

PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN 4/2023

REPORTÁŽ

Tam, kde končí ropovod Družba

INTERVIEW

Luděk Niedermayer

MYTÍ

Christ na Pankráci

SHOP A GASTRO

Chemie v potravinách





Spolehlivý zdroj ČEPRO



SPOLEHLIVOST
A STABILITA



ZELENÁ
ALTERNATIVA



VODÍKOVÁ
BUDOUCNOST



Vstříc ekologicky šetrnější budoucnosti

Společnost ČEPRO v květnu 2023 otevřela svou první vodíkovou plnicí stanici ve skladu Mstětice u Prahy. Slouží nejen pro plnění všech typů vodíkových vozů, ale i pro výzkumné a testovací účely vybraným zákazníkům a zájemcům z řad komerční, odborné a akademické sféry.

Postupný přechod z fosilních paliv na ekologičtější formy energie je nezbytný. Firma jako spolehlivý zdroj a garant kvalitních pohonných hmot napomáhá hladkému přechodu mezi fosilní a alternativní energií v dopravním modelu České republiky.

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



Léto pomalu končí a blíží se podzim, který je u nás v redakci s výjimkou kovidových let vždy ve znamení příprav na odbornou konferenci Petrol Summit. Letos to ale bude jinak. Stejně jako přede dvěma lety jsme se totiž dohodli s organizací ČAPPO, která zastřešuje všechny aktivity petrolejářského průmyslu v ČR, na pořádání druhého ročníku konference Vize 2050. Hlavním tématem je samozřejmě energie v dopravě a diskutovat se bude o přechodu z fosilních zdrojů na obnovitelné. Všichni jistě budou souhlasit s tím, aby se co nejrychleji dosáhlo dekarbonizace dopravy v Evropě, kdy při jakémkoliv transportu lidí, zboží či materiálu nevznikají žádné emise CO₂, které urychlují nevratné změny klimatu na naší planetě. Těžké je však shodnout se na způsobu, jak by naplnění těchto cílů mělo probíhat. Určitě tomu neprospívají nedomyšlené zákazy, a proto je třeba o těchto věcech diskutovat jak z ekologických, tak z ekonomických hledisek. A právě kvůli tomu pořádáme konferenci Vize 2050. Opět vás čeká přehršel přednášek předních odborníků na tuto problematiku z Čech i ze zahraničí. Zaškrtněte si proto v kalendáři datum 26. října, kdy vás opět rádi uvítáme v konferenčním sále Ústavu molekulární genetiky Akademie věd ČR. A pokud byste měli zájem se zúčastnit, zaregistrujte se co nejdříve na našich webových stránkách www.petrol.cz. Kapacity sálu jsou samozřejmě omezené.

▪ Jiří Kaloč
šéfredaktor

GEMA

95 NATURAL 1459 €

98 NATURAL 1959 €

95 ONE EXTRA 1399 €

D DIESEL 1439 €

Kč 8888 €

moderní technologie
zobrazování cen

one

D DIESEL

LED podsvětlení

one

krabicové písmo

PETROL
PARTNER

www.gema.cz

Editorial

Aktuality z domova i ze světa

4–6

Orlen pokračuje v rebrandingu bývalé sítě Benzina
Vodíkový autobus musel do servisu
Shell otevřel v Singapuru nabíječky na obnovitelnou energii
Nové biopalivo pro dieselové motory v Irsku
Nové škodovky čerpají pohonné hmoty z Čepra
Na sedmi pumpách MOL koupíte benzín Racing fuel 102+
Obsluha pumpy zpronevěřila přes 5 milionů
Největší prodejce bioCNG v ČR slaví 25. výročí
ČEZ letos otevřel 51 nabíjecích stanic pro elektromobily
Orlen Unipetrol bude stavět obří elektrolyzér

Svět ropy

7

Nabídka ropy výrazně poklesla

Interview

8–10

Luděk Niedermayer – Stát by neměl podporovat vývoj syntetických paliv pro osobní dopravu



Čerpací stanice měsíce

12–18

Shell Dolní Roveň
KM Prona Hodkovice nad Mohelkou

Trh, ropa a produkty

20–35

Avia dobývá Polsko a Česko
Vadí E10? Při správném postupu nikoliv
Mero ČR - Jak zajistit nezávislost na ruské ropě
Počet odebíraných vzorků pohonných hmot je dostačující...
Nejkvalitnější v historii



Alternativa

36–41

Bus na H2 Orlen - První dvě vlašťovky
Plnička H2 Čepro - Čepro hledá alternativní zdroje
Hrozí zdražení nebo nedostatek nafty?
Eurowag rozšiřuje síť

Mytí a servis

42–44

Christ Pankrác - Nejlukrativnější místo...



