej

V souvislosti s pandemií řada států přijímala opatření k zabránění šíření pandemie, která vedla k historicky největšímu omezení mezinárodní letecké dopravy v současném moderním světě. Tento stav měl dopad i na spotřebu v ČR. V roce 2020 se spotřebovalo 147 tisíc tun leteckého petroleje, což představuje pokles o 67 % ve srovnání s rokem 2019 (448 tisíc tun). Roky předtím přitom vykazovala spotřeba leteckého petroleje meziroční nárůst okolo 4 %.

■ Autor: Václav Loula, ČAPPO  
FOTO: archiv

# BMS I

## SERVIS A REVIZE TECHNOLOGIE ČERPACÍCH STANIC PHM

**Kvalitní a spolehlivé profesionální služby šetrné k životnímu prostředí a přírodním zdrojům:**

- čištění skladovacích nádrží – z důvodů revizí, kalibrací, změny produktů, provozního znečištění atd.
- zkoušky těsnosti nádrží, záchytných jímek, potrubí ad. dle ČSN 753415, 750905 a Zák. 254/2001 Sb.
- prověrky technického stavu - defektoskopie skladovacích nádrží dle ČSN 753415
- pravidelné roční a dvouleté kontroly a revize technologie čerpacích stanic
- servis, údržba a běžné opravy technologií čerpacích stanic a skladů
- rekonstrukce, modernizace a opravy čerpacích stanic a skladů

- prodej a odborné montáže technologie – výdejní stojany, měření hladin, signalizace, řídicí a bezobslužné systémy, nádrže a zásobníky, potrubní rozvody, čerpadla, průtočná měřidla a další
- vedení plánů kontrol a evidence termínů revizí technologie pro smluvní zákazníky atd.

BMS I, spol. s r.o.

[www.bmsi.cz](http://www.bmsi.cz)

Sídlo: Brno  
Brašňářská 1, ČR 61400  
Tel: +420 543 217 190  
info@bmsi.cz

Pracoviště: Olomouc  
Za Provanem 770, ČR 53701  
Tel: +420 728 051 379  
info@bmsi.cz



# KDO CHCE ZAKÁZAT SPALOVACÍ MOTORY?



Přestože Evropská unie vyvíjí v posledních letech značné úsilí v oblasti snižování emisí, ne ve všech sektorech se daří emise ztlačovat. Zatímco v oblasti výroby elektrické energie pomohl rozvoj využívání obnovitelných zdrojů a náhrada uhlí plynem emise citelně omezit, v případě dopravy je situace jiná. Jedním se zásadních kroků by mohlo být přijetí zákazu prodeje nových aut a dodávek poháněných benzinem či naftou.

## Devět ortodoxních

Devět členských zemí Evropské unie proto podle agentury Reuters v březnu vyzvalo Evropskou komisi, aby stanovila termín pro přijetí zákazu prodeje nových osobních automobilů a dodávek se spalovacími či vznětovými motory napříč Uníí. Tento krok by podle skupiny zemí, s Dánskem a Nizozemskem v čele, měl sjednotit sektor dopravy s klimatickými cíli EU. Ke zmiňovaným dvěma zemím se připojily rovněž Irsko, Belgie, Lucembursko, Rakousko, Litva, Řecko a Malta.

„Musíme uspíšit zelenou transformaci silniční dopravy a jako zákonodárci vyslat jasné signály výrobcům automobilů a spotřebitelům napříč EU,“ uvedl podle agentury Reuters dánský ministr pro klima a energetiku

Dan Jorgensen. Stanovení konkrétního data, které bude osudné pro současná nejvyužívanější fosilní paliva, by podle podepsaných zemí mělo také zajistit rychlejší přípravu infrastruktury pro elektromobily, vodíkové automobily či další bezemisní pohony. Když totiž bude stanoveno přesné datum, dokdy je nutné přechod učinit, urychlí se investice do modernizace vozových parků i infrastruktury.

## Některé země datum stanovily

Evropská unie by také stanovením termínu, kdy konvenční paliva na trzích EU skončí, mohla předejít chaosu, který nastane, pokud bude každá země ukončovat provoz těchto vozidel po svém. Ačkoliv se to může zdát ješ-

tě daleko, některé země už se totiž na zákaz pomalu připravují.

Příkladem tak může být Francie, která chce provoz automobilů produkujících emise skleníkových plynů zakázat už od roku 2040. Ještě předtím ale začne zvyšovat daně z aut, která mají vyšší výkon a tím i vyšší emise oxidu uhličitého a dalších plynů. I přes to, že majitelé silnějších vozidel už dnes ve Francii zaplatí mnohem vyšší daně z provozu než majitelé stejných vozů v jiných státech EU, daně by se měly ještě zvyšovat. Silná auta by tak mohla už brzy platit daň až 50 000 EUR ročně (cca 1,3 milionu korun), což leckoho od nákupu podobného vozidla odradí.

Pro zákaz vozidel se spalovacími motory je ale třeba už nyní mimoevropská země – Velká Británie. Právě tam totiž panují názo-



ry, které jsou pro zákaz konvenčních paliv už do roku 2030, tedy dříve než za devět let. Jak moc je toto datum reálné a jak rychle by bylo možné přejít na jiná paliva, je ale zatím jen ve fázi odhadů. Jisté ale je, že podobné názory přibývají v celé Evropské unii i mimo ni stále rychleji a je tak jen otázkou času, než k zákazu opravdu dojde.

Otázkou pro rychlejší rozšíření vozidel bez emisí je také jejich cena. Současné elektromobily jsou totiž pro většinu běžných zákazníků bez štedré dotační politiky zkrátka nedostupné. Zda se do budoucna toto změní, je otázkou, při rozšíření například elektrické technologie lze ale stejně jako v dalších oborech a technologiích říci, že cena půjde dolů.

## Nové emisní standardy v červnu

Evropská komise by měla představit striktnější emisní standardy pro nová vozidla letos v červnu v rámci balíčku legislativních opatření, která mají Unii pomoci snížit její emise do roku 2030 o alespoň 55 % a následně dosáhnout uhlíkové neutrality do poloviny tohoto století. Podle devítky zemí by současné emisní standardy měly být značně zpřísněny a EU by zároveň měla podpořit rozvoj nabíjecí a plnicí infrastruktury pro vozidla s nulovými emisemi.

Evropská legislativa by dle skupiny zemí měla rovněž jednotlivým členským státům umožnit podnikat kroky pro omezení prodeje nových benzinových a naftových vozidel. Podobná omezení již dříve přislíbila například vláda Spojeného království, která počítá se zákazem od roku 2030.

## Německo má dvojnásobně vyšší cíle než EU

Německo do roku 2030 zvýší podíl obnovitelných energií ve svém dopravním sektoru na 28 %, rozhodl vládní kabinet. To je dvojnásobek oproti cíli Evropské unie (EU). Kvóta pro snižování emisí skleníkových plynů je navržena tak, aby zvýšila používání biopaliv v kapalných palivech pro dopravu a podpořila vybudování infrastruktury pro nabíjení elektrických vozidel.

„Německý cíl je dvakrát vyšší než cíl EU (14 %), což znamená, že země se rozhoduje pro velmi, velmi ambiciózní plán,“ uvedla ministryně životního prostředí Svenja Schulzeová. Dodala, že je to nezbytné kvůli selhání Německa ve snaze snížit emise v odvětví dopravy od roku 1990.

Podle kvóty na snižování skleníkových plynů jsou výrobci minerálních olejů povinni snižovat emise ze svých paliv pomocí produktů šetrných ke klimatu. Jedná se například o moderní biopaliva, zelený vodík nebo elektřinu, přičemž jejich kvóta stoupá ze současných 6 % na 22 % do roku 2030.

Nová legislativa stanoví, jaké druhy obnovitelných paliv lze k dosažení této kvóty použít a v jakém rozsahu. Zatímco podíl pokročilých biopaliv (paliva ze zbytků, jako je sláma a hnůj) se má do roku 2030 zvýšit z nuly na nejméně 1,75 %, podíl biopaliv z potravinářských a krmných plodin bude zmrazen na současném stavu 4,4 %. Používání palmového oleje bude naopak do roku 2026 vyřazeno. Právě palmový olej se často používá ke splnění kvót a tvoří až 20 % biopaliv. „Nechceme v nádrži jen slepě více alternativních paliv. Chci propagovat paliva, která jsou účinná a dostupná a která chrání klima bez ničení přírody,“ uvedla Schulzeová.

## Kvóta na e-paliva pro letadla

Zákon zahrnuje vůbec poprvé kvótu na e-paliva pro letadla, další novinkou je využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů ve vozidlech s elektrickým pohonem jako způsob, jak dosáhnout kvóty na snižování emisí skleníkových plynů. Dodavatelé si mohou koupit tzv. zelené certifikáty dokládající, že je určitá elektřina vyrobena s využitím obnovitelných zdrojů energie od provozovatelů dobíjecích stanic, ty se pak k dosažení kvóty započítají třikrát. „Záměrem je nepřímo zapojit průmysl minerálních olejů do provozu celostátní nabíjecí infrastruktury,“ uvedlo ministerstvo v tiskové zprávě. Toto opatření bylo kritizováno odvětvím

biopaliv, protože „způsobí, že opatření v oblasti klimatu vypadají, jako by se děla tam, kde k nim nedochází“, uvedl v tiskové zprávě Elmar Baumann, výkonný ředitel Asociace německého průmyslu biopaliv.

Jelikož biopaliva v současné době představují až 98 % energie z obnovitelných zdrojů energie v silniční dopravě a miliony automobilů se spalovacími motory budou používány po dalších 10 let, je třeba biopaliva považovat za „nejvýznamnější příspěvek“ ke snížení emisí skleníkových plynů. Zazněly i názory, že kvóta na snižování emisí skleníkových plynů by se měla zaměřit na emise paliv, protože elektrická mobilita je podporována mnoha jinými způsoby.

## Ekologie jen na papíře

Německá energetická agentura (DENA) rovněž kritizuje, že vícenásobné připsání snižuje skutečné úspory skleníkových plynů. Vládní zákon zahrnuje „nezbytné kroky“ ke zvýšení podílu obnovitelných zdrojů v dopravním systému do roku 2030. Zda však bude směrnice dostatečná k tomu, aby nezbytně přispěla ke stávajícím cílům snížení emisí skleníkových plynů v německém dopravním sektoru o minus 40–42 % oproti úrovním z roku 1990, zůstává otázkou, uvedla DENA v tiskové zprávě.

Německá legislativa týkající se kvót skleníkových plynů vychází ze směrnice EU o obnovitelných zdrojích energie (RED II). Návrh musí ještě projít Německým spolkovým sněmem, od kterého se očekává, že zavede změny předtím, než koaliční většina schválí zákon před letní přestávkou.

■ AUTOR: Alena Adámková  
FOTO: archiv



Moderní přímovstříkové spalovací motory s katalyzátory a filtry pevných částic, které plní přísnou emisní normu Euro 6 vypouští na rozdíl od tohoto starého fiatů extrémně nízké emise CO<sub>2</sub>



# NOVÁ NEJEN NA PRVNÍ POHLED

Dálnice D6 z Prahy na Karlovy Vary a Cheb je tak trochu ve stínu zásadních dopravních staveb v Česku. Občas se někde otevře pár kilometrů, ale souvislé jízdy ve čtyřech pruzích z Prahy až do našeho neznámějšího lázeňského města se jen tak nedočkáme. Úsek u Kladna mezi obcemi Pavlov – Velká Dobrá byl zprovozněn už v roce 1994 a od té doby zde na 16 km stojí v obou směrech čerpací stanice Benzina Orlen. Ta na příjezdu od Prahy prošla kompletní rekonstrukcí a zákazníkům se nově otevřela první dubnový týden.

## Výhodná pozice

Čerpací stanice Benzina Orlen na příjezdu od Prahy slouží jako tranzitní pumpa pro všechny, kteří míří na západ Čech, popřípadě do Německa od Prahy, a je to vlastně první čerpací stanice po absolvování Pražského okruhu, na kterém nenajdete ani jednu oázu pro natankování paliva nebo občerstvení.

Z této výhodné polohy zde těží po celý rok, největší návštěvnost však mají během filmového festivalu v Karlových Varech. Ten se loni, bohužel, nekonal, a protože i provoz

byl v posledních měsících podstatně slabší, výrazně klesly nejen výtoče, ale i prodeje na shopu a v úseku občerstvení. Těsně před koronakrizí zde navíc byla otevřena restaurace KFC, která rovněž ubrala určitý počet zákazníků. Plánovaná rekonstrukce, která podstatně omezila chod celé čerpací stanice, proto přišla v době pandemie docela vhod.

## Špičkové výdejní stojany

Původně pumpa patřila mezi ty prémiové v největším českém řetězci s označením

Benzina Plus, nyní ji lze charakterizovat jako středně velkou dálniční pumpu s občerstvením podle konceptu Stop Café 2.0. Zastřešená refýž nabízí celkem pět multiproduktových výdejních stojanů, přičemž čtyři jsou oboustranné. Po rekonstrukci nyní slouží zákazníkům nové výdejní stojany značky Gilbarco Veeder-root. Jeden je dokonce pětiproductový a poskytuje všechny druhy tekutých pohonných hmot, které v nabídce sítě Benzina najdete (Efecta 95, Efecta Diesel, Verva 100 a Verva Diesel), a navíc kapalinu AdBlue. Močovinu pro SCR katalyzátory



vznětových motorů lze natankovat hned na pěti výdejních místech, tři místa pak mají k dispozici ještě rychlovýdej nafty pro kamiony.

Všechny výdejní stojany disponují velkoplošným barevným multifunkčním displejem a možností platby prostřednictvím mobilní aplikace přímo u stojanu, takže zákazník, pokud spěchá nebo nechce, vůbec nemusí navštívit shop čerpací stanice. Tak jako u většiny dálničních čerpacích stanic Benzina ani zde nedoplníte alternativní pohonné hmoty v podobě CNG nebo LPG. Na odpočívce však mohou doplnit energii elektromobily u dvou nabíjecích stanic ČEZ s výkonem až 50 kW, tuto službu však nenabízí Benzina, ale KFC.

### Zvětšený útulný shop

Za automatickými skleněnými dveřmi na fotobuňku je zákazníkům k dispozici útulně zařízený a kompletně vybavený shop s posezením (8 míst), barovým stolkem (3 místa), třemi centrálně umístěnými regály a obrovskou vestavěnou lednicí s velmi širokou nabídkou nápojů. U stěny vedle pokladen najdete samoobslužný kávový koutek, který je vybaven dvěma kávovary Franke s dotykovým displejem na žetony s bohatou nabídkou káv. Ke kávě, která je k dispozici pouze v kelímku, si navíc může prostřednictvím wi-fi připojení přečíst aktuality nebo maily na svém telefonu, tabletu či notebooku. U každého stolku jsou navíc i konektory USB

a standardní zásuvka pro dobítí mobilního zařízení. Původní prostor byl výrazně menší, což prozrazuje šedivý předěl se dvěma nosnými sloupy, které však nijak nenarušují útulnou atmosféru celého shopu. Obě pokladní místa jsou umístěna do tvaru písmene L. Jedno z nich pak funguje zároveň jako výdejní místo pro občerstvení, nad nímž pod stropem visí velký LCD displej s aktuální nabídkou občerstvení.

V sortimentu čerpací stanice nic zásadního nechybí, zákazníci v regálech najdou základní zboží od cukrovinek, drogerie, hraček až po potřeby pro motoristy stejně jako na většině čerpacích stanic sítě Benzina Orlen. Co se týče dalších služeb, vsadit si zde můžete i Sazku a v případě potřeby zde najdete ➡

➤ i základní sortiment léčiv. Velmi dobrým nápadem hned u dveří v impulzní zóně je chlazený regál s označením Hity měsíce, kde během naší návštěvy nabízeli v akci produkty od společnosti Coca-Cola.

### Široká nabídka jídel

S ohledem na konkurenci v podobě restaurace KFC zde neměli v plánu nabízet v rámci občerstvení klasická teplá jídla. Jedinou novinkou tak po znovuotevření bude polévka, která se začne nabízet hned, jakmile se uvolní v rámci pandemického zákona restaurační zařízení, protože nabízet polévku s sebou se moc nevyplatí. Jinak zde vedle obložených baget a sendvičů můžete zahnat hlad párkem v rohlíku, teplým sendvičem panini, hovězím burgerem, minipizzou, kuřecími stripsy, sýrovými nugetkami, zapečenou bagetou nebo mexickou tortillou. V nabídce nechybí ani klasické smažené bramborové a zeleninové hranolky. Ke kávě zde vedle klasického sladkého pečiva nabízejí teplé belgické vafle s džemem nebo nutelou. Všechno občerstvení je v čase pandemie samozřejmě koncipováno ve stylu „take away“ do jednorázových obalů.

Součástí velkorysého zázemí je kancelář, přípravná, sklad i sociální zařízení, kam se vstupuje ze shopu. To je samozřejmě výhodné pro obsluhu čerpací stanice, která tak může kontrolovat, zda odtamtud někdo něco neodcizil. Přestože přibližně 20 procent zákazníků tvoří řidiči kamionů, chybí zde sprcha a pro maminky přebalovací pult. Absence sprchy je zvláště citelná o víkend, který zde často tráví řidiči kamionů. Ti pak k nelibosti obsluhy využívají sociální zařízení jako umývárnu. Uchovat tento prostor v čistém stavu je pak samozřejmě mnohem náročnější.

Nájemcem čerpací stanice je Lukáš Holeček, který zde podniká už šestým rokem. Na čerpací stanici ho lákala vidina stabilního příjmu, který umožňuje podnikání pod silnou značkou. A to se mu splnilo. „Myslím, že to funguje dobře. Nároky na nás se sice zvyšují, ale zároveň mi umožnili rozšířit počet zaměstnanců a pochválit můžu i perfektní servis ze strany centrály,“ hodnotí svou práci Lukáš Holeček a dodává, že v souvislosti s koronakrizí sice byl častěji doma, ale na druhou stranu to znamenalo značný propad příjmů. Zaměstnává přitom osm lidí ve dvousměnném provozu, přičemž přes den se dva starají o přípravu jídel a jeden o venkovní prostory. Čerpací stanice má samozřejmě otevřeno nonstop.



### Závěr

Čerpací stanice Benzina Orlen při naší návštěvě samozřejmě doslova zářila novotou. Pevně věřím, že se pečlivému personálu podaří tento stav udržet co nejdéle. A také pevně věřím, že už brzy bude moci projít její provoz konečně zatěžkávací zkouškou poté,

co bude v rámci rozvolnění umožněno nabídnout její veškeré služby včetně příjemného posezení uvnitř útulného zázemí.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor



Výrobce  
ekonomického  
software  
POHODA je  
společnost  
STORMWARE s. r. o.

# OctoPOS + POHODA

pohodlné společné řešení na ČS

Přenášejte vaše data z čerpací stanice **online v reálném čase** do účetnictví POHODA.

V rámci partnerského programu POHODA PLUS je systém OctoPOS schválen jako oficiální řešení, kompatibilní s účetním programem POHODA.



# POSLEDNÍ V ČECHÁCH...

Dlouhá léta byla poslední čerpací stanicí na dálnici D5 z Plzně na německý Weiden „agipka“ (dnes Mol), která stojí asi 5 km před státní hranicí. Šest let už to neplatí, protože přímo v bývalém areálu rozvadovské celnice nyní slouží zákazníkům moderní čerpačka české sítě Free1 Gas. Zajeli jsme se tam podívat, přestože poslední rok tato pumpa z pochopitelných důvodů nezažívá dobré časy.

## Život na německo-české hranici

Pohraniční čerpací stanice mají svá specifika a ta nastavují především zákazníci. Ve společnosti Top Tank, která se specializuje na německo-českou hranici, o tom samozřejmě vědí mnoho. Až na jednu „plzeňskou“ výjimku totiž všechny čerpací stanice Free1 Gas (a je jich dnes už více než 20) kopírují české hranice od šumavské Železné Rudy až po Jiříkov ve Šluknovském výběžku. Na dálnici však stojí pouze dvě. Obě jsou postavené v areálu bývalé celnice na Rozvadově. Na tu starší, která zde stojí od roku 2010, narazíte při příjezdu do Čech hned za státní hranicí, od února 2015 je pak otevřena velká čerpací stanice i na opačné straně. Při jízdě po dálnici na Německo však tuto pumpu můžete snadno minout, protože

nenápadná odbočka je ukryta za keři a nízký totem uvidíte, až budete za ní. To by se snad mělo ještě v letošním roce změnit, protože od května bude celý areál této čerpací stanice uzavřen kvůli výstavbě nového truck parku, který nabídne kromě tankování i zázemí pro řidiče kamionů. A měnit by se mělo i parkoviště kamionů a příjezdová cesta.

V době „kovidové“ se pohraničním pumpám moc nedaří, o čerpačce Free1 Gas v Rozvadově to platí dvojnásobně. Přeshraniční provoz totiž zajišťují výhradně řidiči kamionů a pendleři, přičemž turisté v podstatě zmizeli. A právě na tuto skupinu cestovatelů, zejména na autobusové zájezdy, se zde specializovali. Dokonce nabízeli řidičům autobusů, kteří si na této pumpě udělají přestávku, voucher na občerstvení v hodnotě 150 korun. I když

zde cestující z autobusů utratili jednotlivě jen pár korun za čokoládovou tyčinku, stále se to vyplatilo. Tržby jsou nyní samozřejmě menší, pouze v době, kdy nebylo možné navštívit sousední Německo bez negativního testu na covid-19, zde bylo poměrně živo. „Bylo mínus 24 °C a tady stála dvacet kilometrů dlouhá fronta automobilů. Lidé sem zajížděli hlavně na teplý čaj a toalety. Bylo mi jich líto,“ říká provozní manažerka čerpací stanice Dana Kroutilová. Mimochodem, na rozdíl od ostatních sítí nedává firma Top Tank své čerpací stanice do nájmu, ale nechává je řídit oblastními manažery, a na samotné čerpací stanici tak najdete pouze provozní manažerku.

Čerpací stanice v Rozvadově je samozřejmě otevřena sedm dní v týdnu 24 hodin denně, a tak se zde po dvanácti hodinách střídá dvoučlenná obsluha. Dalšího člověka zaměstnává úsek občerstvení, kde se připravují minutky, snídaně a čerstvé bagety. Když neplatí nouzový stav nebo pandemický zákaz omezující provoz obchodu a občerstvení, pracují na jedné směně čtyři zaměstnanci.

## Pouze konvenční pohonné hmoty

Na refýži je k dispozici deset tankovacích



stání. Vysoké zastřešení a poměrně velký prostor okolo umožňuje bezproblémový příjezd pro kamiony. Řidiči mají k dispozici pět oboustranných multiproduktových stojanů Tokheim a jeden samostatný na kapalinu AdBlue. Sortiment pohonných hmot tvoří benziny s oktanovým číslem 95 a 98, moto-

rová nafta a také prémiový benzin F1 Racing s oktanovým číslem 95, který je o „padesátník“ dražší. Alternativní plynová paliva (CNG a LPG) ani dobíjecí stanice pro elektromobily pumpa nenabízí, i když ohledně elektromobility už nějaké plány na centrále mají. Pokladny pak akceptují vlastní palivové karty F1 a dále

pak většinu běžně používaných palivových včetně CCS, UTA, DFC a DKV. V plánu je také akceptace karet AS24, řidiči kamionů zde navíc mohou vrátit krabičky pro mýto v ČR a pořídit si německé.



## STEINEX a.s., český výrobce párků nejen pro rychlá občerstvení

Chuť a kvalitu výrobků potvrdilo nezávislé hodnocení časopisu **D test**.



bez glutamanu



bez surovin obsahujících lepek



bez strojně odděleného masa

[www.steinex.cz](http://www.steinex.cz)



### Freeshop jako trumf

➤ Vedle kvalitních pohonných hmot se síť orientuje na nabídku tzv. freeshopů, které společnost provozuje pod značkou Global Free. Už to sice nejsou obchody osvobozené od tuzemským daní, které byly v EU zrušeny v roce 1999, ale stále fungují hlavně pro cizince, pro něž jsou u nás cenově výhodné. A právě pumpa na výjezdu z republiky má zmíněný „freeshop“ Global Free express včetně butiků s módou a parfumerií, což třeba u čerpací stanice naproti přes dálnici nenajdete. „Musím říci, že se to ukázalo jako dobrý tah, obrat z obchodu splnil naše očekávání,“ říká Dana Kroutilová.

Zájem byl a je především o cigarety a alkohol, jako dárek se pak hodí i bižuterie, kabelky nebo oblečení, které zde v době „nekovidové“ průběžně obměňují. Zboží do obchodu nakupují nejen ve velkoobchodech (např. El Nino) ale také přebírají v rámci vlastní sítě obchodních center Global Free (např. Folmava, Brandov). „Dokonce i nyní, kdy většinu zboží nemůžeme prodávat, máme celkem solidní tržby, i když je to samozřejmě oproti normálu velký propad,“ připomíná Dana Kroutilová skutečnost, že zatímco móda se prodávat nesmí, parfém (drogerie) a alkohol či cigarety (potraviny) ano.

### Bohatá nabídka bistra

Kromě nákupu zde samozřejmě můžete i nantankovat, najíst se a napít, zaplatit mýto nebo vyměnit peníze. Protože čerpací stanice je orientována hlavně na osobní automobily, nejsou součástí toalet sprchy, jak bývá u velkých dálničních čerpacích stanic zvykem.

Velkým tahákem pro zákazníky je bistro, které denně nabízí polévku i hotová jídla, teplé snídaně, saláty a minutky v podobě smažených jídel. V nabídce nechybí ani tzv. rollgrill na párky a klobásy, které dodává společnost Steinex z Kuřimi, a oblíbený je i řecký gyros podávaný s výbornými tzatziki. Ekonomika provozu je samozřejmě hlavním kritériem, a tak se menu koordinuje s čerpacími stanicemi na opačné straně dálnice, kde se připravují polévky i hotová jídla. V „normálním“ stavu mají strážníci k dispozici dostatečně dimenzovaný jídelní koutek, nyní se všechno jídlo samozřejmě vydává v režimu „take away“. A pokud si chcete dát pouze kávu, můžete si vybrat hned ze tří možností. V nabídce je zrnková káva do kelímku z automatu Dallmayer, pravá baristická italská káva Lavazza do porcelánu a nově také kávový koutek



Tchibo se samoobslužným automatem, který si předplatíte u pokladny.

### Závěr

Čerpací stanice Free1 Gas v Rozvadově má obrovský potenciál a možnosti. Až se přistaví plánovaný truck park a nainstalují nabíjecí

stanice, zřejmě zde nenajdete mezeru v nabídce služeb pro všechny potenciální cestovatele. Ale právě ti zde v současné době citelně chybí, což samozřejmě není chyba provozovatelů této čerpací stanice.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor





## TRADICE • SPOLEHLIVOST • KVALITA

PRODUKTOVÁ ŘADA VÝDEJNÍCH STOJANŮ DOVER WAYNE HELIX



1000

2000

4000

5000

6000

# VYPLATÍ SE ŘETĚZCŮM ČERPACÍCH STANIC?

Nějakou věrnostní nebo zákaznickou tankovací kartu nabízí snad každá síť čerpacích stanic. Pro firemní řidiče nejsou ničím novým. Kromě toho, že s sebou řidič nemusí vozit hotovost, lze kartami obvykle platit i v cizině. Přitom firma nemusí mít nachystané peníze hned, ale obdrží fakturu obvykle se čtrnáctidenní splatností. A ještě má přehled o tankování služebních aut a snazší podklady pro zpracování daní. Má ale smysl tankovací karta i pro živnostníky či soukromé osoby?



## Proč kartu?

Palivové slevové karty fungují na dvou principech. Nejjednodušší jsou předplacené. „Při využívání předplacené karty je nutné předem nabití zákaznický účet a za uskutečněné odběry paliv, zboží a služeb na stanicích vám následně zašleme vyúčtování a vykonáme zápočet proti nabití,“ vysvětlují zástupci čerpacích řetězců s tím, že aktuální zůstatek nabití je možné zjistit na stanici nebo v online kartovém centru, do kterého má zákazník přístup.

Mnohým však může vadit, že předplacenou kartou de facto dávají čerpačkám bezúročnou půjčku. A navíc s nimi nelze platit v cizině. Hodí se tedy nejvíc pro všechny, kteří jezdí do jediné sítě, nebo dokonce na jediné místo

a nechťejí nosit hotovost. Kromě toho obvykle při každém tankování ušetří pár desetihaléřů na litru.

## Když nechci platit hned

Karty s otevřeným kreditem a odloženou splatností cílí hlavně na firmy, kde se faktura za odběry zasílá až po ukončení zúčtovacího období. Ale mají smysl i pro soukromníky, kteří s nimi také ušetří, když dostatečně dokážou poskytovateli svou bonitu.

Samotné vydání karty sice stojí jen 20–30 Kč a pár minut času s papírováním, jenže současně je třeba povolit transakce v bance a někdy i uhradit kauci ve výši poloviny odběrního limitu. Takže pokud si stanovíte strop 10 000

Kč, složíte jistinu 5000 korun. Ušetříte ale třeba 30 uspořených haléřů z každého litru i víc.

Kouzlo těchto karet spočívá nejen v levnějším nakupování v mateřské síti čerpacích stanic, ale v jejím uznávání i u konkurence. Benefity jsou ale jiné a je dobré mít o nich přehled.

„Je to náš vlastní platební systém vhodný pro občany i firmy, který platí v celé síti čerpacích stanic EuroOil a na čerpacích stanicích Benzina, OMV, Avanti, Shell, Mol či Slovnaft. Jedná se o více než 1200 čerpacích stanic po celé ČR. V naší síti získáváte s kartou vždy slevu minimálně třicet haléřů na litru, ale u partnerských sítí nakupujete paliva za aktuální ceny,“ vysvětluje odlišnosti Marek Roll ze společnosti Čepro, která provozuje síť stanic EuroOil.

Podobně je to u jiných společností a princip je vždy stejný – sleva v mateřské síti a totemové ceny u konkurence, která karty uznává.

## Levněji i na dálnici

Zajímavostí tankovacích karet je dvojí filozofie výpočtu slevy. „Budto vám uspoří fixně třeba 30 haléřů z litru, nebo se drží takzvané vyhlášené ceny. Platí pak stejná cena pro celou Českou republiku, která je zpravidla vyhlášená na týden dopředu. Pokud je cena na totomu nižší než vyhlášená, použije se totemová. Výhodou vyhlášené ceny je, že zákazník na žádné čerpací stanici naší sítě v celé České republice nezaplatí více, než je totemová cena,“ vysvětluje Michal Procházka z Unipetrolu za síť stanic Benzina. I ve velkých městech nebo na dálnici, kde bývá draho, tím pádem zaplatíte stejně jako obvykle.

Motorista tak může ušetřit skoro pět korun a padesát haléřů na litru paliva," shrnuje Damir Duraković ze společnosti Axigon, která dodává tankovací karty Shell a EuroOil. Kdo tedy hodně jezdí, s kartami ušetří. Ale nesmí mířit pokázdě k jině.

Karty mají víc využití než jen pro nákup paliv. S mnohými lze kromě mytí, oleje nebo provozních kapalin hradit rovněž mýtné a poplatky za tunely nebo trajekty v zahraničí. Zajímavá je nabídka OMV „Služba OMV Service 24 International zahrnuje i platby nepředvídatelných výdajů souvisejících s provozem automobilu, jako jsou například pokuty, základní servis vozidla, výměna pneumatiky a další," říká Daniel Šiller z OMV.

## Kávu, nebo celý kávovar?

Není tajemstvím, že odměny za loajalitu mnohdy vyvažují vyšší cenu paliva. Jsou tak zajímavé hlavně pro řidiče, kteří netankují z vlastní kapsy. Vždyť do nádrže kamionu se běžně vejde 700 až 1500 litrů nafty. To už stojí za drobný dárek pro řidiče, který se rozhodl zastavit.

Vzhledem k tomu, že český trh je pro pumpaře jedním z nejkonkurenčnějších na světě, vábníčkami na řidiče nešetří. Kromě obligátních autiček a sportovních doplňků se dnes jako dárky za nasbírané body věnují drahé mobilní telefony, vrtačky, nebo dokonce robotické vysavače. V tom se předhánějí zejména Shell s Molem. Podobnou bonusovou formu s dárky nabízí OMV, byť se primárně nejedná o jeho vlastní program.

## Co kde nabízejí



### Benzina Orlen

Největší síť v ČR nabízí své vlastní tankovací karty Tankarta Easy a Tankarta Business. Využívá je téměř 300 tisíc zákazníků. Firemní zákazníci mohou využít rovněž automaticky generované podklady pro knihu jízd a detailní přehledy tankování. Všechny karty jsou navíc vyúčtovány v rámci jednoho dokladu.

Tankartu Easy je možné zakoupit na všech čerpacích stanicích Benzina Orlen nebo si ji objednat přes internet. Cena karty je 30 Kč. Zákazník si kartu přímo na pokladně nebo

převodem z účtu nabíje libovolným finančním obnosem a okamžitě ji může používat k úhradě paliva. Karta je zabezpečena PIN kódem. Platba probíhá standardně prostřednictvím platebního terminálu jako u klasických platebních karet. Prostřednictvím neregistrované Tankarty Easy lze uhradit pouze paliva a AdBlue. V případě její registrace ji lze využít k nákupu veškerého sortimentu a služeb na čerpacích stanicích kromě alkoholu, cigaret a loterií. Tankarta Easy nabízí na standardní paliva slevu 0,50 Kč a na prémiová paliva 1,00 Kč za litr. Tankarta Easy pro běžné motoristy je přijímána pouze v síti čerpacích stanic Benzina Orlen.

Od loňského roku je možné přidat Tankartu Easy přímo do mobilní aplikace „Benzina aplikace“, prostřednictvím níž je možné platit za tankování paliva přímo u stojanu bez nutnosti navštívit shop. Zákazníci zároveň mohou čerpat výhodnou slevu na tankování až 1 Kč za litr paliva a k tomu sbírají rovněž body, tzv. „Koniky“, do věrnostního programu, které mohou vyměnit za zvýhodněné nabídky či produkty z nabídky občerstvení Stop Cafe.

Tankartu Business je možné objednat online. Kromě standardní verze zajištěné bankovní garancí nabízí Benzina rovněž Tankartu Business s možností předplacení tankovacího kreditu při zachování slev a plné funkcionality. Firemní zákazníci tak mohou využívat výhodného tankování i bez složené kauce nebo bankovní záruky. Peníze, které si složí na zákaznický účet, mohou v podstatě ihned spotřebovat do výše složených prostředků a ještě získají slevu na každý litr paliva. Karta je zabezpečena PIN kódem. V případě Tankarty Business fungují dva modely slev – z totemu (stojanu) nebo z vyhlášené ceny – stejná cena pro celou Českou republiku, která je zpravidla vyhlášená na týden dopředu v pondělí, s platností od úterý. Pokud je cena na totemu nižší než vyhlášená cena, je použita totemová cena. Výhodou vyhlášené ceny je, že zákazník na žádné čerpací stanici Benzina Orlen v celé České republice nezaplatí více, než je vyhlášená cena. Tuto kartu si zákazník může plně přizpůsobit svým požadavkům. Je možné ji využít od jednoho druhu paliva až po veškerý sortiment a služby v prodejnách (včetně alkoholu a cigaret). Tankarta Business je kromě čerpacích stanic Benzina Orlen přijímána rovněž v sítích Shell, OMV a EuroOil. V těchto případech zákazník tankuje za běžné totemové ceny bez slev a přírážek. V průběhu letošního jara bude Tankarta Business rovněž přidána do aplikace „Benzina aplikace“.



### MOL

Hlavním obsahem a nedílnou součástí MOL zákaznického programu je sbírání věrnostních bodů a jejich následné uplatňování při koupi zboží a služeb, poskytování slev při koupi zboží a služeb, soutěže a věrnostní kampaně.

Zákazníkům čerpacích stanic MOL vydává zákaznickou kartu obsluha, nebo ji zákazník může získat v rámci aplikace MOL Go. Na účet karty (aplikace) jsou při koupi motorových paliv a dalšího vybraného zboží a služeb na Čerpacích stanicích přisovány body podle přepočítacího koeficientu. Přepočítací koeficient určuje, kolik bodů je připsáno na účet při koupi určitého zboží nebo služby. U vybraných produktů jsou extra body navíc. Lze za ně pak koupit kávu, občerstvení, doplňky či využít myčku. Nebo je vyměnit za odměny, které ovšem nebývají na čerpacích stanicích skladem, ale musí se nejdříve objednat prostřednictvím webové aplikace.



### Shell

Shell ClubSmart je nejstarším věrnostním programem na českém trhu mezi značkovými sítěmi čerpacích stanic a je na trhu od roku 1998. Za uvedenou dobu prošel věrnostní program celou řadou změn – mezi ty nejnovější změny patří zavedení mobilní aplikace Shell společně s digitální věrnostní kartou uloženou v aplikaci. Toto spojení umožňuje rychlý přehled o účtu, přístup k akčním nabídkám a pomáhá také vyhledávat nejbližší čerpací stanici.

Nabízí zákazníkům možnost získávat věrnostní body za nákup pohonných hmot, nákup v obchodě na čerpací stanici (1 bod za nákup za každých 25 Kč) nebo za vyu-

➔ žívání služeb (např. myčka). 100 věrnostních bodů představuje slevu 10 Kč z nákupu. Zákazníci mají také možnost sbírat věrnostní body za nákup u partnerů – za rezervaci ubytování přes Booking.com nebo za půjčení vozidla přes Rentalcars. Mohou také využívat mobilní platbu Shell SmartPay, pomocí které lze zaplatit za palivo přímo od stojanu, pokud zákazník spěchá.

„Neustále pracujeme na dalších novinách a využíváme přitom zkušenosti a inspirace z věrnostního programu, který běží také na našich čerpacích stanicích Shell po celém světě. Hlavní směr do budoucna bude udávat pokračující digitalizace a cílené oslovování konkrétního zákazníka tak, abychom vyšli vstříc konkrétním přáním každého z nich,“ říká mluvčí Shell ČR Petr Šindler.



### EuroOil

Tankovací karta EuroOil platí jak pro občany, tak pro firmy. Karta platí nejen v celé síti čerpacích stanic EuroOil, ale také v řetězcích Benzina, OMV, Shell, MOL, Slovnaft a Papoil. Celkem se jedná o více než 1200 čerpacích stanic po celé České republice. Při placení věrnostní kartou v síti EuroOil získává její uživatel vždy slevu, a to v základní výši 0,30 Kč/l. Při platbě kartou EuroOil na partnerských čerpacích stanicích nakupuje uživatel za aktuální ceny.

Za transakce, výpis z karty ani případnou blokadu karty zákazník nic neplatí. Výroba karty stojí 20 Kč + DPH. Platnost karty jsou čtyři roky ode dne vystavení, a to s automatickou obnovou. Výhodami karty EuroOil jsou bezhotovostní úhrada pohonných hmot a dalšího zboží a služeb, trvalá sleva na nákup benzínu či nafty v síti čerpacích stanic EuroOil (nejedná se o kartu věrnostní nebo kartu pro sbírání bodů), nulový poplatek za používání karet nebo za transakce.

Kartu EuroOil lze pořídit ve třech modelech: Typ karty 11 platí na pohonné hmoty a myčku, typ karty 12 platí na pohonné hmoty, provozní náplně, dálniční známky

a myčku a typ karty 13 platí na veškerý sortiment (v případě čerpací stanice EuroOil na veškerý sortiment, u partnerských čerpacích stanic pouze na sortiment úzce související s provozem vozidla). Při objednání karty si klient zvolí denní limit (5000, 10 000, 30 000 nebo 45 000 Kč). Každá karta má svůj PIN a je vedena na jméno řidiče nebo registrační značku, obsluha čerpací stanice je oprávněna údaje ověřit.



### KM-Prona

Na čerpacích stanicích KM-Prona lze využít karty Bonus, Client, Gift a Driver.

Věrnostní karta Bonus je určena všem a poskytuje slevu na pohonné hmoty 30 haléřů na litr PHM. Kromě toho mohou zákazníci čerpat i speciální slevy (např. vánoční, velikonoční nebo v den svátku). V rámci jednoho účtu lze sčítat objem natankovaných PHM až z pěti karet, které mohou zákazníci sdílet např. s rodinou.

Karta Bonus nabízí vstup na zákaznický portál s detailním přehledem tankování, přehledem o cenách PHM na čerpacích stanicích a správou karet. Dále se připravuje možnost vedení vlastní knihy jízd. Kartou Bonus je možné zakoupit na kterékoliv čerpací stanici za poplatek 20 Kč, nebo se lze zdarma registrovat v mobilní aplikaci Moje KM-Prona.

Zákaznická karta Client je určena především pro firmy nebo zákazníky, kteří odebírají větší množství pohonných hmot. Platit s ní lze i tzv. suché zboží včetně mytí automobilu. Karta dále nabízí platbu na fakturu za zvolené období nebo nabití kreditu. Karta umožňuje čerpání stanovených slev. Pro větší zabezpečení může být ke každé kartě vygenerován PIN. Poskytuje komfort při placení za pohonné hmoty, zákazníkovi je zasílán podrobný přehled odebraných PHM za fakturační období. I zde je poskytována sleva v závislosti na množství odebraných pohonných hmot.

Karta Driver slouží k identifikaci řidiče při použití karty Client s aktivovanou službou vyžadování karty řidiče. Předplacená dárková karta Gift je určena pro všechny zákaz-

níky, lze ji zakoupit ve stanovené výši nebo nabít libovolnou částkou. Kartou je možné opětovně nabíjet. Slouží k nákupu veškerých pohonných hmot.



### RoBiN OIL

Kreditní karta RoBiN OIL-Partner umožňuje firemním zákazníkům provozně i ekonomicky výhodný způsob bezhotovostního čerpání pohonných hmot. Je chráněna kódem PIN. Přednostmi karty jsou podle firmy podrobná evidence čerpaných pohonných hmot, bezhotovostní forma úhrady, pokrytí celého území ČR v síti RoBiN OIL, kvalitní pohonné hmoty. Pro získání karty je třeba předložit živnostenský list nebo výpis z Obchodního rejstříku a osvědčení o registraci plátce DPH. Ekonomické podmínky smlouvy se dojednávají individuálně podle průměrného odběru pohonných hmot za kalendářní měsíc, splatnosti faktur, fakturačního období a vyšší finanční jistiny – tzn. garance tankovací karty. Na základě uzavřené smlouvy je odběrateli ke každému vozidlu vydána jedna aktivní tankovací karta. Tím je zajištěna přesná a přehledná evidence všech čerpání pohonných hmot. Při uzavření fakturačního období je odběrateli vystavena faktura, jejíž přílohou je podrobný přehled všech odběrů s uvedením místa čerpání, datem a hodinou, druhem pohonné hmoty, jejím množstvím, cenou a celkovou cenou odběru. Odběratel hradí faktury se splatností uvedenou v uzavřené smlouvě.

### Ono

Dle sdělení Lenky Zdražilové z firmy Ono společnost neposkytuje žádné věrnostní karty, pro podnikatele nabízí tankování na fakturu.

■ AUTOR: Alena Adámková  
FOTO: archiv



## **Komplexní** informační systémy pro čerpací stanice

### EuroShop3 - systém pro řízení čerpací stanice

### Produkt nové generace, který pamatuje na všechno



Prodej paliv a suchého zboží



Podpora všech typů plateb včetně fleet karet



Propojitelnost všech používaných technologií na čerpací stanici



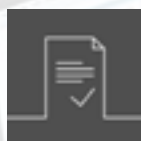
Zákaznické promoakce a věrnostní program



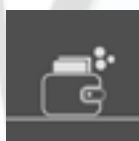
Efektivní skladové hospodářství PHM i suchého zboží



Gastro aplikace – receptury a režim stolů pro restaurace



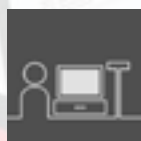
Fakturace staničním zákazníkům



Rychlé placení hotovosti pomocí recyklační pokladny



Kombinovaný provoz tankovacího automatu (denní / noční režim)



Plánování úkolů a motivace obsluhy



Inventury za provozu s přenosným terminálem



Plná integrace myček. Prodej programů na POS / tankautomatu



Plánované přecenění PHM



Automatické návrhy objednávek



Kontrola ČS pomocí mobilních zařízení





## NEJEN ÚSPĚŠNÝ PROGRAM PEČEŤ KVALITY

Společnost SGS je světovou jedničkou v oblasti inspekce, verifikace, testování a certifikace. Její česká pobočka zahrnuje mimo jiné nově i Divizi Natural Resources, která má své laboratoře v Praze-Strašnicích a v areálu kolínského Parama, kde najdete i motorovou zkušebnu. O novinkách ve firmě a také o úspěšném programu Pečeť kvality jsme si povídali s jejím novým ředitelem Janem Špinkou, který dříve pracoval na pozici vedoucího Inspekčního a certifikačního orgánu.

### **Co je u vás od roku 2017, kdy jsme zde byli naposledy, nového?**

Novinek je více a některé jsou i hodně viditelné. Od 1. ledna 2021 došlo ke změně organizační struktury celé společnosti SGS Group. Divize paliv a maziv je nyní sloučena se segmenty Minerals a Agriculture, Food and Life do divize Natural Resources.

Také naše budova ve Strašnicích prochází významnou vnější i vnitřní rekonstrukcí. Dochází k velké vizuální proměně, byly instalovány nové bezpečnostní prvky pro práci s nebezpečnými látkami, naši lidé tak budou pracovat opravdu v prostorách moderního typu. Nyní jsme v závěrečné fázi rekonstrukce laboratoře, která je z po-

hledu provozu a bezpečnosti samozřejmě nejnáročnější. Ale za celou dobu renovace jsme neomezili provoz ani na jediný den, což se i nám zdá skoro neuvěřitelné.

Došlo také k propojení dobré věci s programem Pečetí kvality, kdy jsme začali aktivně podporovat projekt sociálních automobilů, které spolufinancujeme. Tato

vozidla jsou určena pro dobročinné organizace typu Domovů seniorů, Diakonie či Červeného kříže. Jedná se o dlouhodobý projekt, přesně zacílený na konkrétní pomoc a jsme moc rádi, že v tuto chvíli na českých silnicích jezdí již 7 vozidel se známkou Pečeť kvality motorových paliv na své nádrži.

**Loni oslavil program kontroly jakosti pohonných hmot s názvem Pečeť kvality deset let trvání. Jak ho dnes s odstupem času hodnotíte?**

Program Pečeť kvality slaví letos dokonce 20 let! Nicméně před 10 lety byl významně inovován SGS po úspěšné akvizici bývalého Ústavu paliv a maziv. Program po celou dobu plní svůj primární účel pro obě skupiny, pro něž je určen. Pro držitele Pečetě slouží nejen jako marketingový nástroj, ale především poskytuje ze strany SGS držitelům technickou a konzultační podporu při zavádění nových paliv na trh. Motoristům zase dává jasné vodítko, kde naleznou kvalitní a nezávisle kontrolované pohonné hmoty, tedy kde mohou natankovat bez rizika.

**Snížil jeho prestiž odchod největšího řetězce Benzina Orlen? Jak se díváte na současný „samokontrolní“ program koncernu Unipetrol?**

Z našeho pohledu se prestiž programu odchodem společnosti Benzina Orlen nijak nesnížila. Navíc se v mezidobí do programu přihlásil druhý největší distributor pohonných hmot MOL se svými 304 čerpacími stanicemi, který také splnil náročné podmínky programu Pečeť kvality.

Pokud jde o „samokontrolní program“, je třeba říci, že každá kontrola kvality v rámci distribučního řetězce je vždy přínosem. Je tedy na každém provozovateli čerpacích stanic, pro jakou úroveň kontroly se rozhodne. Program Pečeť kvality je v tomto ohledu nejvyšší možnou úrovní kontroly, jelikož se jedná o velice komplexní, nestrannou a nezávislou službu třetí strany.