Shop a gastro

46–63

Stanice poslední záchrany
PR Coca-Cola - Navždy spolu
Čerpací stanice v Podkrkonoší – Jako na houpačce
Cykloservis na benzince
Úroveň národů poznáš podle záchodů
PR Automax - Speciálně pro čtyřnohé mazlíčky
dTest - Znáte svá práva?
Zdravé jídlo u pump? Jde to...

Daňová poradna

64–65

KODAP Eurodata - Ozdravný balíček 2023



Autosalon

66–67

Volkswagen Amarok

Osobnost na čerpacích stanicích

68–70

Marian Vojtko

PETROL Partner

72



PARTNER BARUM RALLY

PETROL
PARTNER

Barumka je po roce zpět! K autům a motorsportu naše výrobky neodmyslitelně patří již po desetiletí. Jsme rádi, že jsme opět partnerem 52. ročníku Barum Czech Rally Zlín. Těšíme se na Vás nejen na RZ SHERON Slušovice.



SHERON

ORLEN POKRAČUJE V REBRANDINGU BÝVALÉ SÍTĚ BENZINA

Orlen Unipetrol vstoupil do závěrečné fáze procesu přejmenování své sítě čerpacích stanic v Česku. Ta od roku 2019 nese označení Orlen Benzina a je se 436 stanicemi největším prodejcem pohonných hmot na zdejším trhu. V současnosti je logo Orlen dominantní na zhruba padesátce z nich. „Do konce roku ponese logo orla zhruba 370 čerpacích stanic. Přejmenování celé sítě bychom měli dokončit na přelomu let 2024 a 2025,“ přiblížil strategii rebrandingu Zbigniew Leszczyński, člen představenstva skupiny Orlen Unipetrol zodpovědný za maloobchodní aktivity, a dodal: „Rebranding na českém trhu je součástí mezinárodní unifikace sítě Orlen, do které patří více než tři tisíce našich čerpacích stanic v šesti evropských zemích.“ V Polsku, Česku, Německu, Maďarsku, Litvě a na Slovensku. Ve všech těchto zemích provozuje mezinárodní skupina Orlen své čerpací stanice. V souladu se svou strategií realizuje na všech těchto trzích postupnou unifikaci své značky. V Česku unifikace začala v roce 2019, kdy se na českém trhu začaly objevovat první čerpací stanice, na kterých zaujímá dominantní pozici značka



Orlen. Během léta a v druhé polovině roku tento doposud postupný proces v Česku výrazně zrychlí.

NOVÉ BIOPALIVO PRO DIESELOVÉ MOTORY V IRSKU



Společnost Circle K Ireland otevřela tři výdejní stojany na palivo milesBio HVO100 v rámci své maloobchodní sítě. Jak uvádí časopis Renewable Energy Magazine, jedná se o biopalivo pro vznětové motory bez fosilních složek, které je vyrobeno pouze z odpadu a vedlejších produktů, jež nejsou určeny pro lidskou spotřebu. Palivo nabízí snížení emisí CO₂ oproti běžné naftě až o 90 procent. V Irsku je tento produkt novinkou, ale společnost Circle K ho už delší dobu nabízí na některých čerpacích stanicích v Norsku, Švédsku a Dánsku. V Irsku je to nyní jeden ze způsobů, jakým se společnost Circle K snaží o přechod na čistší formy paliva, čímž podporuje plán irské vlády na snížení emisí uhlíku v dopravě o 50 % do roku 2030.



VODÍKOVÝ AUTOBUS MUSEL DO SERVISU

Pražský dopravní podnik musel dočasně vyřadit z provozu vodíkový autobus na lince 170, který slavnostně uvedl do pilotního provozu koncem června. Důvodem byla technická závada, kterou řeší výrobce Škoda Group. Podle mluvčího výrobce Jana Švehly byl problém se zavzdušněným okruhem. Přestávky v provozu využili technici na další už dříve naplánované testy. Opravený autobus už by měl zase pravidelně jezdit mezi sídliště Jižní město a Barrandov.