**Kolik se dnes programu „Pečeť kvality“ účastní řetězců a celkově čerpacích stanic?**

Aktuálně je v programu zařazeno 937 čerpacích stanic. Mezi držiteli nalezneme jak

velké řetězce Shell, OMV, MOL, EuroOil, sítě hypermarketů Tesco nebo Globus, tak i menší sítě jako KM-Prona, Koloc Oil, a dokonce i samostatné čerpací stanice.

**Vyplatí se, aby se do tohoto programu zapojili i nezávislí čerpadláři, kteří spravují jen jednu, nebo několik čerpacích stanic?**

Vstup do programu je dobrovolný. Tedy jakákoli čerpací stanice, která splní podmínky programu, se do něj může přihlásit. Právě díky sdíleným informacím o aktuálních problémech na trhu umožňuje program včasné a vhodně reagovat všem účastníkům programu bez ohledu na jejich velikost.

**Stává se ještě dnes, že si někteří nepoctiví čerpadláři vylepují falešné samolepky Pečetě kvality, jako tomu bylo v minulosti, popřípadě existují nějaké jiné problémy s případným zneužíváním této ochranné značky?**

Za poslední dva roky jsme zneužití známky téměř nezaznamenali. Pouze v jednom případě jsme zjistili, že soukromý ma- ➔



*Vybavení laboratoří společnosti SGS v pražských Strašnicích je na špičkové úrovni. Na snímku přístroj Reformulyzer M4, který dokáže provést celou skupinu analýz benzinů a benzinových směsí pomocí multidimenzionální plynové chromatografie.*

➔ jitel čerpací stanice koupil použité výdejní stojany od řetězce, který měl Pečeť kvality oprávněně, a na stojanu zůstala původní známka. Po upozornění majitele byla značka Pečetí odstraněna.

### Jak vůbec celkově hodnotíte jakost pohonných hmot na českém trhu v porovnání se zbytkem Evropy?

Kvalita paliv na trhu ČR se za posledních 20 let, kdy je prováděn pravidelný monitoring kvality ČOI a běží program Pečeť kvality, výrazně zlepšila. Z původních více než 10 procent nevyhovujících vzorků na trhu podle monitoringu ČOI je v současné době podíl vyhovujících vzorků v rámci Pečetí kvality na úrovni 99,6 procent. V porovnání s okolními státy lze konstatovat, že celkově je kvalita pohonných hmot na českém trhu velmi dobrá. Ze zprávy Fuel quality monitoring in the EU z roku 2018 vyplývá, že podíl nevyhovujících vzorků v ČR je celkově cca 1,3 procenta, zatímco v Rakousku je to 1,5 procent, na Slovensku cca 10 procent, v Polsku 1,1 procento a v Německu pouze 0,3 procenta.

### Jsou současné počty odběrů vzorků ČOI z hlediska celkové úrovně jakosti PHM dostatečně vypovídající, popřípadě lze udělat srovnání státní kontroly jakosti s programem Pečeť kvality?

Počty odběrů jsou dané vyhláškou 516/2020 Sb., počty neshodných vzorků s normou uvádí ČOI na svých webových stránkách. Jak jsem již říkal, v rámci programu Pečeť kvality dosahuje počet shodných vzorků 99,6 procent, což je lepší výsledek, než je výsledek celorepublikový. Je vhodné podotknout, že počty provedených odběrů v rámci Pečetí kvality jsou nicméně násobně vyšší než ze strany státních orgánů.

### Stále s ČOI spolupracuje i SGS?

Ano, SGS s ČOI spolupracuje dlouhodobě. Na konci února bylo ze strany ČOI vypsáno nové výběrové řízení na dodavatele laboratorních služeb, kterého se SGS úspěšně zúčastnila. Během dubna by mělo dojít k podepsání smlouvy mezi SGS a ČOI na další čtyřleté období.

### Co všechno je třeba zahrnout do věty „správná péče o pohonné hmoty“, třeba právě v souvislosti s Pečetí kvality?

Správná péče o pohonné hmoty zahrnuje všechny procesy a postupy, které mají vliv na kvalitu pohonných hmot, a to v celém distribučním řetězci. Program Pečeť kvality

se zaměřuje na veškeré tyto procesy na čerpacích stanicích komplexně. Nejedná se tedy jen o laboratorní analýzy, ale o kontrolu veškerých procesů od příjmu pohonných hmot přes jejich skladování až po výdej motoristovi.

### Využíváte i v současné době mobilní laboratoř? Dostala její obsluha konečně novou generaci této upravené dodávky?

Mobilní laboratoř dostala v roce 2017 moderní facelift a také nové přístrojové vybavení. V rámci rozšíření nabídky testů byl instalován infračervený spektrometr pro screeningové měření fyzikálně-chemických parametrů benzinů a naft.

Vzhledem k aktuální pandemické situaci jsme se rozhodli nyní mobilní laboratoř nenasazovat, a to především z důvodu většího počtu na místě realizovaných testů. Trávili bychom na čerpacích stanicích hodně času, což nyní není žádoucí. Její činnost však bude po ukončení pandemie a restrikcí opět obnovena.

### Dělali jste v poslední době nějaké výzkumy ohledně ověření schopností aditiv v pohonných hmotách? Existují v tomto ohledu nějaké nové trendy?

SGS disponuje v ČR motorovou zkušebnou, která se zaměřuje právě na tento segment zkoušek. Spolupracujeme s výrobcí aditivačních balíčků a ověřujeme účinnost nových formulací, které jsou následně uváděny na trh. Pozornost se soustřeďuje zejména na detergentní přísady pro zážehové motory s přímým vstřikem, pro jejichž ověření byly připraveny nové typy zkoušek. Pro tyto zkoušky je naše zkušebna vybavena a má ověření v rámci CEC. V rámci toho musí plnit náročné podmínky ověřování při mezilaboratorních zkouškách.

### Jak se díváte na vývoj nízkouhlíkatých paliv ať už na bázi bioláték, nebo s využitím CO<sub>2</sub> ze vzduchu?

Biopaliva se v EU používají již dlouhou dobu. V současné době mají prodejci a dovozci uvádějí paliva na trh povinnost uspořit 6 procent emisí ve srovnání s palivy nepoužívajícími biopaliva. Tato povinnost platí od roku 2020. U automobilových benzinů se používá přídatek ethanolu a také přídatek ETBE. Obsah ethanolu je limitován normou pro E10 na 10 procent V/V, obsah ETBE na 22 procent V/V při maximálním obsahu kyslíku 3,7 procent m/m. Úspora emisí závisí na použitém typu biomasy pro výrobu ethanolu, vesměs

se používají potravinářské suroviny, např. kukuřice, pšenice a cukrová řepa. Je snaha využít i různé vedlejší produkty a odpad, které mají větší úsporu emisí. Výraznější pokrok ve využití odpadů a vedlejších surovin je v případě biopaliv přidávaných do motorové nafty. FAME se běžně vyrábí z upotřeбенých kuchyňských olejů. Povoleno množství přídatku FAME je nicméně jen 7 procent V/V, takže efekt úspory emisí je omezen. Výraznější možností je použití přídatku hydrogenovaného rostlinného oleje neboli HVO. Tento produkt je také možné vyrobit z odpadních surovin, ale jeho přídatek je omezen pouze hustotou výchozí motorové nafty. Velkou výhodou je, že tento produkt označovaný jako parafinická motorová nafta má lepší vlastnosti než motorová nafta. A její přídatek výsledný produkt vylepšuje, což SGS ověřila v rámci výzkumného projektu ve spolupráci s VÚZT. Do konce roku 2020 platilo daňové zvýhodnění pro přídatky min. 30 procent biosložky, takže se používala nafta s minimálně 30% přídatkem HVO. To znamenalo zvýšení cetanového čísla na cca 60 jednotek, snížení obsahu síry, snížení obsahu aromátů, snížení celkových emisí a zlepšení nízkoteplotních vlastností. Daňové zvýhodnění kompenzovalo zvýšené náklady na tento produkt. Rokem 2021 toto zvýhodnění bohužel skončilo, a proto tato směs z trhu zmizela. Do budoucna lze předpokládat využití tohoto typu paliv a jejich další rozšíření. Bylo by vhodným dalším kvalitativním stupněm, protože umožňuje plnění emisních limitů.

### Jak hodnotíte prodej paliva E10 z hlediska jakosti a použitelnosti v nových i starších spalovacích motorech?

Palivo E10 je palivo s obsahem kyslíku do 3,7 procent m/m a je součástí jakostní normy ČSN EN 228. V současné době se o jeho zavedení v ČR v širší míře uvažuje, zatím se objevil na trhu ČR pouze benzin v oktanové úrovni 98 od společnosti Orlen Unipetrol. Vyšší obsah kyslíku zde zajišťuje zvýšený obsah ETBE, tento benzin obsahuje pouze stopy ethanolu. V okolních zemích, např. na Slovensku, se benzin E10 prodává zejména v oktanové hladině 95. Existuje seznam vozidel od jednotlivých výrobců, která tento benzin mohou používat, ale lze konstatovat, že všechna vozidla vyrobená po roce 2000 mohou využívat tento druh benzínu. Při průměrném stáří vozidel v ČR cca 15 let by neměl nastat žádný problém.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor





- ▶ Schválené přísady pro individuální aditivaci.
- ▶ Přísady pro čerpací stanice a přípravu značkových paliv.

# SUPER BENZIN ADITIV



- ▶ Udržuje motor a palivový systém čistý
- ▶ Zlepšuje mazací schopnost benzínu, chrání vstřikování před opotřebením

## Praktické jednorázové balení

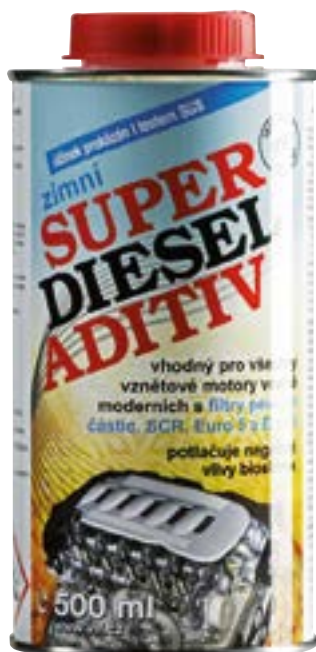
- ▶ Jedno balení na nádrž
- ▶ Aplikace bez odměrky
- ▶ Řešení pro bezzátkové uzávěry

- ▶ Snižuje tření v motoru a tím zvyšuje jeho výkon
- ▶ Chrání palivový systém před korozi
- ▶ Působí preventivně proti zvyšování požadavku na oktanové číslo
- ▶ Snižuje spotřebu paliva o 5 až 7 %
- ▶ Je kompatibilní se všemi druhy motorových olejů
- ▶ Udržuje stabilní volnoběžné otáčky

**PETROL**  
PARTNER

letní  
zimní  
varianta

# SUPER DIESEL ADITIV



- ▶ Udržuje čistotu vstřikovacích trysek
- ▶ Chrání před korozi
- ▶ Zvyšuje mazací schopnost paliva
- ▶ Zvyšuje cetanové číslo, čímž zlepšuje spalování, snižuje hlučnost a zvyšuje výkon

- ▶ Snižuje opotřebení
- ▶ Snižuje spotřebu paliva až o 5 %
- ▶ Potlačuje pění paliva
- ▶ Stabilizuje naftu s biosložkami a prodlužuje její skladovací dobu
- ▶ Kompatibilní s filtry pevných částic i systémy SCR

**Dostání  
v sítích**

**ELIT**  
více než autodily



**BENZINA**  
Unipetrol Group

**oma** cz

**AUTO KELLY**  
vše pro auta

**APM**  
AUTOMOTIVE  
Váš dodavatel autodílů

**VIF, s.r.o., Volutová 2523, 158 00 Praha 5**

Telefon: 235 520 133, e-mail: vif@vif.cz, www.vif.cz

# PANDEMIE VERSUS TRŽBY

Uplynulý rok byl výjimečný ve všech oblastech, čerpací stanice nevyjímaje. Přestože zůstaly po celou dobu pandemie koronaviru otevřené, nevyhnul se ani jim celospolečenský dopad vládních omezení. Pojďme se podívat, jaký byl tento dopad v sousedních státech – v Rakousku a Německu. Data ze systému edtas společnosti eurodata odkrývají zajímavé skutečnosti.

## Rozdílná situace na obou trzích

„Vyvázli jsme se zdravou kůží,“ popisuje Christof Kurz, předseda představenstva německé společnosti eurodata AG, náladu na trhu s čerpacími stanicemi v Německu. Když se podíváme na kompletní výsledky několika tisíc německých čerpacích stanic, které jsou zpracovávány v systému společnosti eurodata, je zřejmé, že v roce 2020 došlo průměrně asi k 10% poklesu prodeje pohonných hmot. Na druhé

straně však u mnohých čerpacích stanic výrazně vzrostly tržby v shopu, průměrně o více než 10 %. Regionální rozdíly jsou však patrné.

V Rakousku společnost eurodata vyhodnotila výsledky asi 900 čerpacích stanic nejrůznějších značek. Markus Huemer, jednatel společnosti eurodata Rakousko, představuje poměrně odlišný dopad krize. „Tržby v shopu zůstaly na mimodálničních čerpacích stanicích v roce 2020 na přibližně stejné úrovni jako v roce 2019. Výrazné propady však zaznamenaly mycí linky



Christof Kurz, předseda představenstva společnosti eurodata AG Německo

a restaurace, které byly po několik měsíců uzavřeny. Obzvláště velké ztráty pocítily dálniční čerpací stanice, kde se oproti roku 2019 prodalo o 25 % méně pohonných hmot (výraznější byl pokles výtočí benzinu) a také tržby v shopech a restauracích na těchto čerpacích stanicích dramaticky poklesly. Především díky státním dotacím však přestála většina provozovatelů rakouských čerpacích stanic rok 2020 bez větších finančních ztrát.“

## Rakousko je na tom hůře

Z uvedených grafů je zřejmé, že dopad pandemie na čerpací stanice byl mnohem výraznější v Rakousku než Německu. Výtoče benzinu a nafty klesaly na obou trzích, avšak tržby v shopu a restauracích vykazují vcelku protichůdné výsledky. V Německu prodeje v shopu rostou na dálničních i mimodálničních čerpacích stanicích a i restaurace navzdory dočasným uzavírkám hlásí vyšší nebo stagnující tržby. V Rakousku je oproti tomu patrný negativní trend u všech sledovaných kategorií.

Důvody tohoto odlišného vývoje lze jen odhadovat. Příčinou může být mnohem větší hustota čerpacích stanic v Rakousku oproti Německu, rozdílné zdanění pohonných hmot a z toho vyplývající odlišné prodejní ceny a jistě také odlišné kulturní a společenské zvyklosti.

## Daňový poradce je nezbytností

Společnost eurodata spolupracuje v Německu, Rakousku i České republice a na

## Čerpací stanice vidíte v číslech

- online přístup k aktuálním ekonomickým výsledkům pro provozovatele čerpacích stanic
- srozumitelné grafy, analýzy, statistiky a srovnání
- online controlling, reporting a plánování pro manažery sítě
- srovnání s ostatními čerpacími stanicemi
- daňové, účetní a ekonomické služby specializované na čerpací stanice
- pracovněprávní portál vytvořený na míru provozovatelům čerpacích stanic

Přidejte se ke 450 čerpacích stanic v České republice a 10 000 čerpacích stanic v Evropě zapojených do systému edtas společnosti eurodata! Využijte specializovaných služeb daňových kanceláří skupiny KODAP určených pro provozovatele čerpacích stanic!



**KODAP**

**>eurodata**

Kontaktní osoba: Ing. Martina Sasínková, tel. +420 776 672 313, [www.edtas.cz](http://www.edtas.cz), [www.kodap.cz](http://www.kodap.cz)



Slovensku s hustou sítí daňových kanceláří, které vedou účetnictví pro celkem asi 9 000 čerpacích stanic. V České republice je to skupina KODAP a na Slovensku RVD Services. Uplynulý rok byl velkou výzvou také pro ně. Zvýšená podpora klientů a jejich včasná informovanost o všech daňových novinkách stály na prvním místě. Mít k dispozici daňového poradce z branže se v minulém roce opravdu vyplatilo. Pravidelná online setkání zástupců společnosti eurodata a daňových kanceláří zajišťovala i přes někdy nejasné předpisy finančních úřadů pružné přizpůsobení systému všem nastalým změnám.

Ve všech čtyřech zemích byl kvůli pandemii koronaviru zaveden např. kurzar-

beit, který má mnoho pracovně právních dopadů. Režim zkrácené pracovní doby představuje nové výzvy jak pro provozovatele čerpacích stanic, tak pro jejich účetní. Jeden německý pracovně právní expert poukázal na to, že s mnoha podobnými opatřeními vstupujeme do „právně neprozkoumaných oblastí“.

Nejen nová pracovně právní opatření, ale také státní dotace se snaží zmírnit dopady pandemie na podnikatele. Ne vždy se však podaří pokrýt všechny oblasti, čemuž se však při podobné pandemii pravděpodobně nedá vyhnout. V Německu a Rakousku přispěly státní dotace k tomu, že se naštěstí většina provozovatelů čerpacích stanic nemusela vzdát svého podnikání.

## Digitalizace odvětví pokračuje

Nezávisle na pandemii koronaviru pokračuje v Německu a Rakousku digitalizace celého odvětví s čerpacími stanicemi. Důvodů je více:

Finanční úřady provádějí stále intenzivnější kontroly pokladních systémů a v souladu s tím jsou zaváděna odpovídající opatření. V Německu jsou obzvláště přísná pravidla pro dokumentaci a archivaci pokladních dat. Christof Kurz přibližuje: „Od září 2020 platí pro všechny provozovatele čerpacích stanic povinnost denně stahovat a archivovat data z registračních pokladen.“ Také v Rakousku platí podobné nařízení, které ukládá povinnost pravidelně archivovat pokladní data na externím datovém nosiči.

Pokračuje také automatizace zpracování účetnictví. Nejen elektronicky archivovaná pokladní data, ale také bankovní výpisy a faktury od dodavatelů jsou načítány přímo do účetního systému bez nutné manuální práce. Účetnictví čerpacích stanic se tak stává rychlejší a efektivnější. S tím jde ruku v ruce také digitalizace procesů na samotné čerpací stanici. Pracovní místo provozovatele čerpací stanice se tak stále více mění v určitou obdobu digitální kanceláře.

■ AUTOR: Georg Conrad-Billroth  
FOTO: archiv

Autor pracuje jako Director Global Business Solutions – Retail Solutions v oblasti čerpacích stanic ve skupině eurodata a pravidelně analyzuje trh čerpacích stanic v Evropě.

## Čerpací stanice vidíte v číslech

Účetní data dokážeme zpracovat **do užitečných analýz a rozborů** pro váš efektivnější provoz.

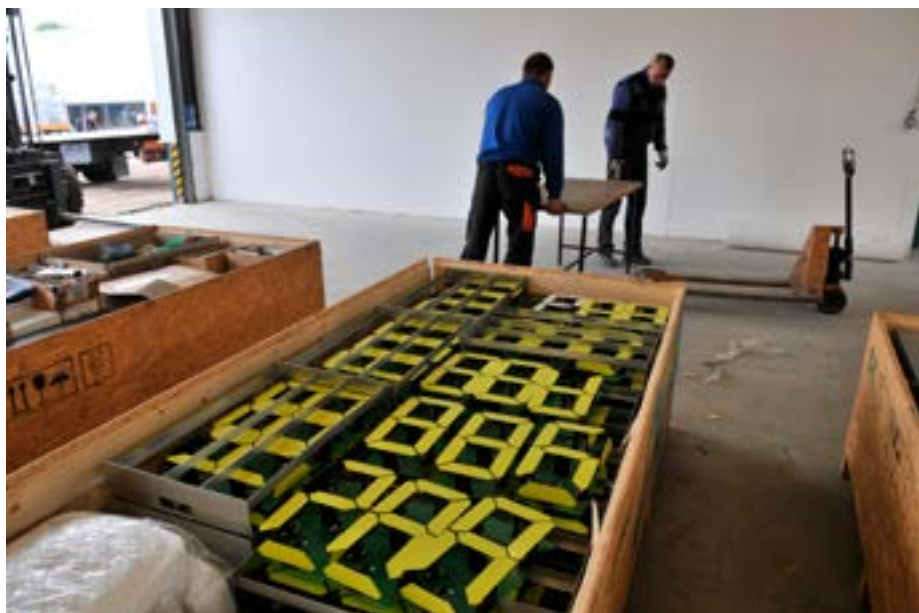


**>eurodata**  
www.edtas.cz

**KODAP**  
www.kodap.cz

# JAK OVLIVNILA PANDEMIE COVID-19 PODNIKÁNÍ FIREM V ČESKU

Oslovili jsme několik společností, které podnikají v našem oboru, a zeptali jsme se jich, jaké problémy v podnikání měli za poslední rok v souvislosti s pandemií nového koronaviru. Jak jim život zkomplikovala nejen tato nemoc, ale také povinné testování nebo třeba i zákaz ycestování z okresů.



Protiepidemická opatření bylo třeba zavést i ve výrobních provozech společnosti Gema, kde vznikají především totemy pro čerpací stanice

## Zástupcům několika firem jsme položili tyto tři otázky:

- 1) Jaké problémy samotná nemoc covid-19 způsobila při provozování vaší firmy za poslední rok?
- 2) Jaké problémy přináší povinné testování zaměstnanců?
- 3) Jaké problémy přineslo omezení cestování mezi okresy?

### Miloslav Šedivý, Gema

**Přední český výrobce elektronických zobrazovacích zařízení, zejména cenových totemů pro čerpací stanice. Také vyrábí**

**a dodává zobrazovací panely pro dopravní terminály, průmysl, sport, reklamu a další podobné aplikace.**

1. Mírně se nám zvýšila nemocnost, resp. doby karantény, ale nebylo to nad rámec toho, co lze zvládnout v běžném režimu firmy. V listopadu jsme odstavili část výroby a celou administrativu a vývoj na jeden týden, resp. kvůli svátkům na čtyři pracovní dny.
2. Testování ve firmě jednou týdně nám nepřináší žádné problémy kromě nutnosti hradit část nákladů na testy. Pro nás je největší problém nutnost neustále testovat pracovníky, kteří vyjíždějí za prací do ciziny. Znamená

to pro nás náklady v řádu desítek tisíc korun měsíčně a výrazně zvýšenou administrativní zátěž. Kromě toho je to nápor na psychiku dotyčných servisních techniků a vlastně celé firmy. Nikdy totiž není jisté, zda se pracovníci a výrobky do zahraničí dostanou a zda nebude nutno domluvené akce rušit. Zde se bohužel projevuje neschopnost státní administrativy jasně definovat pravidla, neboť naši pracovníci nespádají do žádné medializované kategorie, nejsou pendleři, nejsou řidiči mezinárodní dopravy, nejsou turisté.

3. Omezení cestování mezi okresy nám zatím nezpůsobilo žádný problém ani omezení. Nepočítám jednorázovou přípravu a tisk potřebných dokumentů.

### Zdeněk Šaur, Octo Technology

**Ryze česká značka se zázemím silné společnosti (Your System) nabízí kompletní služby provozovatelům čerpacích stanic. Mezi hlavní aktivity patří výstavba, rekonstrukce a revitalizace technologií čerpacích stanic pohonných hmot a také kompletní dodávka technologických celků nebo dílčích technologií.**

1. Stejně jako všechny firmy na trhu, i naše firma pociťuje reálné dopady nemoci covid-19 jak na provoz, tak i naše obchodní aktivity na trhu. Je to součástí této doby a nezbývá než se s tím vyrovnat. Naštěstí, v oblasti nemocnosti, se nám dařilo a daří minimalizovat případy nákazy mezi zaměstnanci, a to zejména přechodem na hromadné využívání práce formou home office a dodržováním striktních hygienic-

kých nařízeních. Díky tomu máme počet reálných případů nákazy, v poměru k počtu zaměstnanců, poměrně malý, a protože práce vzdáleně již dříve patřila ke standardům naší společnosti, daří se nám minimalizovat zvýšené náklady spojené s bojem proti covid-19.

**2.** Úvodem bych rád uvedl, že testování zaměstnanců považuji osobně za krok správným směrem, díky němuž se snad v brzké době budeme moci navrátit blíže k normálnímu kombinovanému provozu. Kombinovanému proto, že poslední rok nám ukázal, že spousta věcí se dá řešit online, a posunul nás i naše zákazníci blíž k další fázi digitalizace našeho odvětví. Jsem tak přesvědčen, že mnoho postupů a procesů, jako je například práce z domova, bude zachovávan ve větší či menší míře i po skončení pandemie. Největší problém, na který narážíme u testování zaměstnanců dnes a denně, je z našeho pohledu neochota lidí a jejich jakýsi vrozený odpor k testování jako takovému. Je až neuvěřitelné, jaké spousty nesmyslů kolují mezi lidmi a zcela zbytečně je vedou k odporu k tak jednoduché věci, jakou testování je. Další komplikací je samozřejmě

vysoká administrativní a procesní zátěž zejména na naše HR oddělení, kterou na firmu, jako jsme my, klade stát. Správným nastavením interních pravidel se však i tato část dá interně poměrně dobře vyřešit. Co nás trochu mrzí, je přístup státu ke kompenzacím nákladů za testování, kde bych osobně viděl prostor ke zlepšení a snížení finanční zátěže, která padá na vrub všech zaměstnavatelů a není nejmenší.

**3.** Omezení pohybu osob je paradoxně největší komplikací, kterou alespoň naší divizi současná doba přináší. I když jsme rychle a jednoduše zvládli přechod na online komunikaci i s našimi zákazníky a partnery, osobní setkání tato forma komunikace nemůže nahradit. Tam, kde je to možné, se snažíme potkávat v omezené míře a v souladu s nařízením i dnes, ale je to samozřejmě obtížnější a i ochota na straně zákazníků a partnerů k osobnímu setkání je mnohdy menší. Například u zahraničních partnerů je setkání navíc takřka neproveditelné. V oblasti servisu našich technologií se jedná pouze o zvýšenou administrativní zátěž, která je však řešitelná a nezpůsobuje nám žádné zásadní komplikace.

## Jakub Valášek, Care For Fuel Technology (CFFT)

**Společnost se zabývá kompletním servisem, výstavbou, rekonstrukcemi, prodejem a instalacemi technologií čerpacích stanic v rámci České republiky.**

1. Zatím jsme žádný problém ve spojení s covid-19 nezaznamenali. Nemocnost zaměstnanců je naopak mnohonásobně nižší a objem práce vyšší.
2. Zatím žádné problémy nemáme. Organizačně jsme to zvládli bez problémů.
3. Ani cestování mezi okresy nám nepřináší žádná omezení, jednalo se pouze o jednorázové vystavení dokumentů.

## Michal Schlanger, Bidfood Czech Republic

1. Naše společnost Bidfood Czech Republic s. r. o. pochopitelně bojuje ze všech sil, aby byla ztráta obrátu co možná nejmenší. Aktuálně nám chybí 35 % do loňských čísel (před Covidem). Velká část našeho prodeje závisí na fungování gastronomie, tedy výše ➔

792 460 792 [www.cfft.cz](http://www.cfft.cz) 792 460 792

**PETROL**  
PARTNER

**CFFT**  
Care For Fuel Technology



**Servis  
Prodej  
Výstavba  
Poradenství  
Kalibrace nádrží**

⇒ uvedené procento je vzhledem k současné situaci, myslím, dobrým výsledkem. Po loňské počáteční panice s ochrannými prostředky jsme se naučili nakupovat i toto vybavení a zlepšujeme se. Někteří kolegové z oddělení kvality si zásadně rozšířili znalosti a dovednosti. I další potíže máme obdobné jako většina firem. Více než nemocnost nás brzdí uzavření vzdělávacího sektoru – škol a školek. OČR máme určitě mnohem víc než nemocenských.

**2.** Opět pouze první týden byl, především pro organizátory testování, hektický. Naprosto rozumím vládě, že přenesla tuto zodpovědnost na firmy. Lépe, než to zvládli naši kolegové, by to zajistit nedokázala. Škoda, že neměli více času. Mohli jsme jim ušetřit spoustu nervů.

**3.** Zde nevidím problém. Za jeden víkend jsme připravili pro kolegy potřebné dokumenty. Vytiskli, podepsali a fungujeme dál. Je to samozřejmě další z mnoha drobných překážek pro firmy a podnikatele, ale pokud má opatření něčemu pomoci, rádi se jím budeme řídit.

### Marek Roll, Čepro

**Státní společnost zajišťuje především přepravu, skladování a prodej ropných produktů. V této oblasti poskytuje přepravní, skladovací a speciální služby ostatním subjektům. Jejím posláním je také ochrana zásob státních hmotných rezerv. Zároveň provozuje síť vlastních čerpacích stanic pod obchodním názvem EuroOil.**

**1.** Naše společnost byla stejně jako ostatní



Linka na plnění kapaliny do ostříkovačů společnosti DF Partner

podniky v roce 2020 zasažena dopady pandemie covid-19. Přestože nám situace neumožnila zrealizovat spoustu plánovaných projektů a celý trh pohonných hmot zaznamenal pokles průmyslové výroby a nižší poptávku, podařilo se nám díky efektivní obchodní strategii dosáhnout rekordního hospodářského výsledku. Síť čerpacích stanic EuroOil se s dopady oproti celému trhu pandemie vyrovnala velmi dobře – díky její geografické poloze a poskytování stejných služeb jako před pandemií se nám podařilo minimalizovat negativa dopadající na provozovatele čerpacích stanic. Propad prodeje tak byl u čerpacích stanic EuroOil jen - 3,2 % v porovnání s čerpacími stanicemi členských společností České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, kde

propady prodeje celkově dosáhly - 9,3 %. Jakožto firma, která je součástí kritické infrastruktury státu, jsme vynaložili velké úsilí a prostředky na výrobu dezinfekce. Už po čtyřech dnech od samotného nápadu se nám podařilo vyrobit prvních 70 tisíc litrů dezinfekce a v následujících dnech jsme byli schopni vyrábět až 90 tisíc litrů dezinfekce denně, abychom uspokojili veškerou poptávku státu. Kromě toho všem zaměstnancům zajišťujeme ochranné pomůcky a už od října pravidelně testujeme.

**2.** Povinné testování zaměstnanců nám přináší především organizační starosti. Na testování jsme museli na každém pracovišti vyhradit zaměstnance, kteří kromě své práce mají na starosti ještě testování všech kolegů, které probíhá jednou týdně. S tím souvisí i vedení záznamů o nákaze zaměstnanců, zajišťování testů, ochranných pomůcek a prostorů k testování. Testujeme ale už od října a lidé jsou na to již zvyklí a vše funguje bez problémů. Moc si v tomto ohledu vážíme zodpovědného přístupu našich zaměstnanců.

**3.** Pro naše zaměstnance, i přesto, že jsme součástí kritické infrastruktury státu, platí stejná pravidla jako pro všechny ostatní. Všichni pracovníci, v jejichž popisu práce je cestování mezi okresy, museli mít prohlášení, aby mohli svoji práci i nadále vykonávat. Jde tedy pouze o to zajistit si potřebné dokumenty. Kromě toho však s tímto omezením jiné problémy nebyly.



Firmy už rok nemohou prezentovat své produkty na veletrzích. Na snímku expozice Unicode Systems na UNITI ve Stuttgartu v roce 2018.

# V čistotě je krása

*Mycí systémy WashTec*



### Tomáš Skopový, DF Partner

➤ **Společnost se zabývá vývojem, výrobou a distribucí autochemie, autokosmetiky a autopříslušenství. Vlastní obchodní značkou společnosti je registrovaná značka Sheron , ale v obchodním portfoliu najdete i značky Castrol, Mogul, Osram, Neolux, Ambi Pur Car, Sonax, Varta, Foxmer nebo All Ride.**

1. Od začátku pandemie jsme dbali na bezpečnostní opatření a ochranu našich zaměstnanců. Povinné nošení roušek a respirátorů jsme zavedli dokonce dříve, než bylo nařízení vládou. Situaci sledujeme a veškerá opatření dle potřeby měníme. Především díky této prevenci jsme doposud neměli nijak dramaticky zvýšenou nemocnost, ale dotýká se nás uzavření škol a školek. Naši zaměstnanci jsou nuceni čerpat OČR.

2. Povinné testování je samozřejmě spojené s náklady navíc a nutnou organizací. Máme za sebou již několik testování a můžeme říct, že jsou všichni na tuto povinnost připraveni a zvládáme testování ve stále kratších časech. Snažíme se volit pro naše zaměstnance co nejméně invazivní způsob testování.

3. Zde velké problémy necítíme, jelikož pokud vystavíme svým zaměstnancům potvrzení, projekt mohou . Nesetkali jsme se doposud s žádným problémem nebo komplikací.

### Pavel Dásek, Unicode Systems

**Společnost je dodavatelem informačních a platebních systémů pro retail čerpacích stanic pohonných hmot v České republice a v dalších devíti zemích Evropy.**

1. Vypořádáváme se v rámci organizačních možností, co nám naše specifikace předmětu činnosti – zajištění servisní podpory pro pokladní systémy na čerpacích stanicích – umožňuje. Máme zvýšené nároky na organizaci práce techniků. Z důvodu snížení rizika nákazy v rámci firmy jsou zaměstnanci prioritně doma. Jejich činnost je pak řízena dispečerem telefonicky, e-mailem a dalšími sdílenými SW aplikacemi. Snažíme se zachovat maximální podporu pro zajištění technického servisu na místě a zároveň v rámci kompetenčního centra, telefonickou podporu pro naše obchodní partnery. Pro hladký chod zajištění naší činnosti a snížení rizika nákazy jsme již od prvopočátku šíření Covidu vybavili pracovníky ochrannými rouškami, v sou-



*Výrobní linky na oblíbený sycený nealkoholický nápoj se během pandemie nezastavily.*

časné době respirátory, zajistili dezinfekci na pracovišti a zároveň i pro lokální použití pracovníky v případě servisního výjezdu.

2. V současné době povinného testování jsme přijali organizační opatření, kdy jsme stanovili tzv. testovací dny, během nichž jsou pracovníci povinni dostavit se na pracoviště k provedení testu. Vlastní testování je pak o zvýšené časové náročnosti pro určeného pracovníka, který musí zajistit evidenci a vykazování dle požadavku ministerstva.

3. V době omezení cestování mezi okresy jsme všem technikům vystavili potvrzení, že jsou zaměstnanci firmy, která provádí non-stop servisní podporu pro čerpací stanice. V rámci zpětné vazby víme, že pokud byl někdo kontrolován, neměl problém následně pokračovat ve výkonu své práce.

### Pavel Barvík, Kofola

**Přední český výrobce a distributor nealkoholických nápojů do obchodů i gastronomických provozů včetně čerpacích stanic**

1. Do roku 2020 jsme vstupovali ve velmi dobré obchodní i finanční kondici a se silnými marketingovými plány. Ty se samozřejmě s koronavirovými opatřeními v čele s dlouhodobým uzavřením segmentu gastronomie výrazně změnily. K dobrým výsledkům nás tak dovedla velká flexibilita v řízení firmy, přizpůsobení marketingových a obchodních aktivit značek dané situaci i odpovídající nákladová opatření. V Česku a na Slovensku nám také pomohla úspěšná akvizice minerálních vod Ondrášovka a Korunní. Akvizice této silné dvojice značek minerálních vod

orientovaných především na segment retail měla pro nás v loňském roce při uzavření gastronomických provozoven dvojnásob důležitou roli stejně jako využití otevření trhu v letním a předvánočním období. Omezené cestování v období léta bylo pro naši hlavní značku Kofola výhodné. Jsme s ní silní v Česku i na Slovensku a větší koncentrace domácích turistů pro nás znamenala zvýšení spotřeby Kofoly i dalších lokálních značek z našeho portfolia. Celkově jsme tak i díky dobré připravenosti na toto období dosáhli dokonce nejlepšího výsledku letní sezony v historii firmy. Výsledky Skupiny Kofola za celý rok 2020 tak dopadly díky všem přijatým firemním opatřením mírně nad očekávání. Hodnota provozního zisku EBITDA překročila miliardu korun a celoroční tržby klesly ve srovnání s předchozím rokem jen o 3,7 %.

2. Testování zaměstnanců na COVID-19 vnímáme nejen jako povinnost, ale především jako součást prevence zaměstnanců i firmy před nákazou a jejím šířením. Pomáhá nám zůstat v kondici a pokračovat v našich aktivitách. Dalšími opatřeními je například využívání práce z domova tam, kde to pozice umožňuje, nošení respirátorů, dezinfekce rukou, udržování rozestupů ve společných prostorách či omezení návštěv na nezbytně nutné. Samotná organizace testování nebyla jednoduchá, protože specifikem Kofoly je, že máme zaměstnance doslova napříč Českem i Slovenskem, v Česku na šesti místech. Navíc máme obchodní zástupce napříč republikou. Museli jsme tak testování rozdělit do tří kategorií: 1) Zaměstnance našich závodů a řídicí logistiky, které testujeme na místě. 2) Obchodní zástupci se pravidelně testují samostatně. 3) Stejně tak kolegové v kancelářích, kteří jsou nyní velmi často na home office. Náklady na celý proces nejsou malé, ale jde o prevenci a věříme, že tímto způsobem lépe zvládneme aktuální pandemii.

3. Vzhledem k tomu, že tato omezení se nevztahovala na pracovní cesty, z pohledu zaměstnavatele šlo především o administrativní zátěž s vydáváním dokumentů všem, kteří je potřebovali. Větší vliv měla tato situace na naše prodeje, protože k dlouhodobému uzavření gastronomie se přidala ztráta v oblasti tzv. impulzivních prodejů, což jsou prodeje na čerpacích stanicích či v turisticky atraktivních místech. Omezení pohybu obyvatel tento segment výrazně omezilo.

■ *AUTOR: Jiří Kaloč*  
*FOTO: autor*



# PARTNER ŠŤASTNÝCH NÁVRATŮ

**Čistě a jasně.** Naši autokosmetiku vyrábíme vždy s ohledem na potřeby a nároky českých řidičů. Protože jsme jedni z vás. Jsme domácí česká značka a jsme tu od toho, aby vaše cesta byla co nejpříjemnější a bezpečná.



# SHERON

# VÝKLADNÍ SKŘÍŇ MYCÍCH TECHNOLOGIÍ



Libor Liska dlouhá léta prodával v Králově Dvoře u Berouna automobily tzv. z druhé ruky. Z atraktivního místa u dálnice D5 a komerční zóny však hodlal vytěžit více. Místo obchodování s ojetými automobily se proto pustil do podnikání v oboru mytí automobilů a na místě bývalého autobazaru postavil téměř dokonalé mycí centrum s maximálně vybavenou tunelovou myčkou a centrálním vysavačem od firmy Christ.

## Myčka jako služba lidem

V Česku sice stále platil nejtvrdší lockdown včetně zákazu překračovat hranice okresů, přesto jsme si s manažerem společnosti Christ Jaromírem Zmekem dali schůzku v Králově Dvoře u jednoho z posledních projektů českého zastoupení této německé společnosti. „To něco uvidíte,“ říkal mi předtím do telefonu. V jednom z prvních opravdu jarních dnů nás zde čekal Libor Liska, majitel, provozovatel a občas i obsluha svého mycího centra v jednom. Bývalý bazarista je tak trochu perfekcionista a v mycím centru je to vidět na každém kroku.

Samotný objekt mycího centra z pozinkovaného plechu v tmavě šedém odstínu si

Libor Liska navrhl a nechal postavit sám, veškeré technologie pak dodal na klíč Christ. Samotná tunelová linka Christ Evo 4 S je dlouhá 26 m a je určena pro automobily s výškou do 2,05 m. Kromě osobních automobilů ji mohou využívat i dodávky bez zvýšené střechy a také většina terénních vozidel. Před uzavíratelnou branou stojí navíc totem jako na čerpací stanici od firmy Gema, který láká zákazníky z širokého okolí nabídkou mycích programů. Mycí centrum v Králově Dvoře funguje od ledna, otevřeno má každý den od 8 do 20 hodin.

## V západním stylu

Zatímco se Libor Liska stará o dalšího zákazníka, Jaromír Zmek mě bere na prohlíd-

ku. „Jsme v první tunelové myčce, která má západní úroveň,“ říká mi na úvod. Její vybavení je na hranici možného a kromě strojového mytí prostřednictvím šetrných textilních kartáčů láká hlavně na centrální vysavač s deseti stánými. Na západ od nás je to současný trend. „V minulosti se lidé moc o interiéry nestarali, ale situace se mění,“ vysvětluje Jaromír Zmek a dodává, že oproti samostatně stojícím vysavačům přináší centrální vysavač silnější tah a účinnější vysávání pro zákazníky a jednodušší obsluhu a údržbu pro provozovatele. Centrální vysavač má totiž pouze jeden třífázový elektromotor s frekvenčním měničem, což umožňuje měnit jeho otáčky. Je totiž potřeba neustále měnit sílu vysávání podle

počtu zákazníků, kteří tuto službu využívají.

Kromě deseti hadic u každého stání je pak součástí vysavače jedno dmychadlo, vyměnitelné filtry a větší popelnice, která se vynáší jednou za čtvrt roku. „Pořizovací cena centrálního vysavače je trochu vyšší a není to třeba úplně rentabilní pro čerpací stanice, ale s počtem sacích míst se cenový rozdíl smazává. Dá se říci, že tady u deseti míst se to srovnává úplně,“ říká Jaromír Zmek. Ještě je třeba dodat, že vedle vysávání zde mají zákazníci k dispozici také pračku koberečků.

Elektromotor centrálního vysavače je stejně jako kompresory, čerpadla a nádrže mycího centra umístěn v zázemí mycího centra. I zde může Libor Liska dělat bez problémů exkurze, všude je čisto a dokonale pořádek, jednotlivé technologie mají své pozice a systémově působí i jejich propojení prostřednictvím trubek, hadic a kabelů. Veškeré technologie a příslušenství pochází od společnosti Christ včetně čističky odpadních



vod s pískovými filtry a úpravy vody prostřednictvím reverzní osmózy, která je k dispozici pro závěrečný oplach u nejdražšího programu. „Kapacita tohoto zařízení je tak

vysoká, že by mohla být využívána ve všech programech. Tady se koukalo hlavně na kvalitu,“ dodává Jaromír Zmek.

## Dvojitě předmytí

Přesunujeme se pomalu do mycího tunelu. Na jeho začátku je dostatečně dimenzovaný prostor pro ruční předmytí vozidla. To zde funguje nejen jako služba pro zákazníky, ale zároveň tím provozovatel chrání mycí zařízení od působení abrazivních materiálů (bahno, prach), které samozřejmě snižují životnost nejen textilních kartáčů. V Králově dvoře jsou pro ruční předmytí k dispozici hned dvě pistole, aby se v případě většího zájmu zákazníků urychlil nájezd automobilů do mycího tunelu, který dokáže umýt za hodinu až 80 automobilů. „V současnosti je ale rychlost unašeče nastavena na 50 automobilů za hodinu kvůli vyšší kvalitě mycího procesu,“ říká Libor Liska. ➔



## LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společnost BrushTec®

➔ Naváděcí deska následně chytne přední kolo a přesně ho navede do vodícího pásu. Než automobil dojede ke kartáčům, nanesou trysky chemii na kola dopředu, aby mohla začít fungovat. Současně se spustí tzv. pěnopád, jehož chemie by měla narušit nánosy špíny na vozidle. LED osvětlení na něm současně vytváří zajímavé barevné efekty. Následuje oblouk pro strojové bezdotykové předmytí vysokotlakými naklápěcími tryskami včetně spodních otočných trysek. „Strojové předmytí to zvládá z 85 procent, zbytek dodělá obsluha, která umyje hlavně místa, kam se kartáče nemohou dostat,“ říká Libor Liska.

Po předmytí vjíždí automobil do kartáčů, kterých je zde oproti standardní portálové myčce dvojnásobek (dva vodorovné, čtyři svislé), protože pracují pouze v jednom směru. Samotné kartáče mají přímý pohon s frekvenčním měničem, což snižuje celkové pořizovací a provozní náklady a také je to méně hlučně. A to je další plus jak pro zákazníky, tak pro obsluhu myčky.

Na konci mycího procesu jsou ještě dva konturovací kartáče a následuje závěrečný oplach včetně nástřiku nanovosků. K dispozici jsou hned tři varianty (sušící, konzervační a leštící), které se využívají v jednotlivých programech. Veškerý mycí proces probíhá recyklovanou vodou, pouze pro závěrečný oplach je k dispozici změkčená nebo osmotická voda. Na to se spotřebuje přibližně 40 litrů. Z toho 5 až 10 litrů odveze umývaný automobil a zbytek skončí v kanalizaci. Mimochodem, 30 litrů na jeden automobil představuje přibližně náplň dvou myček na nádobí.

Na posledním oblouku mycí části tunelu, který nese trysky pro nanosení vosků a závěrečný oplach, nechybí ani krabička Airfit s parfémem, který udržuje v celém tunelu příjemnou vůni. Osušení vozu probíhá prostřednictvím dvojice sušáků, které zajistí dokonalé odstranění kapek z povrchu automobilu. Na konci mycího procesu jsou ještě k dispozici kartáče z materiálu Sensodry, který připomíná froté ručník. Ty zajistí perfektní rozleštění nanoseného vosku a odstranění posledních kapek.

Výsledek mytí v rámci nejlepšího programu je srovnatelný s násobně dražším ručním mytím, na druhou stranu oproti standardním portálovým myčkám čerpacích stanic si něco připlatíte také v tomto královedvorském mycím centru. Libor Liska sestavil pro své zákazníky celkem čtyři



programy (Bronz, Stříbro, Zlato, Platina) v cenovém rozpětí od 160 do 340 korun.