SHELL OTEVŘEL V SINGAPURU NABÍJEČKY NA OBNOVITELNOU ENERGII



Singapurský úřad pro energetický trh (EMA) a společnost Shell otevřeli první ekologicky čisté čerpací stanice v zemi. Na třech místech je nyní možné nabíjení elektromobilů pomocí 100% obnovitelné energie. Energie je dodávána ze solárních panelů umístěných na střechách těchto zařízení a dalších budov společnosti Shell, které také napájejí provoz stanic. Projekt se uskutečnil díky inovačnímu grantu udělenému v březnu 2021 místnímu poskytovateli řešení v oblasti obnovitelných zdrojů energie Eigen Energy a s podporou společnosti Enterprise Singapore.



NOVÉ ŠKODOVKY ČERPAJÍ POHONNÉ HMOTY Z ČEPRA

Společnost Čepro převzala v květnu 2023 do správy čtyři čerpací stanice v areálu společnosti Škoda Auto. Zároveň Čepro dodává společnosti Škoda Auto palivo do všech jeho provozů, včetně pohonných hmot pro první plnění vozidel. Odhadovaný roční objem spolupráce činí cca 6,5 mil. litrů paliva. Martin Vojtíšek, obchodní ředitel společnos-

ti ČEPRO, k tomu dodává: „Nová spolupráce potvrzuje kvalitu a vysoké standardy nabídky naší společnosti, zejména v oblasti speciálních projektových řešení. Škoda Auto se stala dalším významným odběratelem naší společnosti, a jsme si jisti, že tím získáváme unikátní příležitost společně rozvíjet naše know-how pro speciální projekty.“

OBSLUHA PUMPY ZPRONEVĚŘILA PŘES 5 MILIONŮ



Obsluha čerpací stanice na Kroměřížsku podle policie zpronevĚřila bezmála 5,6 milionu korun. Peníze za dobu 12 let postupně odčerpala z pokladny. Místní kriminalisté ženu obvinili ze zpronevěry, za kterou jí hrozí až osmileté vězení. Sedmačtyřicetiletá žena byla podle policie zaměstnána jako obsluha čerpací stanice od roku 2001. Za dobu, kdy na místě pracovala, dokázala získat důvěru svého šéfa a postup-

ně rostly i její zkušenosti s provozem pumpy. Zlom přišel v roce 2010, kdy si postupně začala přisvojovat svěřené finanční prostředky. Za jednu směnu se podle něj žena dokázala obohatit o částky v řádech stovek až tisíců korun, což jí procházelo dlouhých 12 let. Osudným se jí stalo až rozšíření pracovního týmu v červnu roku 2022, kdy nejasnosti v interní evidenci odhalila nová posila čerpací stanice.

NA SEDMI PUMPÁCH MOL KOUPITE BENZIN RACING FUEL 102+

Po celou letní motoristickou sezonu bude sedm čerpacích stanic MOL nabízet zákazníkům závodní benzin Racing Fuel 102+. Toto vysokooktanové závodní palivo používají jezdci různých motoristických soutěží. V rámci testů vykázalo o 8 procent vyšší výkon než běžný benzin. Výhody tohoto paliva ocení i běžní řidiči, kterým záleží na správné péči o motor. Díky oktanovému číslu 102 více přispívá ke kontrolovanému spalování v motoru bez nežádoucích detonací a tím i k vyššímu výkonu motoru. Zároveň zajistí i delší životnost motoru, a je tedy vhodnou volbou jak pro profesionály, tak pro amatéry. Nyní jej budou moci tankovat všichni fanoušci sportovních vozů i ostatní řidiči. Benzin Racing Fuel 102+ je dostupný v maloobchodním prodeji i v sudovém balení. Již loni si ho mohli řidiči vyzkoušet na dvou čerpacích stanicích MOL a vzhledem k velkému zájmu se společnost rozhodla jeho nabídku ještě rozšířit. Až do konce podzimní motoristické sezony se bude prodávat na dvou čerpacích stanicích v Praze, na dvou v severních Čechách a na jedné v Brně, Ostravě a Olomouci.





NEJVĚTŠÍ PRODEJCE BIO CNG V ČR SLAVÍ 25. VÝROČÍ

Skupina Bonett, která provozuje největší českou síť plynových čerpacích stanic a zároveň je také největším prodejcem bioCNG u nás, slaví 25 let od svého vzniku. Akciová společnost Bonett Group byla původně založena v roce 1997 jako investiční venture kapitálová společnost pro vybudování silné sítě LPG stanic. Společnost se od počátku profilovala zároveň jako generální dodavatel plynových plnicích pro jiné provozovatele, pro které zajišťovala komplexní dodávky, služby a servis. Celkově skupina od počátku činnosti dodala více než 700 instalací čerpacích stanic na alternativní paliva, ale postupně začala budovat vlastní síť plnicích stanic. Aktuálně provozuje 52 plynových kapacitních čerpaček po celé republice, vstoupila na slovenský a polský trh a má další rozvojové plány. Obrat skupiny se v roce 2022 přiblížil ke 2 miliardám korun. Bonett je také jedním z klíčových hráčů v oblasti alternativních paliv na českém trhu a udává trendy v udržitelnosti.

Dodává výhradně bioCNG se 100% podílem biometanu, který je z obnovitelných zdrojů a je uhlíkově neutrální. „BioCNG pomáhá nejen snižovat emise, zároveň je také ekonomické. Náklady na provoz auta na CNG jsou dnes zhruba o 40 procent nižší než u konvenčních paliv,“ říká člen představenstva skupiny Bonett Václav Holovčák. Bonett je držitelem certifikace ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, licence na obchod elektřinou, zároveň i licencí na obchod s plynem v ČR a v Polsku, evropské certifikace ISCC pro obchod s biometanem a dalších certifikací. Skupina aktivně přistupuje k systému ESG, za jeden z hlavních úkolů si stanovila snížení spotřeby vlastních zdrojů prostřednictvím nově instalovaných fotovoltaických systémů a digitalizace provozu prostřednictvím IoT systémů. Bonett se také podílel na instalaci prvních dvou veřejných vodíkových stanic pro Orlen Unipetrol na pražském Barrandově a Záluží u Litvínova.

ORLEN UNIPETROL BUDE STAVĚT OBŘÍ ELEKTROLYZÉR

Společnost Orlen Unipetrol získala z Modernizačního fondu Evropské unie asi půlmiliardovou dotaci na výstavbu velkého solárního parku a elektrolyzéry. Realizace projektu by měla začít během dvou let a trvat zhruba další dva roky. Fotovoltaická elektrárna má mít výkon 52 megawattů a elektrolyzér má dosahovat výkonu přes 26 megawattů. Celkové investiční náklady se vyšplhají do nižších jednotek miliard korun. K výstavbě je podle společnosti ještě nutné získat územní rozhodnutí. Už dnes Orlen Unipetrol vyrábí 90 tisíc tun šedého vodíku ročně, a to jako druhotný produkt ve svých chemických provozech. Po zprovoznění připravovaného elektrolyzéry k tomu bude moci přidat dalších 4,5 tisíce tun vodíku zeleného, což představuje například pohon pro 30 tisíc aut. Druhou část původního projektu, kterou je stavba vodíkových stanic na čerpacích stanicích, technologie pro skladování vodíku, jeho stáčení a distribuci, Orlen Unipetrol mezitím přepracoval a předložil ministerstvu průmyslu a obchodu, které ji zařadilo do unijního programu RePowerEU. Rozhodnutí o udělení podpory očekává v nejbližších měsících.



ČEZ LETOS OTEVŘEL 51 NABÍJECÍCH STANIC PRO ELEKTROMOBILY

Více než 50 nových dobíjecích stanic, meziroční růst celkové odebrané bezemisní elektřiny o 12 % a k tomu 14% navýšení průměrně načerpané energie při jednom dobíjení. To jsou hlavní příspěvky největší české veřejné dobíjecí sítě k boju elektromobility v České republice. ČEZ zatím letos navýšil celkový výkon sítě na 36,3 MW, a to hlavně akcelerační výstavbou vysokorychlostních stanic o výkonu až 360 kW. Takových chce ČEZ postavit kolem čtyřiceti. V kombinaci s rozšiřováním počtu stanic to znamená zkracování doby, kterou řidiči strá-



ví dobíjením nebo čekáním na něj. Síť roste díky evropskému grantu z programu Connecting Europe Facility (CEF), prostředkům při-

dělovaným Operačním programem Doprava i z vlastních zdrojů Skupiny ČEZ. Vedle více než 1500 dobíjecích bodů vlastní sítě nabízí ČEZ svým zákazníkům díky roamingu i zhruba stejný počet konektorů dalších poskytovatelů dobíjení v České republice. „Díky tomu mohou dnes lidé s naší dobíjecí kartou nebo staženou aplikací doplňovat energii celkově u tří tisíc dobíjecích bodů. Další tisíce konektorů chceme svým zákazníkům takto zpřístupnit v následujících měsících v okolních zemích,“ říká místopředseda představenstva ČEZ Pavel Cyran.