I když je mycí centrum otevřené od ledna, Libor Liska stále čeká na start sezony. Lockdown mu totiž moc zákazníků nepřinesl. Před otevřením okresů se zde denně protočilo okolo padesáti zákazníků, kapacita zařízení je však násobně větší a Libor Liska doufá, že se časem určitě naplní. Ostatně v plánu už má další vylepšení. V zadní části areálu mají totiž do budoucna přibýt ještě tři boxy pro samoobslužné mytí.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor



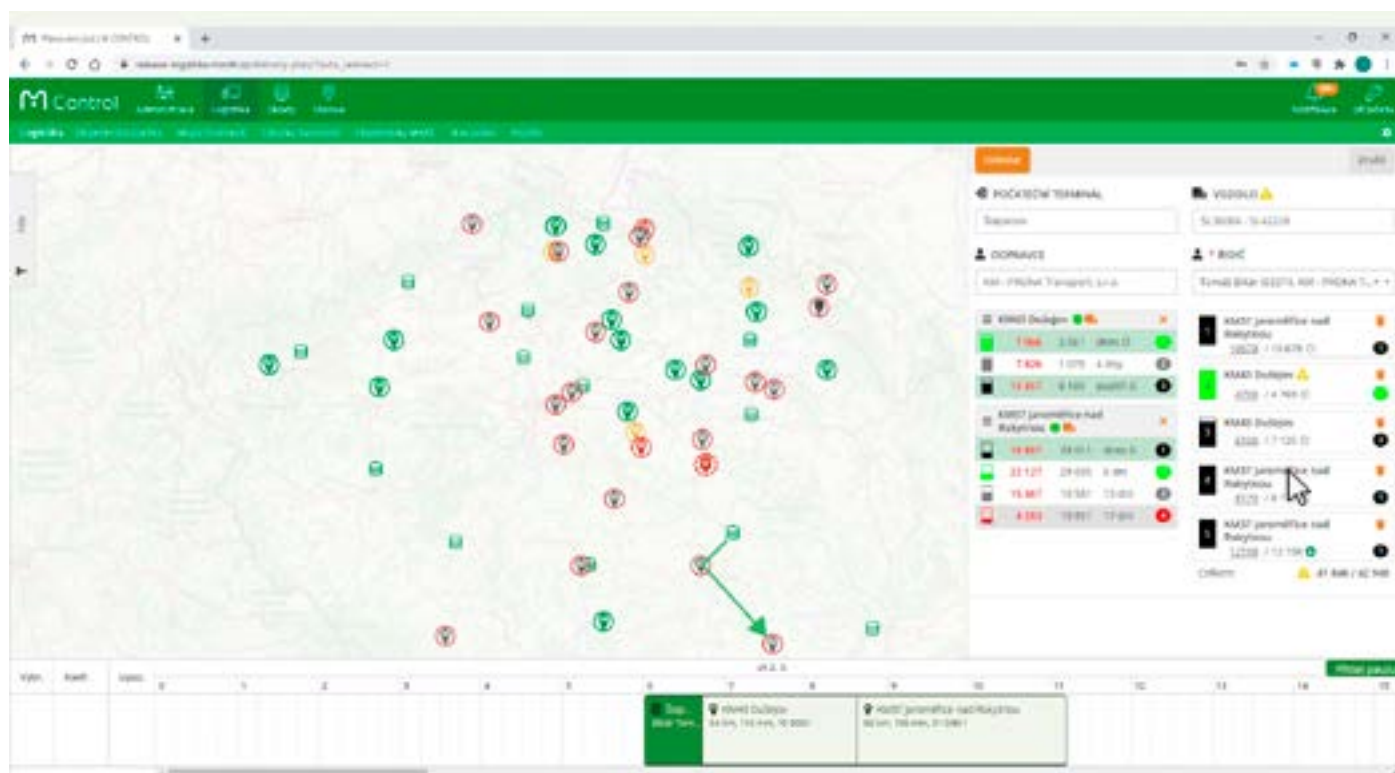
# CADIS

Portálová mycí linka



The Real Car Wash Company

**Christ**  
WASH SYSTEMS



# ŠETŘTE ČAS I PENÍZE PŘI PLÁNOVÁNÍ ZÁSOBOVÁNÍ ČERPACÍCH STANIC

Aplikace Monti Logistika je letošní novinkou české firmy Monti, která jako jedna z mála na světě umí automaticky plánovat zásobování čerpacích stanic pohonnými hmotami, a to ve velmi přehledném a uživatelsky příjemně zpracovaném grafickém rozhraní. Automatické plánování závozu čerpacím stanicím šetří čas, snižuje náklady i zbytečně najeté kilometry cisteren.

Je vyvinuta především pro dispečery, kteří plánují závozy a musí pracovat se spoustou vstupních informací, jako jsou požadavky na doplnění pohonných hmot, aktuální stav vozového parku, absence a směny řidičů atd. „Vyvinuli jsme intuitivní aplikaci, která maximálně usnadňuje práci dispečerům. Ti už nemusí ručně zpracovávat objednávky a přidělovat je cisternám. Vše vidí graficky v systému. Systém za ně automaticky vyřeší tři základní věci, a to, aby vytižili autocisterny, zajistili včasné závo-

zy čerpacím stanicím a také, aby náklady na tyto dvě oblasti byly co nejnižší. To vše systém Monti Logistika umí provést na základě optimalizačních výpočtů v reálném čase. Dispečer už nemusí plánovat trasy, ale stačí, když si jen vybere sklady pohonných hmot, cisterny, které má v ten den k dispozici, a stiskem jednoho tlačítka mu systém vypočítá nejvýhodnější trasu a poskytne plán pro splnění všech objednávek a zajištění toho, aby žádná čerpací stanice nevyschla,“ popisuje proces majitel fir-

my Monti Josef Vlašín. Na světě existují pouze dvě aplikace, které umí pro své uživatele zpracovat plánování zásobování čerpacích stanic takto jednoduše a přitom komplexně. Jednou z nich je právě česká Monti Logistika. V Česku ji používají už dva distributoři pohonných hmot – společnost ČEPRO a KM Prona.

## Indikátory aktuálního stavu

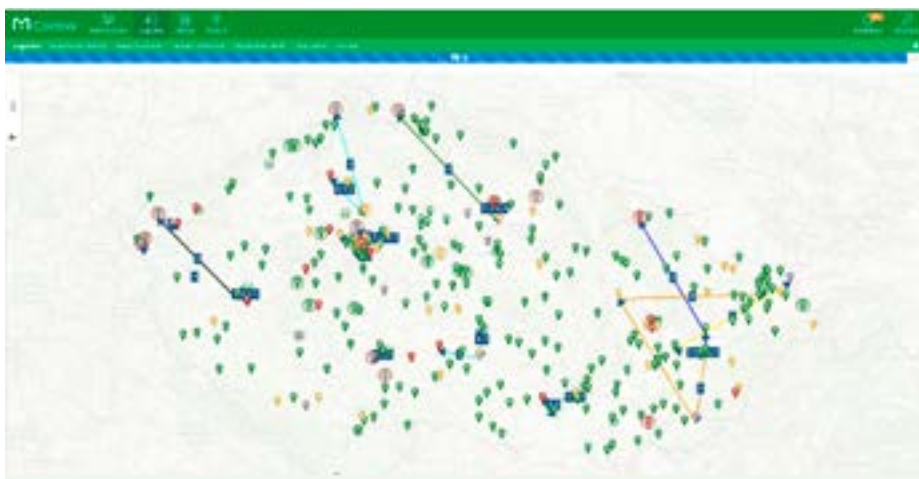
Mapa životnosti stanic ukazuje, kdy dojdou pohonné hmoty v jednotlivých komorách čerpacích stanic. Pomocí jednoduché grafické vizualizace v podobě tří barev dispečer okamžitě vidí, jaký je aktuální stav na stanicích. Tzv. semafor informuje o času potřebném pro zavezení palivem. Červená značí okamžitý závoz, žlutá barva znamená, že je třeba zásobit do dvou dnů a zelená signalizuje, že jsou komory naplněné. Dispečer zde také vidí, jak velký objem komor jednotlivé stanice mají nebo kolik si toho objednaly a jaký je požadovaný

čas závozu. Díky neustálé aktualizaci dat poskytuje systém přehled v reálném čase.

## Automatizované plánování závozů

Základní nastavení umožňuje dispečerovi přiřadit k čerpacím stanicím vozidlo, posádku a plnicí terminál. Aplikace pak spáruje komory v cisterně a na čerpací stanici. Pokud vozidlu ještě zbydou volné komory, může je dispečer přidat další čerpací stanici na trase. Aplikace poté spočítá čas plnění, dobu stáčení i počet kilometrů. V tzv. dispečerské plachtě se schválením zvolené varianty vygeneruje příkaz k jízdě včetně zajištění povinného kódu z celního úřadu. „Plnění plánu může dispečer sledovat v aplikaci, kde má dokonalý přehled o pozici cisteren a kolik času a stanic mu zbývá,“ popisuje Josef Vlačín. Plná automatizace zcela eliminuje lidské chyby. Monti Logistika naplánuje podle zvolené ekonomické priority, vybraných vozidel a životnosti čerpacích stanic nejefektivnější způsob zásobení. Všechny činnosti je možné podle potřeby ručně upravit.

Příkazy k jízdě mohou dostat řidiči do mobilního telefonu. V příkazu řidič vidí, kde bude nakládat pohonné hmoty, kam je poveze, jaké



komory na čerpací stanici má naplnit. Automaticky jde příkaz k plnění i na terminál, kde se autocisterny nakládají. Například společnost Čepro používá automatický objednávkový systém, takže řidič přijede na terminál, vloží pouze kartu do systému, která identifikuje řidiče a cisternu, propojí plnicí ramena a plnění proběhne automaticky. Systém počítá i s tím, že distributor používá kromě svých vlastních vozidel také najaté dopravce. „Se všemi těmito způsoby umíme pracovat. Externí dopravce dostává informace stejně jako řidič cisterny, která patří dopravci,“

upřesňuje Josef Vlačín. Monti Logistika pracuje se směnnými řidiči a hlídá i povinné přestávky.

Ze studií vyplynulo, že efektivním plánováním lze ušetřit až 10 % nákladů. Díky systému Monti Logistika to opravdu funguje. Společnosti, které ji používají, mají plně vytížené cisterny, daří se jim snižovat náklady, zrychlila se práce dispečerů a eliminovaly se lidské chyby. Nechte si předvést možnosti aplikace Monti Logistika na vlastní oči.

■ Autor: Eva Fruhwirtová  
Foto: vizualizace Monti Logistika

# Spolehlivý dodavatel AdBlue®

Nabízíme komplexní řešení. Dodáváme AdBlue® i systémy pro veřejný výdej.

Máme nový web!  
[adam-bluesky.cz](http://adam-bluesky.cz)



ADAM & PARTNER, s.r.o.  
Radlická office, Radlická 348/142  
Praha 5, PSČ 15000  
+420 222 515 591  
[info@adam-partner.cz](mailto:info@adam-partner.cz)

# MÍSTA K PODNIKÁNÍ



Stovky kamionů stojících mnoho kilometrů před hraničními přechody, stejně jako jejich havárie z únavy, bláznivého počasí a nervů. To vše prožívají dvojnásob intenzivně profesionálové za volantem, navíc se starostí, kde se jim tentokrát podaří zaparkovat k povinnému odpočinku. Idea volného toku zboží v rámci EU může fungovat jen tehdy, pokud existují lidé, kteří jej přemísťují.

## Kamionáci jsou také lidé

Bez spolehlivé práce řidičů kamionů se zhroutí i to, co ještě funguje: dodávka potravin, léků a dalšího základního zboží, bez kterého se obyvatelstvo neobejde. Aby se řidiči během nutného a povinného odpočinku adekvátně vzpamatovali, musí být pro ně veškeré odpočívky bezpečným, klidným a humánním útočištěm. Kolik jich ale na svých trasách skutečně najdou? S možností vysprchování a nějakým slušným jídlem mimo kabinu auta? Zejména nyní, kdy odpadly běžné restaurace vlivem lockdownů podél tras, je tato starost ve větší míře přenesená na čerpací stanice, motoresty a profesionální odpočívky. Zkušenosti s kamionáky mají na čerpačkách někde vynikající,

jinde doslova na černou kroniku. Hodně záleží na vzájemném respektu, přístupu k jejich problémům a požadavkům. Stačí trochu víc pochopení a přizpůsobení nejčastěji v pozdním odpolední a z večera, kdy jich přijíždí nejvíce. V tu dobu je největší zájem o jídlo, dnes raději z okénka do okénka. Samozřejmě i o možnost pořádně se umýt, a hlavně o klid na spánek. První vozy se na své trasy vydávají ještě v noci před svítáním, aby na volných silnicích něco najely. Jsou ovšem řidiči, se kterými je těžké pořízením a nebývá od věci nechat po parkovišti projet nebo projít policejní hlídku. Zásahy policie i na „hlídaných“ odpočívkách nejsou výjimečné, například při vzájemných krádežích paliva z nádrží či při kontrole nákladů. Takže nejen starost – je to i mimořádná příle-

žitost vybudovat na mnoho příštích let adekvátní občerstvovací a ubytovací možnosti, protože kamiony, jak vidět, jezdí i v situacích, kdy ostatní podnikání vesměs živoří!

## Chybí místa na pauzu

Současná krize ukazuje jiný pohled na výstavbu a rozšiřování dálnic. Rozhodně to přestávají být na prvním místě osobní auta, aby po nich mohla jezdit rychleji. Občas je slyšet, že kamiony jsou nutným zlem, ale v současném systému dodávek zboží „just in time“ se bez nich neobejdeme. Rozkolísání kamionové dopravy a zpoždování dodávek mají dominový efekt pro výrobce i obchod. Takže přes všechen omezení a zpřísněné hraniční kontroly se



rychle hledaly cesty, aby kamiony měly opět zelenou! Už jen proto by si jejich řidiči zasloužili více lepšího zacházení a také proto, kolik stát vybírá na mytém! Přitom obdobně vlekým tempem, jako je výstavba a rekonstrukce dálnic a silnic, probíhá výstavba a provozování odpočívek. Čísla o jejich chybějících počtech s větší kapacitou se moc rychle nemění. Podle ŘSD jde stále o chybějících 1500 míst pro těžká nákladní auta. Rychlejším řešením by mohly být rekonstrukce a rozšiřování těch stávajících.

Příkladem je oboustranná odpočívka Šlovice na D5, kde nově vzniklo 72 parkovacích míst pro nákladní vozidla, včetně speciálního místa pro nadměrné soupravy. Nyní je jich tu celkem 135. Sociální zázemí je nadále primárně dostupné v budovách protilehlých čerpacích stanic Benziny. Ale v zadní části odpočívky se počítá s korporátní toaletou a umývárnu primárně určenou právě řidičům nákladních aut. Pro větší klid jsou odpočívky od dálnice odděleny 2,5 metru vysokou gabionovou zdí. Uvedený příklad odpočívky ze Šlovic prováděly firmy Strabag a Berger Bohemia za cenu 162,3 mil. Kč bez DPH. Nová parkovací místa pro nákladní automobily ne-

jsou levnou záležitostí, ale měla by vznikat rychleji. Aktuálně to byla rekonstrukce odpočívky Rajhrad vpravo na dálnici D52 (km 10,5), levá odpočívka (km 10,8) již byla zprovozněna loni na podzim.

### Shell nájemcem odpočívky

V rámci výstavby dálnice D35 Časy – Ostrov vzniká nová odpočívka Dolní Roveň (km 150). Pro naši branži je zajímavá tím, že ŘSD tady vybralo prvního nájemce pro dálniční odpočívky na nově budované dálnici D35. Společnost Shell za dvacetiletý pronájem zaplatí 5,15 milionu korun ročně za každou z nich a samozřejmě si přitom sama bude muset čerpací stanici postavit. Celkem tak ŘSD získá z této odpočívky 10,3 milionu korun ročně. Jde o zatím nejvyšší hodnotu, kterou ŘSD v soutěžích na pronájem čerpacích stanic získalo. O čem to svědčí? Ve chvíli, kdy většině čerpacích stanic v pronájmu skončí výhodné smlouvy z devadesátých let za ceny, které často dosahují jen řádově stovky tisíc korun ročně, budou tato místa k máni ve zcela jiných relacích a více odpovídajících jejich lukrativnosti. Nově podle Ministerstva financí může

být pozemek pronajmut až na 20 let. Na kratší, zákonem dosud povolenou dobu osmi let by se řetězcům nevyplatilo pumpu postavit. Ve hře je nadále soutěž na vybudování restauračního zařízení na stejné odpočívce odpovídající současným potřebám.

### Někde bez čerpacích stanic

Na D1 bylo v minulosti několik parkovišť uzavřeno a teď jsou znovu podle koncepce ŘSD rozšiřována a upravována na typizované odpočívky. Jako vzor může sloužit odpočívka Studený vpravo na dálnici D1 (km 70,1). Minimalistické zařízení i samotná budova toalet a umýváren mají vzor v osvědčených německých a rakouských „parkplatzech“. Tam jsou ovšem zhruba na každém dvacátém kilometru tamních dálnic. Jiné jsou především v tom, že nabídnou místo k odpočinku lidem, kteří nechtějí tankovat, naopak se benzinkám chtějí vyhnout, preferují větší klid a vlastní formu občerstvení u stolků s lavičkami. Tyto odpočívky budou nabízet jen základní sociální vybavení, automatizované korporátní WC, v plánu je i omezená nabídka nápojů poskytovaných formou nápojových auto- ➔

## SAMOOSLUŽNÉ RUČNÍ MYCÍ BOXY

DLE VAŠICH  
PŘEDSTAV



⇒ matů, připojení wifi či informační tabule s upozorněním na místní zajímavost (výhled, přírodní raritu).

Na všech typech odpočívky by se pak měly nově objevovat cvičební prvky nebo dětská hřiště. „Malé“ odpočívky budou v rámci nové výstavby rozmístěny údajně ve vzdálenosti 15 km od nejbližší odpočívky. Budou tak poskytovat relativně častou možnost zastavení a v celkovém součtu výrazně zvýší i počet stání na dálniční síti, ačkoliv poskytují jen základní počet parkovacích míst. Na vzorové odpočívce Studený je 12 parkovacích míst pro nákladní a 26 míst pro osobní vozidla. 2 místa zde budou mít autobusy a 3 karavany či vozidla s přívěsem a jedním místem pro policii. Zázemí mimo korporátní toalety (výstavba a provoz jsou řešeny v rámci samostatné zakázky) bude tvořit fit zóna se 4 posilovacími stroji, 44 laviček, 7 laviček se stolem a 24 odpadkových košů. Dokončovací práce právě příchodem jara začínají osazením mobiliáře a terénními a zahradnickými úpravami, značením VDZ, osazením a zprovozněním dohledových kamer a systému pro sledování obsazenosti stání pro nákladní vozidla. Doufejme, že nepůjde o typickou potěmkinovskou vesnici a její korporátní správce dokáže nejen vydělat, ale dlouhodobě udržet čistotu celého areálu.

### S čerpačkou je více služeb

Také odpočívka Střechov byla stavěná ještě paralelně s dálnicí v 70. letech minulého století. Jde tak o jednu z nejstarších odpočívky na D1 s čerpačí stanicí, kde o patnáct let později přibyl snack a motorest. Současná rekonstrukce zahrnuje kompletní nové povrchy včetně odvodnění, nově bude instalován odlučovač



rovných látek a retenční nádrží. Stání pro kamiony budou z cementobetonu, jejich kapacita se zvýší o 42 míst na 98 míst. Vzroste i počet míst pro osobní auta, pro jejichž malé pasažéry bude vybudováno hřiště. Odpočívka na levé straně je propojena s odpočívkou na pravé straně dálnice, kapacitu tak lze využít pro oba směry. Z dalších staveb odpočívky stojí za zmínku Rokycany vpravo na D5 (km 58,8), zahájena byla výstavba nové oboustranné odpočívky Chotýčany na dálnici D3 (km 124). Celkem loni přibyla zhruba stovka nových stání pro nákladní automobily a letos by to mělo být dalších 175 míst – takže pořád málo a jejich nedostatek odnášejí hlavně obce v okolí dálnic a samozřejmě je nezvládají ani parkoviště u pump.

### Jsou i jiná řešení

Například v Ústeckém kraji, kde odpočívky na dálnicích výrazně chybějí, hledali rychlejší

ší a levnější řešení. Podle Jaroslava Komínka, náměstka Ústeckého kraje pro dopravu, mají v zázemí průmyslové zóny „Triangle“ u Žatce volné ubytovací kapacity také pro řidiče kamionů, včetně zajištěného stravování. Postupně tu na jedné ze stávajících komunikací vyrostla odpočívka pro 120 kamionů spolu se základním zázemím. Náměstek pro dopravu Jaroslav Komínek pro tisk ještě loňského roku uvedl, že stavební a další úpravy představují ve srovnání s náklady na odpočívky u dálnic minimální finanční náklady a jejich obcím by se velmi ulevilo. Vtip je v tom, že nocleh v Truck centrech stojí zhruba deset euro a někteří řidiči se je snaží ušetřit. Proto jsou jejich kamiony obsazena všechna volná místa všude tam, kde nemusí nic platit. To se ovšem i u nás s kultivací dálničního prostředí začíná měnit. Proběhnou tu obdobné zakázky, jako bylo nocování v osobních autech na parkovištích s poukázáním na autokempy. Jakmile bude výstavba nových a rekonstrukce stávajících odpočívky lukrativnější pro kapitálově silné a spolehlivé podnikatele, porostou soukromá truckcentra poblíž dálnic rychlejším tempem. Mnozí odborníci i lokální politici soudí, že je to do budoucna správná cesta. Soukromí investoři mohou mít potenciál vystavět další parkovací místa i s potřebnými službami pro řidiče kamionů. Mají kapitál, někteří vlastní pozemky či nevyužívané plochy poblíž dálnice. Stát či obce by je mohly podpořit při výstavbě dálničních přivaděčů, ale také změnou legislativy. Příkladem by mohl být zákaz vjezdu či parkování kamionů v obcích či zákaz sjezdu na komunikace nižších tříd. Pro tato opatření však musí být odpovídající alternativa právě v podobě dostatečného množství stání a odpovídajícího zázemí.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca  
FOTO: archiv



# Eurol Syntence 5W-30 LL

*Quality is in our nature*

Plně syntetický, vysoce výkonný motorový olej



## **NORMY**

- VW 504.00
- VW 507.00
- MB 229.51
- BMW Longlife-04
- API SN
- ACEA C3
- Porsche C30

- Extrémně rychlý a stabilní mazací film
- Velmi dlouhé výměnné intervaly až 50 000 km
- Jedinečná ochrana motoru i při studeném startu
- Nejvyšší výkon a stabilita při plném zatížení
- Vhodné pro vozidla vybavená DPF

# ODPOČÍVKY PŘIBÝVAJÍ, ALE JE JICH STÁLE MÁLO

Zhruba 1600 parkovacích míst pro kamiony stále chybí u českých dálnic a dalších silničních tahů. S pomalým postupem otevírání nových dálničních tahů ale pomalu přibývají i tolik potřebné odpočívky.



U dálnic jich zatím funguje zhruba 130, poskytují kolem 2500 míst pro nákladní automobily. U většiny, tedy víc než stovky odpočívek, fungují i čerpací stanice a také jejich počet pomalu narůstá. Loni v červenci zprovoznilo státní ČEPRO dvě dálniční pumpy na odpočívce Křenovice na D1 poblíž Kroměříže a Shell staví dvě pumpy na odpočívce Dolní Roveň na D35 u Pardubic.

Úplně nová parkovací místa zprovoznilo letos v lednu Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) na levé straně D1 (odpočívka na pravé straně je už několik let v provozu) mezi Lipníkem nad Bečvou a Přerovem na odpočívce Osek. Chybí tam však zatím čerpací stanice, a tedy i obslužné zázemí. Pro kamiony je vyhrazeno 62 standardních stání, což je necelá polovina všech parkovacích míst nové odpočívky.

„Na místě jsou zajištěny mobilní toalety a popelnice, které v budoucnu nahradí plnohodnotné zázemí vzniklé očekávanou stavbou čerpací stanice. Součástí předpokládaných plánů provozu benzinové stanice jsou toalety zdarma s přístupností nonstop. V požadavcích jsou také moderní sprchy, ale jejich zpoplatnění bude záviset na veřejně vysoutěženém nájemci,“ uvedl mluvčí ŘSD

Miroslav Mazal. Dalším přírůstkem do budoucna konkrétně pro 80 parkujících kamionů a stejný počet osobních aut se má stát odpočívka Chotýčany na budované dálnici D3 poblíž Českých Budějovic. Dokončena by měla být podle plánů ŘSD v roce 2022 nebo možná spíš o rok později. A jak vyplývá z nejnovějšího výsledku výběrového řízení, pumpy na obou stranách by tam měla vybudovat společnost MOL Česká republika.

K připravovaným odpočívám patří i například Všehrady na dálnici D7 poblíž Chomutova, kde chce ŘSD vybudovat celkem 200 parkovacích stání, plus samozřejmě i čerpací stanici. Předběžné plány však uvádějí předpokládaný termín zprovoznění v roce 2025.

## EuroOil, nováček na dálnicích

Zatímco velké petrolejářské společnosti už mají s provozem dálničních stanic letité zkušenosti, státní Čepro a jeho síť EuroOil je na dálnicích nováčkem. Firmám, jako je Shell, Benzina, MOL nebo OMV, začalo Čepro na dálnicích konkurovat až v roce 2018 na D47 u Ostravy, kde si pronajalo dvě pumpy pro-

vozované předtím společností Shell. Na D1 tak přibýly loni další dvě z celkem 205 stanic EuroOil.

V Křenovicích na obou stranách D1 fungují parkovací plochy celkem pro 58 kamionů. Od loňského července se tedy služby rozšířily podle požadavku ŘSD o tankování pohonných hmot, obchod a gastronomické zařízení, včetně sociálního zázemí.

„Po pozitivních zkušenostech, které jsme za dva roky nasbírali u Ostravy, jsme se rozhodli posílit svou pozici na hlavním dálničním tahu České republiky. Nové čerpací stanice u Křenovic nabízejí vše, co současní tranzitní zákazníci vyžadují,“ uvedl generální ředitel ČEPRO Jan Duspěva.

Tempo výstavby odpočívek však potřebám silniční dopravy stále nestačí a dlouho ještě ani stačit nebude. Řidiči musejí kvůli povinným přestávkám parkovat, kde se dá. A často na těch nejméně vhodných místech na silnicích nebo ve městech.

Stávající chabý stav způsobila podle ŘSD a jeho podrobné zprávy o stavu odpočívek v Česku neutěšená situace už od 90. let, kdy převládal názor, že soukromníci na základě dlouhodobých smluv se státem zajistí služby na dálnici nejlépe, a státu tak odpadne starost.

Nové „soukromé“ odpočívky ale vznikaly údajně nekonceptně a na základě dlouhodobých a pro stát nevýhodných smluv, primárně jen jako čerpací stanice, nikoliv jako zázemí pro kamiony, čemuž odpovídal i nedostatečný počet parkovacích míst. „Tyto smlouvy jsou tak příčinou toho, proč jsou některé odpočívky, převážně na nejstarších dálničních tazích, tedy D1 Praha–Brno, D2 Brno–Bratislava, ve stavu, který lze mnohdy označit za tristní či ostudný,“ přiznává ŘSD ve dva roky staré zprávě

■ AUTOR: Miroslav Petr  
FOTO: archiv

# Nalej NANO, ať vidíš ven



## Snadno, rychle s Coyotem



**PETROL**  
PARTNER

**It's  
Easy**

**CRYSTAL  
CLEAR**

**NOVINKA 2021**

### Letní kapalina do ostřikovačů NANO

**Čistě průzračná bez přidaných barviv**





## JAK ZVÝŠIT PRODEJ KÁVY

Drtivá většina čerpacích stanic neustále vylepšuje svou nabídku doplňkového sortimentu, aby mohla nabídnout svým zákazníkům více možností. Dává tedy smysl, že s narůstajícím trendem v oblasti kvalitní kávy může být jedním ze způsobů, jak mohou čerpací stanice zvýšit svůj celkový prodej, moderní řešení v podobě samoobslužného kávového koutku Tchibo2Go.

### Pět kroků, které pomohou zvýšit prodej kávy

#### 1. Vyberte správné místo

Zákazníci čerpacích stanic jsou na cestách, nakupují palivo, takže se nabízí, aby ke svému nákupu spontánně přidali i kávu. Proto je velmi důležité umístit nabídku kávy na vhodné místo, spolu s přitažlivě vypadající reklamou, která upoutá pozornost. Skvělé dobře viditelné místo pro kávový koutek je naproti vchodu do obchodu nebo přímo u pokladni zóny. Výběr kávového koutku Tchibo2Go, lze přizpůsobit dle možností vybraného prostoru. Největší model je vysoký 240 cm a široký 125 cm, zatímco nejmenší verze má výšku 160 cm a šířku pouze 73 cm.

#### 2. Vytvořte výhodnou nabídku s občerstvením

Káva spolu se sladkým pečivem nebo obloženou bagetou vytváří na cestách dokonalou souhru. Podpořte u svých zákazníků chuť na něco dobrého a nabídněte jim občerstvení s kávou za zvýhodněnou cenu. Stálou nabídku lze ozvláštňit i nápaditými sezónními specialitami.

#### 3. Přizpůsobte propagační akce

Rozhodnutí nabízet kávu, nemusí nutně znamenat, že si přiberete práci a starosti navíc. Mnoho automatických kávovarů je vybaveno telemetrií (tzn. dálkovým přístupem k datům). Můžete tak jednoduše získat cenné informace a pravidelné reporty o odběrech a prodejkách

kávy, časové vytíženosti kávovaru nebo jaký nápoj je nejoblíbenější. Pomocí těchto informací můžete optimalizovat své propagační akce. Mezi osvědčenou klasiku patří např. happy hour, kdy zákazníci dostanou velkou kávu za cenu malé. Cenové zvýhodnění je dokonalým prostředkem pro odpolední slábnoucí prodej kávy.

#### 4. Udržujte kávový koutek čistý, urovnaný a dobře zásobený

Víme, že očekávání ohledně kvality kávy v dnešní době neustále stoupají. Spotřebitelé stále více touží po kávě prémiové kvality a důležitý je i první dojem. To znamená, že kávový koutek i kávovar musí být neustále čistý a káva musí vždy vypadat lákavě a lahodně chutnat. K tomu, aby kávový koutek působil přehledně a srovnaně pomáhají drobnosti, jako jsou pěkné košíky na doplňkový sortiment, praktické podavače na kelímky nebo integrovaný odpadkový koš.

#### 5. Další výhody, díky nimž se zákazníci budou rádi vracet

Skvělým tipem, jak zvýšit prodej kávy může být také zajímavá výhoda kvůli, které se zákazníci rádi budou vracet. Nabídněte svým zákazníkům například ochucený sirup do kávy, výběr různých velikostí nápoje nebo věrnostní kartu s možností kávy zdarma nebo jiného benefitu.

Pokud uvažujete o prodeji kávy nebo přehodnocujete svou současnou nabídku na své čerpací stanici, navštivte náš web nebo zavolejte našemu přátelskému týmu.

■ PR Tchibo Coffee Servis

FOTO: autor



EXKLUZIVNĚ OD TCHIBO COFFEE SERVICE

PETROL  
PARTNER

# MODERNÍ KÁVOVÝ KOUTEK VE 3 VARIANTÁCH



Šířka: 125 cm  
Výška: 160 cm  
Hloubka: 75 cm



Šířka: 125 cm  
Výška: 240 cm  
Hloubka: 75 cm



Šířka: 73 cm  
Výška: 160 cm  
Hloubka: 75 cm

## Jednoduše, rychle, bez starostí

- Kávový koutek je včetně profesionálního automatického kávovaru.
- Vybavení zapůjčujeme za odběr kávy nebo v kombinaci s pronájmem.
- Zajišťujeme servis technologie po celou dobu spolupráce.

  
**Tchibo**  
COFFEE  
SERVICE  
COFFEE SYSTEMS FOR  
PROFESSIONALS

VÍCE INFORMACÍ NA  
[WWW.TCHIBO2GO.CZ](http://WWW.TCHIBO2GO.CZ)

info@tchibo-coffeeservice.cz  
tel. 800 124 421





## TŘI DESETILETÍ V BOJI ZA HYGIENU

Jindřichohradecká společnost Anglo česká již bezmála třicet let obchoduje na českém trhu s pomůckami a chemickými výrobky, které pomáhají zabezpečit čistotu a osobní hygienu ve zdravotnických zařízeních, potravinářských výrobních provozech, strojírenství, stravovacích, ubytovacích, úklidových službách a v neposlední řadě také na čerpacích stanicích.

*Situační fotografie s hygienickým vybavením toalet (dávkovače, zásobníky TORK) od firmy Anglo česká s. r. o.*

### Prvním zákazníkem pivovar Bernard

Společnost vznikla již roku 1992 pod názvem Anglo Czech Distribution. Hned od začátku byla firma založena za účelem prodeje chemických výrobků na poli hygieny pro profesionální použití vyráběných v Anglii. Úplně prvním zákazníkem se pak stal v témže roce pivovar Bernard. Postupně se v následujících letech, jak se zvětšoval objem zakázek, rozrůstala i firma. Jestliže na začátku si její majitel Petr Chlup vystačil s jedním pick-upem a faxem, dnes zaměstnává celkem 36 pracovníků na nejrůznějších pozicích v obchodním týmu nebo v odděleních služeb. V roce 1996 se společnost přejmenovala na Anglo česká kvůli

snadnějšímu zapamatování názvu a v roce 2010 se pak přestěhovala do nových prostor v ulici Pražská v Jindřichově Hradci. V současné době patří mezi stabilní české firmy, které nabízející komplexní řešení v oblasti hygieny a úklidu, a ve vedení firmy najdete všechny potomky jednoho z jejích zakladatelů a současně jediného vlastníka Petra Chlupa. S jeho dcerou Terezou Chlupovou jsme si ostatně povídali o současné nabídce a cílech společnosti Anglo česká i o problémech na trhu s hygienickými potřebami v době pandemie.

### Komplexní nabídka

Společnost se zabývá prodejem výrobků, které pomáhají řešit osobní hygienu

a čistotu provozů ve firmách a institucích. Spolupracuje se zákazníky v potravinářství, strojírenství, zdravotnictví, pohostinství, ve školách, na čerpacích stanicích, po celé České republice a na Slovensku. „Naše nabídka výrobků pro hygienu a čistotu na čerpacích stanicích je komplexní. Dodáváme na čerpací stanice papírové ručníky, utěrky, mýdla a pěny na ruce, zásobníky, dávkovače, parfémy do interiéru, jednorázové rukavice a oděvy, utěrky netkané a z mikrovlákna, úklidové náčiní a chemické mycí, čistící a dezinfekční přípravky, dále například havarijní soupravy a stěrky na okna,“ říká vedoucí marketingového oddělení Tereza Chlupová a dodává, že jejich firma dokáže vytvořit sanitální plá-



ny pro všechny typy a velikosti čerpacích stanic a nabízí do nich různé varianty chemických prostředků. „Dbáme na vysokou kvalitu výrobků a snažíme se o ochranu životního prostředí,“ zdůrazňuje Tereza Chlupová.

## Návrat plastových produktů

V loňském roce v dubnu došlo kvůli nastupující pandemii koronaviru k citelným výpadkům v dodávkách zboží, protože poptávka se krátkodobě zvýšila v některých skupinách zboží až stonásobně, typicky u dezinfekcí na ruce a jednorázových mikrotenových rukavic. „Během dvou měsíců se situace naštěstí stabilizovala a v současné době jsou zásoby výrobků jak ve výrobě, tak ve velkoobchodě plně zabezpečeny,“ říká Tereza Chlupová.

Začátek pandemie však také ukázal, že veřejná místa v ČR často nejsou na příliš vysoké hygienické úrovni, což se během několika prvních měsíců mnohde podařilo rychle dohnat a ve vstupních dveřích se začaly objevovat plastové nebo nerezové bezdotykové dávkovače na dezinfekci rukou, popřípadě snadně přístupné papírové utěrky. Ty pak ve značné míře nahradily vysoušeče rukou. „V posledních letech jsme se především v oblasti HoReCa začali častěji setkávat s poptávkou po výrobcích s ekologickým zaměřením na bázi přírodních materiálů. Jednalo se třeba o jednorázové nádoby z cukrové třtiny nebo o biologicky rozložitelné čisticí a mycí prostředky. To však, bohužel,



1. Hygienický stojan na čerpací stanice  
2. Stojan na dezinfekci rukou s pákovým dávkovačem dezinfekce jsou námi vyvinuté výrobky.

s nástupem pandemie ustoupilo stranou a znovu se vrátila poptávka po výrobcích, které zajišťují základní hygienické požadavky stanovené státem v rámci pandemie,“ říká Tereza Chlupová.

## Udržitelná budoucnost

Dlouhodobým cílem společnosti Anglo česká je nicméně stále velký důraz na eko-

logický přístup v oblasti hygieny. „V naší nabídce můžete nalézt kromě biologicky rozložitelné mycí a čisticí chemie například odpadové pytle z granulátu z tříděného odpadu nebo úklidovou techniku vyráběnou z druhotného plastového materiálu (tzv. second life plastic),“ říká Tereza Chlupová a pokračuje: „Ve spolupráci se zákazníky jsme začali hledat řešení v oblasti třídění biologického odpadu na čerpacích stanicích. Týká se především separace kávové sedliny od ostatního odpadu. Tento projekt byl pandemií bohužel prozatím pozastaven, přesto pevně doufáme v brzké pokračování.“

Jinak se během pandemie na čerpacích stanicích stal velmi úspěšným výrobkem ekologický dezinfekční přípravek na povrchy. „Společně se zákazníky na čerpacích stanicích se zabýváme problematikou nakládání s odpadem z jednorázových mikrotenových rukavic, které jsou čteně využívány a jejich likvidace v návaznosti na systém třídění odpadu není dořešena. Snažíme se cíleně zvyšovat podíl výrobků snižujících ekologickou zátěž v naší nabídce,“ vysvětluje Tereza Chlupová.

Oblast hygieny a vše s ní spojené se v době pandemické stalo jedním z nejdiskutovanějších témat rozhovorů a diskuzí jak odborné, tak laické veřejnosti. „I my jsme se o naše dlouholeté zkušenosti a znalosti rádi podělili s našimi zákazníky a pomohli jim co nejbezpečněji fungovat v jejich podnicích. Naším dlouhodobým záměrem je pomoci nalézt zákazníkům ucelené a ideální řešení hygieny v jejich provozech,“ říká Tereza Chlupová a dodává, že právě vloni myšlenka získala nový rozměr, například během opakovaných diskuzí týkajících se problematiky vysoušečů rukou.

Nastalá situace pak prověřila schopnost firem rychle reagovat na nečekané změny podmínek na trhu. „V některých případech se upevnila spolupráce s našimi dodavateli, ale zároveň nás to přimělo hledat nové partnery a tím rozšířit stávající nabídku sortimentu, abychom dokázali lépe zabezpečit aktuální poptávku,“ vysvětluje Tereza Chlupová.

■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: archiv Anglo česká



Situační fotografie s úklidovou technikou od firmy Anglo česká s. r. o.

# KAM I CÍSAŘPÁN CHODÍ PĚŠKY

Toalety a umývárny na čerpacích stanicích patří vesměs k vyšším standardům, než jaké jsou v běžných restauračních provozech. Nicméně se i tady setkáváme s místy, kde se zastavil čas, neřkuli s návratem do starých dobrých časů. Stále je dost pamětníků na otřesné podmínky veřejných záchodů na odpočívkách „Dé-jedničky“, kde se kradly kohoutky, umyvadla i záchodové mísy. Nadále platí, že úroveň národa poznáš podle záchoda – i obyčejný hajzlík si zaslouží svého majitele, který by se o něj staral.



## Zadarmo, nebo za poplatek?

Všichni jsme součástí společnosti, kde toho zadarmo není mnoho. Účty za vodné/stočné jsou „rány“, na které je nutné vydělat a které musí někdo zaplatit. Tím „někdo“ jsou vesměs zákazníci. Ať už skrytou formou v cenách piva a služeb, nebo přímou platbou za použití umývárny a toalet, jak je tomu u konceptu „2theloo“ ve společnosti Shell. U dvacítky vybraných čerpaček po více než pětileté zkušenosti se ukazuje, že zákaznické preference patří toaletám s nadstandardní čistotou a servisem. Základem konceptu 2theloo je

důraz na čistotu. Dnes je umocněn zvýšenou péčí a prakticky permanentním úklidem všech prostor toalet, jež jsou navrženy tak, aby se daly efektivně udržovat.

Zvláště nyní v covidovém období oceňují zákazníci žlutočervených pump jejich nadstandard a jsou za něj ochotni zaplatit. Využití toalet 2theloo na čerpacích stanicích je zpoplatněno, přičemž ale pořízený kupón lze v plné výši využít na nákup zboží či občerstvení na kterékoliv čerpací stanici Shell v České republice s konceptem 2theloo. Mimochodem, společnost Shell zahájila spolupráci s firmou 2theloo hned po jejím vzniku v prosinci

2011 v Holandsku. Na stejnou cestu s programem 2theloo se kupříkladu vydaly i čerpací stanice společnosti Total. Skulinu pro své podnikání našla v reakci na zářející skutečnost, že i na nejrůznějších místech je mnohdy obtížné najít udržovanou toaletu. První pobočka se otevřela v Amsterdamu. V současné době už jich má firma několik stovek nejen na čerpacích stanicích Shell, ale i v obchodních centrech, nákupních zónách či nádražích v Holandsku, Německu, Belgii, Polsku, Španělsku, Velké Británii, Portugalsku, Izraeli, Maďarsku, Kanadě, Norsku, České republice, Rakousku i Jižní Africe a dále expanduje. Mimochodem, opět se ukazuje, jak dalece je spolupráce společnosti Shell s jinými „profíky“ předvídavá (Billa, 2theloo, pronájem odpočívček...) a inspirativní i pro další hráče na trhu.

## Hygienické nároky stoupají

Před rokem, kdy se covid objevil i u nás, měli na některých čerpačkách tendenci omezit přístup na toalety a umývárny. Jinde začali s pokusy vybírat za jejich použití a vícenásledy za častější úklid, pokud zákazník nic nekoupil. Od té doby se toho mnoho změnilo ve smyslu násobně přísnějších nároků na kontakt se zákazníky, a především na úklid a čistotu všech prostor. Všechna veřejná prohlášení k ochraně zdraví zákazníků, zaměstnanců a provozovatelů jednotlivých řetězců rozhodně nezůstala jen na papíře a dodržování vysokých hygienických standardů zůstanou trvalým požadavkem i do budoucna.

Nadále platí, že celkový stav a vybavení toalet a umýváren je nutné vnímat ve třech rovinách: Provozovatel – Personál – Zákazník. Jako první je to provozovatel/majitel nastavující kapacitu, vybavení, design, hygienické standardy i kontrolní systémy. Druhá rovina je dána kvalitou a úrovní obslužného personálu, který zajišťuje každodenní pravidelnou péči a údržbu. Třetí rovinu tvoří široká škála zákazníků daná nejrůznějšími kulturními, společenskými a samozřejmě i hygienickými návyky.

## Čistotou k vyšším obrátům

Zákazník veřejné WC vnímá velice citlivě a v daném kontextu hodnotí celou čerpací stanici. Je nasnadě, jak silný vliv má momentální stav toalet na jeho nákupní chování. Provozovatelé proto v drtivé většině nelitují peněz při navyšování standardu při jejich rekonstrukcích či nové výstavbě.

Ještě větší tlak je v tomto směru nutně vyvíjet na personál! Ten je rozhodující a svým

každodenním jednáním ovlivňuje i chování zákazníků. Jestliže se ještě loňskou zimu našly případy, kdy personálu byl špatný stav toalet tak trochu lhostejný nebo na něj prakticky rezignoval, je dnes situace výrazně jiná a pomáhá i kritika ze strany zákazníků. Lidé si stále více uvědomují, co pro jejich zdraví a život znamená čistota a hygiena i v širších souvislostech. Skončily výmluvy, že zašla špina z podlahy a sanitárního zařízení prostě nejde odstranit, v kabinkách jen díky nenechavým zákazníkům chybí háček a zamykání kabinek či osvětlení nefunguje, protože to někdo jiný neopravil, že odpadky a rozlitá voda na zemi či přeplněné koše jdou na vrub někomu, kdo fakticky odjel již před hodinou. Obsluha čerpacích stanic, která se takto vymlouvá ještě dnes za zostřených hygienických kontrol, by si měla uvědomit, že o pár kilometrů dál na jiné typově podobné čerpací stanici to naopak jde bez problémů. A proto znovu připomínáme: podle momentálního stavu čistoty a pořádku na toaletách čerpací stanice si zákazníci utvářejí obraz o kulturní úrovni přítomného personálu. Sekundárně ji spojují se značkou na totemu a už předem se rozhodují, zda tu příště natankují.

## Toalety – kritický bod úklidu

Mohli bychom psát o WC zvláště pro děti, invalidy, pro personál, o sprchách, nejrůznějších typech osušovačů rukou, čističkách vzduchu, vůních, hudbě, luxusních dlaždičkách či o designových doplňcích. Podstatně důležitější je však čistota toalet a umývárén, které jsou nejčastěji kritickým místem úklidu a terčem stížností. Nedostatečný úklid těchto prostor kazí nejen dojem z celé čerpací stanice, ale jsou i zdrojem chorob. Studie prokazují, že nebezpečné biologické nečistoty z toalet se přenášejí po celé budově na podrážkách bot, vzduchotechnikou, horkovzdušnými sušáky rukou apod. Tradiční úklidové nástroje, jako hadry, mopy, kbelíky ale na důkladný úklid toalet nestačí. Slabým článkem snahy o zajištění čistoty a hygieny v budovách jsou i sami úklidoví pracovníci, kteří mohou přenášet bakterie a nečistoty po celé budově na rukou (rukavicích), oděvech nebo na kolečkách úklidových vozíků. Věřme, že skončila praxe, kdy stejným „hadrem“ se vytřelo na toaletách i v dalších prostorách. Jak ukazují zahraniční zkušenosti na velkých čerpačkách a jejich sezonně nejfrekventovanějších toaletách se vyplatí najít důležitou osobu, která dokáže udržet permanentní pořádek nejen na toaletách, ale i mezi jejich nedočkavými návštěvníky.



## Jak na správnou očistu WC

Užitečné jsou manuály od výrobců úklidové techniky, ale i vychytávky a zkušenosti profesionálních úklidových pracovníků. Bez podlahových mycích strojů s odsáváním, vysavačů a parních a vysokotlakých čističů a zametacích strojů to prostě nejde a záleží na provozovateli ČS, jestli se rozhodne pro vlastní techniku, nebo pro profesionální úklidové služby. Důležité je pravidelně utírat dezinfekcí WC mísu, prkénko, použít dezinfekční prostředek, např. Sanytol, Savo, Larrin, Domestos aj., a také splachovač. Pokud není na WC bezdotykové splachování, musí být častá i očista klik u dveří, které jsou také potenciální líhni všech možných bakterií a virů. Vícekrát do měsíce by mělo proběhnout i generální čištění na toaletách. Navzdory všem preventivním prostředkům se v záchodové míse v důsledku usazování minerálů tvoří nepěkné kroužky. U usazenin nepomůže jen aplikace čisticího prostředku, nezbytná je i poctivá ruční práce: mechanické očištění štětkou (nutné je nezapomenout při této mechanické očištění na prostor pod okrajem mísy, kde vznikají usazeniny). Důkladnou očistu je nutné dopřát i záchodovému prkénku a všem úchytnům. Při „záchodovém úklidu“ je nutné věnovat pozornost nejen samotným mísám, ale také podlaze, stěnám a v neposlední řadě i všem dalším zařízením, které tvoří součást toalety: zásobníkům na toaletní papír či např. na papírové ručníky, záchodovým štětkám, odkládacím plochám, věšákům a umyvadlům. Při čištění toalet se uplatní textilie z mikrovláken. Texti-

lie z mikrovláken potřebuje méně vody, méně chemického prostředku a méně úsilí na čištění než klasické látky či utěrky. Díky menšímu množství vody i prostředku oschnou povrchy rychleji. Tím se zkrátí doba uzavření toalet při úklidu a sníží se riziko uklouznutí a pádu. Pozornost je třeba věnovat jak úklidu toalet, tak jejich vybavení.

Vše začíná už u sanitární keramiky a jejího výběru. Obvyklou výbavou pánských toalet ve veřejných objektech jsou pisoáry. Stále ještě novotou jsou tzv. bezvodé pisoáry užívané na toaletách odpočívák a fungující prakticky na principu suchého záchodu, ale mnohem hygieničtěji. Hydrostatickou vzrovnou ploškou nacházející se v sifonu pisoáru je zaručen odtok moči a znovuzavření sifonu bez zápachu. Plovák je skrze tekoucí moč z mísy pisoáru tlačěn dolů a po ukončení vyplave zase nahoru proti gumové horní části sifonu. Vše, co se nachází v sifonu, vyteče vypouštěcími otvory bez spláchnutí do kanalizace. Patentovaný a vyměnitelný sifon, který se vsazuje, dělá tedy splachování zbytečnou a nepotřebnou záležitostí. Pisoár nemá žádné ovládací díly a skrze patentovanou formu nic nevytéká zpět. Design pisoáru je navržen minimalisticky, aby neměl žádné zbytečné plochy, kde by se držely bakterie a usazeniny. Je vyroben jako jednotný odlitek a nejsou na něm tudíž žádné spoje. Řešení tak šetří vodu a zároveň zajišťuje čistotu na toaletách bez nepříjemného zápachu.

Pozornost je třeba věnovat i výběru záchodových mís. Snadnost údržby mísy ovlivňuje např. konstrukce vnitřního splachovacího kruhu. Ať už je ale kruh otevřený, uzavřený, či polouzavřený, nikdy při spláchnutí nezajistí zcela rovnoměrné opláchnutí vnitřní části mísy. A i sám splachovací kruh představuje záhyb, v němž se mohou nerušeně usazovat nečistoty a bakterie. Řešením může být WC s mísou bez oplachovacího kruhu (tzv. rimless toalety). Díky své konstrukci nemá mísa obtížně přístupná místa, je rovnoměrně umyta na jedno spláchnutí a nedochází k usazování nečistot a bakterií. Toaleta se udržuje čistá snáze než klasické typy. Hodně lidí na klozet nahlíží nejen jako na hygienickou nutnost, ale také jako na designový a zklidňující prvek s tlumenou hudbou. Ani tyto aspekty není radno podceňovat a bylo by chybou drahé obklady či dlažby „podtrhnout“ nejlevnější mísou či jinými rušivými vlivy.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca  
FOTO: autor



## POCTIVÁ POLÉVKA JE GRUNT

Pro velkou část profesionálních řidičů jsou polévky prvním jídlem a proti nejsou ani diabetologové. Polévky doplňují denní příjem tekutin, dokážou prohřát žaludek a připravit jej na příjem dalšího jídla. Pokud jde o sytější přesnídávkové polévky, není ani další jídlo nutné, protože se podává s pečivem jako lehký oběd. Není divu, že polévky v nabízeném menu hrají na pumpách prim.

### Ranní rituály

Každý řidič z vlastní zkušenosti ví, že s plným žaludkem za volantem roste únava a klesá pozornost. Někdo jede jen na ranní kávu s cigaretou, kdo ale jen trochu myslí na své zdraví, polévku nevynechá. Na každé čerpačce, kde teď parkuje víc kamionů než obvykle (uzávěry okresů a jiná opatření omezující přesun osob), by měla v bistru i na parkovišti vonět ranní polévka. Jsou vyhlášená místa, kde se řidiči kamionů rádi zastavují jen proto, že si tam pochutnají. Stačí se podívat na internetové truck-forum, kde si řidiči velmi často předávají informace o tom, kde se dobře najedli.

V Česku je ale takových míst stále méně a příliš rychle se mění – vesměs k horšímu. Řidiči sami říkají, že nové koště dobře mete. Zpočátku mnozí chválili kotlíkové polévky např. u MOL, Benziny, Shell, teď jsou srovnávány s čínskými pytlíkovými polévkami. Lepší, ale dražší zkušenosti s polévkami a menu mají z Itálie, Španělska, Rakouska, Francie i na českých pumpách vesměs u hranic a v menších městech ve vnitrozemí. Sami vzpomínáme na příklady výborné domácí kuchyně a vynikající polévky na celé řadě čerpacích stanic, o kterých jsme v minulosti psali, kde už ale často bývá všechno jinak.

Dnes se dobrá kuchyně přes internet, vysílačky a mobily šíří mezi řidiči velice rychle a snad ještě rychleji zvěsti, komu bylo po nějakém tom jídle špatně. A pozor! Právě špatná zkušenost zůstává zafixována nejdéle, ještě v době, kdy už není aktuální. To samozřejmě platí i o polévkách. V gastronomických provozech by měly být podle hygienických pravidel připravené a konzumované v jednom dni – tedy v průběhu 24 hodin. Všichni ale dobře vědí, že čerstvé polévky bývají lepší až druhý den. Proto se s jejich přípravou často začíná v předvečer, aby byly připraveny ke konzumaci právě na ráno a pak v průběhu dne až do večera. Je tu samozřejmě i dodavatelské řešení ➔

# NATURA™

ZAŽEŇTE SVOU ŽÍZEŇ  
PO PŘÍRODĚ

NOVINKA



LEHKÁ CHUŤ OVOCE.  
A NIC VÍC.

---

BEZ CUKRU A SLADIDEL.

➔ z nějaké velké centrální vyvařovny – pohodlnější pro personál čerpačky, ale velkou oblibu u konzumentů nelze očekávat.

### Instant kontra klasika

Instantní polévky jsou velmi jednoduché na přípravu a šetří čas. Vesměs je stačí pouze zalít horkou vodou a ihned konzumovat. Běžné instantní polévky mají vysoký obsah soli, látek na zvýraznění chuti (zejména glutamátu), jsou velmi chudé na bílkoviny, vitamíny a minerální látky. Je to tedy strava, která nijak neprospívá zdraví, a i když si jí kamionáči připravují velice často sami, měli by u této suroviny dbát na pečlivější výběr i na její dochucení čerstvou zeleninou, cibulí, česnekem, petrželkou apod. Naštěstí se instantní polévky brzy přejí a jejich konzumenti začnou hledat čerstvé, poctivě připravené.

Ne každý profesionální řidič má k dispozici chutnou a výživnou polévku „od maminky“, pěkně zamraženou v lednici auta. Právě po takových ale všichni touží,

a pokud je na čerpačkách dokážou připravit a ve vyhlášené kvalitě dennodenně nabídnout, je dlouhodobý úspěch zaručen. A to i v současné mizérii, kdy se polévky i další jídla vydávají doslova z okénka bistra do okénka kamionu.

### Rozdělení polévek

Kuchaři samozřejmě vědí, jak se polévky dělí a připravují. Naše informace je spíše pro ženy pracující na čerpačkách „jako“ kuchařky, které vyučil život a dlouholetá praxe v domácnostech.

**Hnědé polévky.** Čisté, syté vývary z masa, kostí a zeleniny. Doplnujeme je vložkou nebo zavářkou.

**Bílé polévky.** Jsou zahuštěné jíškou. Jejich základ tvoří slabší, kvalitní vývary z kostí. Jsou to běžné každodenní polévky.

**Přesnídávkové polévky.** Husté, ze silnějších vývarů, velmi syté a s masitým podílem. Znamená to, že v polévce jsou

kousky masa nebo uzeniny. Tyto polévky podávají bufety jako rychlé občerstvení nebo místo oběda. Typické jsou gulášovky, dršťkovky, drůbeží či hovězí vývary s masem a další. Obvykle se podávají s čerstvým dopékaným pečivem, dobrým měkkým chlebem, a to hlavně od časného rána po celé dopoledne.

**Ostatní polévky.** Jedná se například o studené, ovocné polévky, které se podávají v horkých letních měsících jako chladivé občerstvení.

**Speciální polévky.** Neobvyklé vývary (rybí polévka) a krajové polévky. Oblíbené jsou zelňačky, v Čechách a Krkonoších podkrkonošské kyselo. Na Slovensku, Ukrajině, Polsku a v Rusku boršč, fazolové polévky, v Itálii zeleninová minestrone, v Německu Eintopf, na Balkáně Čorba. Všude lze nalézt polévkové přesnídávky – jen je neošidit a sázet na kvalitu!

■ AUTOR: Mikuláš Buleca  
FOTO: archiv



Samoobslužný polévkový kout v bistro čerpací stanice MOL na dálnici D8 (Varvažov)



# KINLEY®

NA NOVÉ OBZORY



# PERIPETIE MRAZIVÉHO OBČERSTVENÍ

Společnost Bidfood patří mezi největší distributory potravin v České republice. Do jejího portfolia mimo jiné patří i výroba zmražených potravin Nowaco nebo populární zmrzlina Prima. A právě o chladivé sladké pochoutce jsme si před nadcházející sezonou povídali s vedoucím Divize zmrzlina společnosti Bidfood Prokopem Volfem.

## Jak dlouho pracujete pro Bidfood a co Vás na Vaší práci baví nejvíce?

Pro Bidfood a konkrétně pro Prima zmrzlinu pracuji třetím rokem. Práce je to občas těžká, zvláště proto, že zmrzlina si sami vyvíjíme a vyrábíme v naší potravinářské továrně v Opavě. Nemáme tedy luxus obřího RaD oddělení a megatovárny po Evropě, kde zapnete knoflík a vše vždy funguje. S kolegy prostě občas musíme improvizovat, dobře komunikovat, ale dokážeme pak i vyvinout zmrzlinu, kdy přesně trefíme české chuťové preference, jako třeba Mrože, Kubu a já pevně věřím, že i letošní novinky Pegas Premium se mezi zákazníky dobře uchytí.

## Kolik zmrzlin aktuálně vyrábíte, myslím tím nejen počet druhů?

Momentálně máme v portfoliu na novou sezonu 31 impulsních produktů a 33 rodinných balení. Je docela těžké být schopni takto široký sortiment nabídnout, držet na skladě a nevypadávat z něho, když je hezké počasí. Dále vyrábíme vlastní kopečkovou zmrzlinu Prima a kopečkovou řadu La Panna. Vlastní výroba nám ale vždy dává dvě obrovské výhody: máme 100% kontrolu nad vysokou kvalitou, kterou od svých výrobků nekompromisně požadujeme, a můžeme podle potřeb svých zákazníků velmi rychle reagovat a vyrobit zrovna ten produkt, po kterém je v daném období největší poptávka.

## Působíte ve zmrzlinách jen na českém trhu, nebo vyvážíte také do zahraničí?

Naší prioritou je působit hlavně na českém trhu, pro který i téměř všechny novinky vyvíjíme a nastavujeme, ale dovážíme i na Slovensko, kde máme sesterskou firmu Bidfood Slovensko.

## Prodáváte zmrzliny jen v segmentu retailu, nebo i HoReCa? A pokud ano, v jakém poměru?



Prodáváme samozřejmě nejen do retailu, ale i do naší gastronomie. Většinu prodeje ale máme i nadále na výrobcích Mrož, Pegas a Ruská od Mrazíka právě v retailu. Na kanálu čerpacích stanic prodáváme především impulsní zmrzlinu a spolupracujeme s partnery na výběru optimálního sortimentu právě pro ně, abychom jak my, tak naši partneři maximalizovali zisk v dané lokalitě.

## Nejchladnější období v roce máme za sebou. Jak výrazný bývá v zimních měsících pokles prodeje oproti letním měsícům?

Pokles prodeje je pro nás znatelný, ale nedá se říct, že by se zmrzlina v zimě neprodávala. Během chladnějších období jsou u zákazníků mnohem populárnější rodinná balení. Velký prodejní růst těchto zmrzlin nastává hlavně během Vánoc a čím dál častěji i kolem Valentýna. Navíc atraktivní nové příchutě jako Dark Cherry Chocolate, Caramel Glazed Hazelnut jsou relativně nové směry ve zmrzlinářství, které byly zatím u nás neprozkoumané. Těšíme se tedy na první zprávy od zákazníků, jestli je potěšily a jestli jim chutnaly.

## Čím nalákáte naše čtenáře na letní zmrzlinovou sezonu? Jsou nějaké novinky u Prima zmrzlin, nové produkty či trendy ve výrobě?

Pro letošek máme v Primě připravených spoustu novinek. Do sezony jdeme především s výrazně vylepšenou řadou Pegas Premium, která se rozšířila a vylepšila jak v chuti, tak v designu. Směsi zmrzlin jsou vyrobené z poctivé smetany, nejsou založené na nákupně levnějších rostlinných tucích. Výrazně jsme také přidali čokoládu tak, aby tloušťka čokoládové vrstvy co nejvíce potěšila a aby lidé dostali za svoje peníze skvělou hodnotu.

Rozšíření se dočkala i řada Mrož. Novinkami jsou Mrož Smoothie Jahoda se 45% podílem jahod a Mrož Smoothie Mango se 45% podílem manga. V posledních letech se právě lehčí ovocné zmrzliny staly trendem na našem trhu, zvláště pak příchutí mango.

Novinkou, která bude dostupná hlavně v gastronomii, je naše La Panna Real Pistacchio. Pistáciová smetanová zmrzlina, která je vyrobená z pravé pistáciové pasty a neobsahuje žádné náhražky.

## Na FB stránkách uvádíte, že se pro Pegas Premium chystá nové označení UTZ, vysvětlíte nám, co to znamená?

Do letošního sezony jsme se rozhodli vstoupit zodpovědněji a plošně jsme na výrobcích Pegas Premium přešli na UTZ certifikované kakao. Toto značení znamená, že jsme se zavázali nakupovat kakao, které splňuje předepsaná pravidla pro odpovědnou zemědělskou výrobu a dodávku a udržitelné metody pěstování.

## Jak si udržujete stálé zákazníky? Čím se Prima zmrzliny liší od konkurence?

Zákazníkům se snažíme nabídnout nejlepší poměr kvalita-cena. Snažíme se být buď výrazně kvalitnější a podobně drazí jako konkurence, nebo podobně kvalitní a levnější. V poměru kvalita-cena bychom ale pro zákazníky měli být první volbou. Máme vlastní distribuci a prodejní tým. Díky tomu jsme schopni zmrzliny objednat a zavést několikrát týdně na kterékoli místo v České republice. Zákazníci se na nás tedy mohou vždy spolehnout, a když je venku hezké počasí, nemusí se bát výpadků. Zavezeme podle jejich objednávek a potřeb většinou druhý den ráno.

■ AUTOR: PR Bidfood  
FOTO: archiv





# NOVÝ PEGAS



[www.pegaspremium.cz](http://www.pegaspremium.cz)





V roce 2020 společnost Bonett prodala téměř 16 milionu m<sup>3</sup> stlačeného zemního plynu pro dopravu, čímž opět posunula své maximum. Svůj podíl na trhu zvýšila na 17,3 %. Vedle deseti nových stanic na CNG plánuje velké investice v řádu stovek milionů do LNG a biometanu.

### Nárůst o 15 procent

Pro českou skupinu Bonett byl loňský rok úspěšný hned ve dvou ohledech. Na 45 stanicích ve své síti totiž prodala téměř 16 milionu m<sup>3</sup> CNG, což ve srovnání s předchozím rokem představuje nárůst o 15 %. Bonett se tak významnou měrou podílel na celkové spotřebě CNG v Česku, která dosáhla přes 90 milionů m<sup>3</sup>, a to podílem přes 17 %. Meziročně se tak podařilo navýšit tržní podíl a díky tomu se Bonett po roce opět vrátil na pozici největšího prodejce CNG pro dopravu u nás.

„Samozřejmě nás velmi těší, že jsme opět jedničkou českého trhu. V tak náročné době je pro nás cenné i zvýšení tržního podílu,“ přiznává Václav Holovčák, člen

představenstva společnosti Bonett Gas Investment. Vloni Bonett posílil síť plnicích stanic na celkem 45 stanic, letos je v plánu zprovoznění dalších minimálně 10 stanic.

### Tři nové vodíkové stanice

„Vedle budování sítě CNG se letos chystáme zaměřit i na vodíkové a LNG stanice. Aktuálně budujeme první tři vodíkové stanice v ČR, pro naše LNG stanice vyřizujeme stavební povolení, do 2 let bychom chtěli mít minimálně osm LNG stanic na hlavních dálničních tazích,“ přibližuje plány Václav Holovčák. „Jsme připraveni investovat do regionálních projektů pro vnitrostátní dopravce, kteří mají více než 20 vozidel, a to nejen v Česku, ale i na Slovensku a v Polsku,“ dodává.



V roce 2020 opět přibýlo osobních vozidel na našich silnicích, na celkové spotřebě se podílí i ekologické CNG autobusy, jejichž počet meziročně opět stoupl o dalších tři sta. Každý desátý městský autobus jezdí na CNG, z toho polovina z nich je plněna technologií dodanou skupinou Bonett.

■ PR Bonett  
FOTO: archiv



Návštěvníci a zaměstnanci společnosti ZET.office v areálu Nové Zbrojovky v Brně si nyní mohou své elektromobily nově nabíjet na parkovacím stání před budovou a platit za tuto službu bezkontaktní platební kartou.

### Nové nabíječky v Brně

Na začátku roku 2021 se společnosti Sonet member of Payten podařilo navázat spolupráci s významným obchodním partnerem z hlediska elektromobility, společností CDS Cars. Následně integroval vývojový tým komunikační protokol terminálu, otestoval propojení a již letos v březnu byla instalována nová platební technologie do nabíjecích stanic pro elektromobily v areálu Nové Zbrojovky u budovy ZET.office. Její návštěvníci a zaměstnanci mají nyní možnost nabíjet elektromobil na každém stojanu zvlášť, a to pomocí vlastních RFID karet či nově i prostřednictvím bezkontaktních platebních karet.

V současné době se jedná celkem o šest parkovacích stání, kde je každé dvojici přiřazen jeden nabíjecí stojan se dvěma postranními konektory. Je to jednoduché a elegantní řešení, které nenarušuje ráz nově vznikajícího areálu a současně zapadá do moderního prostředí, kterým Nová Zbrojovka je.

Nabití elektromobilu zvládne každý přímo na parkovacím stání. Před samotným nabitím je nutné na hlavním platebním modulu vybrat stojan, který chcete pro nabití elektromobilu využít, čímž zároveň aktivujete platbu kartou. Okamžitě dochází k online platební transakci v hodnotě 500 Kč a po jejím dokončení je zákazníkovi umožněno nabití vozidla. Po dokončení nabíjení zákazník dostane doklad o transakci elektronicky.

### Počet nabíjecích míst roste

Míst k nabíjení elektromobilů výrazně přibývá. Jednotliví provozovatelé nabíjecích stanic, jako například společnost E.on, mají pro své zákazníky mapu míst, kde lze elektrickou energii čerpat. U příslušného místa samozřejmě nechybí informace, zda se jedná o klasickou nabíječku, či rychlonabíječku. Zákazník si potom může jednoduše spočítat, za jak dlouho taková nabíječka elektromobil nabije. K určení této doby stačí znát kapacitu baterie svého

elektromobilu a výkon nabíječky v kWh. První hodnota se vydělí druhou a výsledkem je doba, za kterou se baterie elektromobilu zcela nabije. Pro porovnání: v domácím prostředí je doba nabíjení cca 6 hodin, zatímco u vybraných dobíjecích stanic je zákazník schopen již po hodině odjíždět s plně nabitou baterií.

Příkladem jsou třeba nabíjecí stanice na Letišti Brno nebo v areálu čerpací stanice Benzina ve Vystrkově u Humpolce, kde také najdete platební technologie od společnosti Sonet member of Payten. Její platební technologie pro samoobslužná zařízení jsou ostatně integrována v mnoha dalších oblastech. Za zmínku stojí samoobslužné čerpací stanice, parkovací systémy, výdejní boxy a mnoho dalších zařízení od společností Siemens, Bonett Gas Investment, Bors Břeclav, Kontakt – služby motoristům, ICOM Transport, ATM Energy, Innogy Energo, Gazprom NGV Europe nebo Pražská plynárenská.

■ AUTOR: Jan Uher  
FOTO: Archiv Sonet

# PALIVO BUDOUCNOSTI?

Stlačený zemní plyn i LPG jsou sice ekologičtější alternativy benzínu a nafty, ale stále se jedná o fosilní paliva. V blízké budoucnosti by se však mohlo více rozšířit i ekologicky šetrnější Bio LPG vyrobené z obnovitelných zdrojů. Někde ho už dnes pořídíte na českých čerpacích stanicích.



## Podnebí se zlepšuje

V souvislosti s krizí kolem pandemie koronaviru bývá často uváděno zlepšení kvality ovzduší vlivem nižší dopravy. Podle odborných studií se na lepší kvalitě ovzduší ve městech a obcích podílí také větší využívání zemního plynu a LPG ve formě propan-butanu i samotného propanu. Podle studie Fakulty technologie ochrany prostředí Vysoké školy chemicko-technologické v Praze v Česku lidé nejvíce zatěžují životní prostředí vytápěním a provozem klimatizací. Je to dáno hlavně častým využíváním fosilních paliv a mnohdy i zastaralou technologií vytápění s vysokými emisemi.

Celkově se ale kvalita vzduchu v České republice zlepšuje. Podle dat Českého hydro-meteorologického ústavu už několik let klesá počet vyhlášených smogových situací a letos v zimě nebyla vyhlášena žádná. Kromě současného omezení dopravy za to může též větší vy-

užívání ekologičtějších paliv v domácnostech. „Počet smogových situací klesá soustavně od roku 2017 z tehdejších 39 až na aktuální nulu. Je zajímavé, že tento trend kopíruje dopad takzvaných Kotlíkových dotací na podporu výměny starých neekologických kotlů. Jejich první vlna byla vyhlášena v roce 2015 a právě v posledních třech letech se začíná pozitivně projevovat jejich přínos,“ řekla Lenka Kovačovská, výkonná ředitelka Českého plynárenského svazu (ČPS).

Na rozdíl od kotlů na tuhá a kapalná paliva, jako je uhlí, dřevo nebo topný olej, mají zemní plyn i LPG daleko čistší emise. „Ve srovnání s emisemi kotlů na dřevo a uhlí obsahují spaliny z LPG a zemního plynu jen nepatrný zlomek škodlivých aromatických uhlovodíků a polévatvého prachu. Využívání těchto paliv proto daleko méně zatěžuje lokální životní prostředí,“ popisuje výhody plyných paliv Jiří Karlík ze společnosti Primagas a dodává, že LPG, které má ve srovnání se zemním plynem více než

dvojnásobnou výhřevnost, je díky propanovým zásobníkům možné výhodně využívat hlavně tam, kde nelze vybudovat přípojku k plynové distribuční síti.

## Budoucnost patří Bio LPG

Ačkoli je možné zemní plyn i LPG považovat za ekologické zdroje energie, přece jen jde o fosilní paliva, která přispívají k produkci CO<sub>2</sub>, a nejspíš tedy i k oteplování zemského klimatu. Zemní plyn se totiž těží v ložiscích a LPG vzniká ze 40 % jako vedlejší produkt při rafinaci ropy. Zbýlých 60 % produkce LPG se poté získává separací při těžbě zemního plynu. I za LPG by se ale v blízké budoucnosti mohla objevit uhlíkově neutrálnější náhrada, takzvané Bio LPG vyrobené z obnovitelných zdrojů.

„Bio LPG se jeví jako velmi slibné a ekologické palivo. Chemicky je úplně identické s běžným LPG a obě tyto složky se dají libovolně mísit a zaměňovat. Bio LPG je už běžně v prodeji na evropských trzích a očekává se, že jeho produkce v následujících letech poroste,“ popisuje novou technologii Jiří Karlík.

Bio LPG vzniká přeměnou rostlinných olejů a organických odpadů na plynné složky. Z hlediska uhlíkové stopy je Bio LPG o 40 až 70 % šetrnější než běžné LPG. Ve srovnání s naftou je pak jeho uhlíková stopa ještě menší, protože produkuje o 90 % méně emisí CO<sub>2</sub>. Vzhledem tomu, že je Bio LPG identické s běžnou směsí propan-butanu, nejsou pro jeho využívání potřeba žádné úpravy kotlů či palivových systémů aut.

„Zatím se Bio LPG vyrábí hlavně z rostlinných olejů. To ale není dlouhodobě udržitelné a lze očekávat, že v dalších letech se více rozvine jeho výroba z organického odpadu a celulóзовé biomasy,“ dodává k budoucnosti technologie Jiří Karlík. Podle údajů společnosti Primagas se očekává, že v roce 2022 naroste světová produkce Bio LPG na 400 000 tun.

## Bio LPG je poprvé i v Česku

Vloni bylo na český trh dodáno prvních 15 tun Bio LPG. Z hlediska uhlíkové stopy může být až o 90 % šetrnější než nafta. Nejrozšířenějším alternativním palivem v Česku i ve světě je zkapalněný ropný plyn (LPG). I když jde z hlediska emisí o mimořádně čistý produkt, nemusí to v budoucnu stačit. S tím se BioLPG míchá, v budoucnosti by ale mohl být prodáván i čistý produkt.

Řešením je Bio LPG, které je vyrobené z obnovitelných zdrojů a chemickým složením je naprosto totožné s klasickým fosilním LPG. Z hlediska uhlíkové stopy může být Bio LPG až

o 70 % šetrnější než LPG a až o 90 % ve srovnání s kapalnými fosilními palivy. Konkrétní produkt aktuálně dodávaný na český trh je vyroben ze zbytků jídla a cukrové třtiny, a má dokonce o více než 80 % nižší emise než fosilní LPG.

Bio LPG vzniká jako vedlejší produkt při výrobě hydrogenovaného rostlinného oleje (HVO) nebo bioethanolu. Jde tedy stejně jako u klasického LPG v podstatě o vedlejší produkt. „Dobrou zprávou je, že do výroby Bio LPG nemusí vstupovat řepkové či palmové oleje. Bio LPG dodané aktuálně do Česka je totiž vyrobené ze zbytků jídla a cukrové třtiny použitých primárně na výrobu bioethanolu,“ popisuje Jiří Karlík. Vývojové projekty na výrobu Bio LPG v budoucnosti se ale soustředí na využití odpadu. „I kdyby bylo vyrobeno maximální množství Bio LPG jako vedlejší produkt při výrobě biopaliv, tvořilo by to jen asi 2 % z celkové světové spotřeby LPG. Nově se proto testují technologie na přímou výrobu Bio LPG z dřevěného odpadu, tedy odpadní celulózy, a lze předpokládat, že budou následovat i další způsoby výroby, např. ze smíšeného odpadu,“ dodává Jiří Karlík.

Bio LPG se na evropském trhu poprvé objevilo před třemi roky. První dodávka tohoto produktu z rotterdamské továrny společnosti Neste byla realizována pro SHV Energy, což je mateřská společnost českého dodavatele LPG, společnosti Primagas. Tato společnost prodává Bio LPG na trzích ve Francii, Německu, Beneluxu, Skandinávii a Spojeném království a v roce 2019 již distribuovala 49 tisíc tun Bio LPG. První dodávku na český trh aktuálně uskutečňuje právě společnost Primagas.

## Bio LPG nelze míchat s benzinem či naftou

Podle odborníků z České asociace LPG (ČALPG) přitom nelze v žádném případě Bio LPG chápat jako obdobu biosložek u konvenčních paliv, tedy benzínu a nafty. „Bio LPG je po chemické stránce zcela identické s klasickým LPG, jediným rozdílem oproti klasickému LPG je způsob jeho výroby. Jde tedy o plyny propan, butan a jejich směsi. Je tudíž libovolně v jakémkoliv poměru mísitelné s klasickým fosilním LPG a v konečném důsledku jej může nahradit ze sta procent,“ vysvětluje Ivan Indráček, výkonný předseda ČALPG.

Díky Bio LPG může spotřebitel snižovat svou uhlíkovou stopu, aniž by musel investovat do nových technologií, vozidel nebo infrastruktury. Dle různých studií a v závislosti na konkrétní technologii výroby je z hlediska uhlíkové stopy Bio LPG obecně o 40 až 70 % šetrnější než fosilní LPG a ve srovnání s dieselovým pohonem



Na český trh dodává BioLPG společnost Primagas.

lze snížit emise CO<sub>2</sub> o 50 až 90 %. „Bio LPG aktuálně dodávané na tuzemský trh je co do uhlíkových emisí oproti fosilnímu LPG dokonce o 83 procent šetrnější, vůči naftě pak o více než 90 procent. Ve výsledku ale pochopitelně vždy záleží na poměru Bio LPG a LPG, protože se oba produkty v praxi mísí,“ říká Jiří Karlík a dodává, že smysluplnost míchání obou produktů spočívá v dalším omezení emisí. „Než aby dodávku LPG přivezla jedna cisterna a Bio LPG druhá, je lepší, když vyjede jen jedna naplněná směsí.“

Výhodou LPG, potažmo Bio LPG je právě již plně rozvinutá stávající infrastruktura a existující zákazník. LPG se ve formě propan-butanu i čistého propanu využívá pro topné a technologické účely. Firmy jej v hojně míře využívají například pro pohon vysokozdvíhových vozíků a další mechanizace. Na LPG neboli autoplyn v Česku jezdí dle odhadů ČALPG asi 170 000 vozidel a lze jej dle statistik Ministerstva průmyslu a obchodu natankovat na více než 950 odběrných místech.

## Tovární úpravy tvoří jen pětinu registrací

Největší podíl totiž zaujímají přestavby starších a emisně problematictějších vozidel. Přestaveb bylo dle statistiky Ministerstva dopravy v roce 2019 v Česku provedeno 5 869, což výrazně převyšuje přírůstky ostatních alternativních pohonů. Nedávno aktualizovaný Národní akční plán čisté mobility počítá s budoucí podporou produkce Bio LPG. Jak uvádí dokument, ačkoliv je fosilní LPG samo o sobě z hlediska emisí mimořádně čistým palivem, stávající výhoda v budoucnosti nemusí být dostatečná.

Zatímco LPG vzniká jako vedlejší produkt při rafinaci ropy nebo při těžbě zemního plynu, Bio LPG není fosilním palivem. Vzniká výhradně

z obnovitelných zdrojů, obvykle také jako vedlejší produkt. „Prozatím je Bio LPG vyráběno zejména jako vedlejší produkt při výrobě HVO nebo z bioethanolu získaného ze zbytků jídla a cukrové třtiny, což je ostatně zdrojem aktuálních dodávek do tuzemska. Po roce 2020 se ale na trhu očekává postupný nárůst dodávek i cíleně vyráběného Bio LPG. Nově se testují technologie na výrobu Bio LPG z celulózy biomasy, tedy dřevěného odpadu, a lze předpokládat, že budou následovat i další způsoby výroby. Objem Bio LPG vyrobeného výhradně jako vedlejší produkt totiž nedokáže uspokojit rostoucí poptávku po palivu,“ dodává Ivan Indráček.

## Kolik stojí Bio LPG?

Výhoda LPG spočívá kromě ekologického přínosu také ve velmi příznivé ceně paliva. Zatímco litr benzínu či nafty stojí v Česku nyní kolem 30 korun, u LPG zaplatíte jen něco přes 12 korun za litr. Bio LPG se přitom na cenách LPG u čerpacích stanic nijak neprojevilo a v budoucnu by ani nemělo. „I když se v západní Evropě prodává Bio LPG pro topné účely přibližně o 5 až 10 % draž, v segmentu autoplynu se vzhledem k závazku ČR snižovat emise skleníkových plynů z dopravy cena LPG na stojanech našich čerpacích stanic zvedat nebude,“ říká Jiří Karlík z Primagasu.

V roce 2030 bude 22 % spotřebované energie v ČR pocházet z obnovitelných zdrojů a tento podíl by měl dále narůstat až do roku 2050. Tou dobou by již celá Evropská unie měla být klimaticky neutrální. A právě zelené plyny (hlavně bioCNG) by se na tomto přechodu měly velkou měrou podílet. V Česku mělo z obnovitelných zdrojů pocházet až 6 % zemního plynu.

■ AUTOR: Alena Adámková  
FOTO: archiv

# TECHNOLOGIE VE SLUŽBÁCH KOMFORTU



Prémiové SUV německé značky je dnes milionová investice, pokud uvažujete o konvenčním pohonu. Příkladem je tohle černé audi, které bylo loni průběžně modernizováno. Kromě elektrifikovaných verzí s možností dobíjení akumulátoru ze zásuvky zůstává v nabídce i ucelená řada zážehových čtyřválců a turbodieselů, které mohou mít čtyři nebo šest válců, pohon všech kol a samočinnou převodovku. My jsme si vyzkoušeli nejvýkonnější čtyřválec v modelu 40 TDI.

## Zadní světla s OLED technologií

Druhá generace Audi Q5 je na trhu od roku 2017. Loni nabídku rozšířila druhá karosářská varianta Sportback a v rámci toho došlo také k rozsáhlé modernizaci celé modelové řady. Zákazníkům to přineslo pokrok v efektivitě i výkonu pohonných ústrojí. Vylepšené SUV, které je postavené na koncernové platformě MLB pro vozidla s podélně uloženými motory, láká také na nové technologie osvětlení a modernější palubní systémy.

Změn se dočkal i vzhled. Nově tvarovaná přední maska nyní více koresponduje s designem modelových řad A6, Q3 nebo Q8. Změnil se i tvar předních světlometů, které

využívají výhradně LED technologii. V případě testovaného vozidla se jednalo o příplatkové světlometry Matrix LED, nicméně tentokrát na sebe poutaly pozornost spíše zadní koncová světla, která jsou poprvé u značky Audi vybavena technologií OLED, kterou znáte spíše z mobilních telefonů nebo televizí. Dostanete je za příplatek bezmála 39 tisíc korun (v paketu s Matrix LED za 66 900 Kč) a můžete si přitom zvolit jeden ze tří designů světelné grafiky. Jednotlivé světelné segmenty se však mění i s volbou jízdního režimu, a pokud se k vám ze zadu přiblíží někdo na vzdálenost kratší než dva metry, rozsvítí se celoplošně, aby upozornily na nebezpečí kolize.

Nejzásadnější změnou v interiéru je použití infotainmentu MIB 3, který přináší novou filosofii ovládání. Zmizel multifunkční ovladač MMI Touch na středovém tunelu a zůstalo jen hlasové nebo dotykové ovládání s haptickou odezvou prostřednictvím středového displeje s uhlopříčkou 10,1 palce. Nezměnil se však ovládací panel klimatizace stejně jako otočný ovladač pro světlá a stejný zůstal i multifunkční volant s intuitivními ovladači audiosystému, palubního počítače a tempomatu. Lehce upravena pak byla grafika displeje kontrolních přístrojů s uhlopříčkou 12,3 palce před volantem. Jinak modelová řada Q5 nabízí na předních i zadních sedadlech dostatečný prostor pro hlavu i nohy, přední vyhřívaná sedadla poskytují skvělou oporu a pohodlí na dlouhých cestách, vzadu pak můžete v případě potřeby využívat možnost podélného posunu sedadel (za příplatek 10 400 Kč) dělených v poměru 40/20/40 a uzpůsobit svým potřebám velikost zavazadlového prostoru.

## Pouze s automatem

Modelová řada Q5 nabízí ucelený program pohonných ústrojí dodávaných výhradně se samočinnými převodovkami. Základem

je čtyřválcový turbodiesel 2,0 litru o výkonu 120 kW ve verze 35 TDI, která má jako jediná z nabídky poháněná pouze přední kola. Nechybí přepínatelná zážehová pohonná jednotka o výkonu 195 kW (45 TFSI) ani šestiválcový turbodiesel 3,0 litru o výkonu 210 kW (50 TDI) a také plug-in hybrid 50 TFSIe o sdruženém výkonu 220 kW. Vrcholem nabídky je pak model SQ5 poháněný vznětovým šestiválcem o výkonu 251 kW.

Pod kapotou testovacího vozu byl zlatý střed nabídky neboli dvoulitrový vznětový čtyřválec o výkonu 150 kW. Součástí pohonné jednotky je v tomto případě nový 12votový mild-hybridní systém poháněný startér-generátorem (BSG), který zároveň dobíjí i čerpá energii z lithium-iontového akumulátoru. Tato motorizace mimo jiné umožňuje setrvačnou jízdu s vypnutým motorem při rychlostech nad 100 km/h a využívá funkce start-stop již při rychlostech pod 22 km/h. Příkladnou „emisní čistotu“ tohoto čtyřválece navíc umocňuje katalyzátor SCR Twindosing s dvojitým vstřikováním kapaliny AdBlue na eliminaci škodlivých oxidů dusíku.

Točivý moment se přenáší prostřednictvím sedmistupňové dvouspojkové převodovky na přední kola, v případě potřeby však vícelamelová spojka připojí i zadní kola. Ano, čtyřválec využívá systému, kterému u Audi říkají Quattro Ultra, zatímco tradiční mezinápravový diferenciál Torsen mají dnes u platformy MLB k dispozici pouze varianty se šestiválcovými motory. Ale nebojte, čtyřkolka tohoto Q5 funguje na kluzkých površích bezchybně, o případném připojení zadních vlastně ani nevíte a navíc je v normálním provozu celkově úspornější.



## Svižně i úsporně

Výkon perfektně odhlučněného čtyřválece s velmi kultivovaným během je v případě potřeby dostatečný, důkazem budiž akcelerace z klidu na rychlost 100 km/h za 7,6 s i nejvyšší rychlost 222 km/h. Zátah motoru je plynulý, ale nekompromisní, dvouspojková sedmistupňová převodovka mění jednotlivé stup-

ně skoro neznatelně, použití pádel na volantu v případě ručního zásahu do režimu řazení není ve většině případů nutné. I při vysokých jízdních průměrech je pak motor docela úsporný. V rámci testovacího týdne jsem při mírném překračování povolené rychlosti dosáhl průměrné spotřeby 7,1 litru na 100 km, při jízdách po městě to bylo o půl litru více.

Také podvozek je velmi dobře odhlučněný a spíše komfortní, jak jsem od tohoto prémiového SUV očekával. Zadní víceprvková náprava dokáže solidně vyhlazovat nerovnosti i na nízkoprofilových „dvacítkách“. S ohledem na koncepci tohoto SUV se očekává jistá nedotáčivost, nicméně přesné řízení s rychlou odezvou, ale větším poloměrem přináší řidiči celkem komfortní a bezproblémové ovládání za všech okolností.

Opravdové řídicí zážitky je sice třeba hledat někde jinde, ale pro každodenní potřeby je tohle audi skvělým společníkem. Stále platí, že se jedná o solidně postavené SUV s hodnotným interiérem a komfortním chováním pro každého, kdo na korunu nehledí a ocení kvalitu prémiové značky. Prostě takový rodinný ideál, který v základu minimálně přijde na 1 279 900 korun.

■ AUTOR: Jiří Kaloč  
FOTO: autor





# POTŘEBUJI ŘEV MOTORU A VŮNI SPÁLENÉHO BENZINU

Zatímco papíry na osobák získala Radka Baloušková až na třetí pokus, řidičské oprávnění na kamion zvládla napoprvé. A od té doby brázdí Evropu s mnohatunovým monstrem.

## Radko, jak se to přihodilo, že tak křehká mladá žena skončila zrovna za volantem kamionu?

Řidičkou kamionu jsem se stala omylem. Jako vyučenou automechaničku mě nechtěli nikde přijmout. Potřebovala jsem ale začít vydělávat peníze a byla mi nabídnuta práce na dodávce. Jen převozy po ČR. No a z převozů po ČR se stala Evropská unie a z dodávky na unii se stal kamion pro unii.

## Prý se vám kamiony vždycky líbily...

To je pravda. Kamiony mě fascinovaly, krásně duněly, když kolem mě projížděly a moc jsem jejich řidiče obdivovala.

Díky té dodávce jsem k tomu měla trochu blíž a začala o tom uvažovat. Vtáhlo mě to. A vídíte, dnes se téhle práci věnuji už dvanáct let. Mám najeto něco kolem dva a půl milionu kilometrů. První tři roky jsem to nahnala na dodávkách, tam člověk ujede 1000 km za noc, jezdí se skoro nonstop.

## Co je na vaší práci nejtěžší?

Trávení dlouhého času mimo domov a svou rodinu. S tím do toho člověk jde, ale i tak ho neminou chmury. Také práce s nakládkami a vykládkami za každého počasí. Ve vichřici, ve sněhové vánici, v prudkém dešti. Ale i tak mám tu práci nepochopitelně stále ráda. Naopak v pohodě je samotná jízda v tom velkém stroji. V zrcátkách se láme návěs, pod rukama řvou stovky koní a krotím 40 tun. Když se k tomu přidá západ slunce, je to v tu chvíli dokonalé.

## Kamionáci jsou přece jen většinou muži.

Chovají se k vám pěkně? Zažila jste i nějaké „dotěry“?

Muži se ke mně chovají dobře. Já se snažím být neviditelná, jsem spíš samotář. Ale když už, narážím na slušné lidi. Pár dotěrů jsem samozřejmě také zažila, ale kdo ne. Na téhle práci je fajn, že si mezi sebou řidiči hodně pomáhají, ať jde o muže, nebo ženy. Kolegialita tu funguje.

## Jak trávíte noci v kamionu?

Cítíte se bezpečně?

V noci se bezpečně necítím nikdy, ale člověk už to asi tolik nevnímá. Jsou místa, kde je to v pohodě, ideálně pod kamerou na benzínce nebo v areálu firmy. Také se mi stane, že zaparkuji z nouze kvůli nedostatku míst někde na samotě a probudím se s vykradenou nádrží. To se mi stalo loni na podzim. Ale i to k této profesi patří.

Jezdíte celou Evropou. Nemáte obavy, že vám do kamionu „naskáčou“ migranti? S tím jsou pak přece obrovské patálie?



Občas si říkám, jestli mi na návěs někdo neskočí. Třeba na chorvatsko-slovinských hranicích se mi pod návěs dívala policie, jestli někoho nepřevážím. Ale to se děje spíš na cestách do Anglie. Od nás tam jezdí jen asi tři kolegové, jinak tam nikdo v dnešní době nechce. Dokonce mi napsalo i pár řidičů do komentářů pod jedno video, že po dvaceti letech ježdění do Anglie s tím končí taky, že tam není o co stát a už tam jezdit nechťejí. Kolegové mi vyprávějí o uprchlících a jak je pravidelně vyhánějí z návěsu.

### **Benzínka, to je pro vás denní nutnost. Kde je mají nejčistší a nejkvalitnější?**

Na čistotu a kvalitu ve světě si hodně potrpí Němci, tam jsem zažila asi nejlepší hygienu. V ostatních státech už to tak slavné není. A je jedno, zda to je západní země, východní, nebo jižní země. To je opravdu individuální.

### **Co nejvíce na benzínkách využíváte? Máte vyhlédnuté ty lepší?**

Nejvíce používám sprchy a je pravda, že nemají vždycky dobrou úroveň. Často jsou plesnivé, teče tam studená voda a ještě třeba jen omezenou dobu. Teď zrovna mluvím o zahraničí. Benzínky v České republice ale vnímám podobně jako v zahraničí. Někde je to lepší, někde horší a člověk má časem vyhlédnutá místa.

### **Je nějaký rozdíl třeba, co se týká jídla a kávy?**

S kávou a jídlem je to podobné jako u nás. Mně nejvíce záleží na dobré kávě, kterou člověk na cestách potřebuje, a na občerstvení.

### **Jak se do takového obrovského kamionu čerpají pohonné hmoty?**

Obtížně, protože čerpáme z obou stran. Některé pumpy to u nás mají, některé ne a řidiči kamionu to trochu znepříjemňuje práci. A to i když jde o AdBlue. Není to asi ještě dobře vychytané.

### **Co některým našim benzínkám ještě chybí?**

#### **Co byste zlepšila?**

Pokud budu mluvit jako řidička kamionu, chybí



dostatek sprch a možnost nákupu potravin. Kamion jen tak u obchodního domu nezaparkuje a řidič je po spotřebování svých zásob odkázaný na bagety a párky v rohlíku. Ale některé benzínky jsou dobře zařízené i na teplé jídlo, posezení. To musím opravdu pochválit. A i jako řidička v osobáku využívám služeb, převážně občerstvení. Člověk už některé trasy zná, tak ví, kde je to nejlepší.

### **Máte z čerpacích stanic nějaký zajímavý zážitek, o který byste se s námi podělila?**

Jeden bych měla. Nevím, jestli je vtipný, i když po těch letech už možná ano. Neměla jsem tehdy moc zkušeností. V Rakousku na cestě do Itálie jsem tankovala, a protože jsem moc spěchala, nepohlídala jsem si při vyjíždění z benzínky návěs a při vytáčení jsem jeho koncem vyvrátila ze země tankovací stojan. Větší horko mi snad nikdy nebylo. Majitelka benzínky mě utěšovala slovy „to nic, to se stane“ a dala mi do ruky žeton na kávu. Sepsala jsem to s policií a nikdo to moc neřešil. Každopádně mi byla taková hanba, že už mě na té benzínce nikdy neviděli.

### **Máte nějaké oblíbené benzínky, kde vám je vždycky fajn?**

U nás mám ráda Shell a Benzinu. Obě totiž nabízejí jak kvalitní kávu, tak i teplé jídlo a Shell si hodně zakládá na čistotě WC. I atmosféra je tam pro mě úplně jiná než na ostatních čerpacích stanicích.

### **Jaké jídlo si nejraději na čerpacích stanicích dáte?**

Na pumpách si ráda dávám jak hotovky, tak i minuty. Záleží, na co mám zrovna čas a chuť. Saláty, které jím ke každému jídlu, si ale připravuji doma.

### **Je pravdou, že jedním z velkých problémů kamionáků je zaparkovat na noc?**

Problém s parkováním je veliký, ať už na pumpách, nebo mimo ně. Je tak zoufale málo parkovacích míst, že po 17 hodinách jízdy člověk prakticky parkuje po příkopech na výjezdu z pumpy a na odlehlých místech, které jsou jak dělané právě pro ty vykradače nafty.

■ **AUTOR:** Šárka Jansová  
**FOTO:** autor

**PETROL**  
MAGAZÍN

**Vydavatel:** PETROLmedia, s. r. o. **Redakce:** PETROLmedia, s. r. o., Na Dlouhém Lánu 508/41, 160 00 Praha 6 – Vokovice, IČ: 25586831, tel.: +420 224 305 350, www.petrol.cz **Ředitelka společnosti:** Gabriela Platilová (platilova@petrolmedia.cz) **Šéfredaktor:** Jiří Kaloč (kaloc@petrolmedia.cz) **Odborný poradce a editor:** Václav Loula **Redakční tým:** Alena Adámková (adamkova@petrolmedia.cz), Miroslav Petr (petr@petrolmedia.cz), Mikuláš Buleca, Šárka Jansová **Asistentka redakce:** Petra Hubková (hubkova@petrolmedia.cz) **Korektura:** Jan Heller **Grafické zpracování:** David Hodyc, HD-Design, www.hd-design.cz **Výroba a produkce:** Printo, spol. s r. o., Generála Sochora 1379, 708 00 Ostrava **Distribuce:** CASUS, direkt mail, a. s., Žilinská 5, 141 00 Praha 4 **Tým odborných poradců redakce:** prof. Ing. Milan Pospíšil, CSC., Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, Ing. Jan Mikulec, CSC., Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, Ing. Ivan Indráček, Společenství čerpacích stanic ČR, Boris Tomčiak, Finlord, Ing. Tomáš Novák, Ekobena.

Články označené PR jsou placená inzerce. Redakce neodpovídá za obsah a formu článků dodaných jako placená inzerce. Registrace MK ČR E 10214 ISSN 2336-7709. Časopis PETROLmagazín vychází šestkrát ročně.

## Zlatý



## Stříbrný

AutoMax



Christ

KODAP  
>eurodata



MONTI



SHERON



uniCODE  
SYSTEMS



WashTec

## Bronzový



bonett



Coca-Cola HBC  
Česko a Slovensko



italmec.

iWash  
complete wash systems

# U nás si natankujete směs pro ostřikovače přímo ze stojanu!



U stojanu  
přímo do auta



Platíte na pokladně  
spolu s palivem



Šetrné k životnímu  
prostředí



Příznivá cena



WWW.**EuroOil**.CZ





Extra dlouhé intervaly výměny oleje



Prodloužená životnost motoru



Výjimečný výkon motoru



Maximální ochrana motoru

Opel  
BMW  
Mercedes  
Chevrolet

Peugeot  
Citroën  
Fiat

Mercedes  
BMW • Fiat  
VW • Audi  
Škoda • Seat  
Renault

Ford

Renault  
Fiat  
Mercedes  
VW • Škoda  
Seat • Audi



# 1 LITR OLEJE DO KAŽDÉHO KUFRU

DOPŘEJTE SVÉMU AUTU PRÉMIOVOU KVALITU OLEJŮ MOL DYNAMIC  
A MĚJTE JE NA CETÁCH VŽDY PO RUCE

Zakoupíte na čerpacích stanicích MOL a Pap Oil

[molcesko.cz](http://molcesko.cz)