NABÍDKA ROPY VÝRAZNĚ POKLESLA

Uskupení OPEC+ nadále pokračuje v omezování těžby, což dopomohlo k nárůstu ceny ropy Brent na 86 USD za barel na začátku srpna. Zároveň se zhoršila i nabídka ropných produktů. Marže na velkoobchodním trhu proto v průběhu léta výrazně stouply nejen v Evropě, ale i v USA a Asii. Důvodem je rostoucí poptávka. U benzínu byly počátkem srpna nejvyšší za posledních 12 měsíců.

Chybí ropa z OPEC

Ropa kartelu OPEC na trhu jednoznačně chybí. Globální poptávka aktuálně převyšuje nabídku. Celosvětové zásoby se ke konci července nacházely na osmiměsíčním minimu a do konce roku by mohly poklesnout na osmileté minimum. Nicméně mezi jednotlivými regiony jsou rozdíly. Čína využívá nízké ceny ruské ropy a pomocí masivního dovozu zvedla zásoby suroviny na tříleté maximum. Naopak komerční a strategické zásoby v USA jsou na nejnižší úrovni od listopadu 1985 a jsou o čtvrtinu nižší oproti roku 2021. Saúdská Arábie uvedla, že je ochotna prodloužit dobrovolné omezení těžby o 1 mbd až do konce roku. Původně se očekávalo, že s koncem léta začne postupně její těžba stoupat. Snaha dostat cenu ropy do rozmezí 90 až 100 USD za barel je enormní. Stav veřejných financí Saúdské Arábie umožňuje

toto omezení těžby, jelikož rozpočet by měl být letos navzdory vysokým výdajům jenom mírně deficitní. V roce 2022 byl značně přebytkový.

Těžba mimo kartel OPEC pomalu roste. Ministerstvo energetiky USA uvedlo, že letos očekává v USA produkci 12,76 mbd a příští rok 13,09 mbd. Tento odhad je ale v kontrastu s klesajícím počtem aktivních vrtných zařízení. Ale je pravda, že při současné ceně ropy je hledání a rozvoj nových nalezišť ziskové, tak snad na podzim aktivita těžařů stoupne.

Rekordní export z Ruska

Na trhu paliv je zajímavý vývoj. Export nafaty z Ruska byl v červenci rekordně vysoký. Třetina exportu mířila do Turecka. Velkými odběrateli jsou také Brazílie, Maroko, Tunisko, Ghana, Senegal či Saúdská Arábie a SAE. Naopak výrazně poklesl export paliv z Číny.

Tamní rafinerie vyráběly více paliv pro domácí trh a do zásob. Zima se blíží a země si chce připravit dostatek energetických surovin. Export paliv z USA do Evropy pomalu roste.

Spotřeba ropy v EU je oproti počátku války na Ukrajině o 2 % vyšší. To je ve značném kontrastu se spotřebou zemního plynu, která se snížila o 15 %. Evropané nechtějí s pohonnými hmotami šetřit. Nicméně regionu dlouhodobě chybí rafinerská kapacita, proto se musí část paliv dovážet ze zahraničí. Výstavba nových rafinerií v EU se neplánuje. Další nárůst spotřeby tedy pokryje zvýšený dovoz.

Výhled na nejbližší měsíce není pro řidiče příznivý. Zvýšené ceny paliv by měly přetrvávat i nadále. Důvodem je především snaha kartelu OPEC dostat cenu ropy nahoru. Úleva by mohla přijít v případě poklesu velkoobchodních marží.

■ *AUTOR: Boris Tomčíak - Finlord*
FOTO: archiv



STÁT BY NEMĚL PODPOROVAT VÝVOJ SYNTETICKÝCH PALIV PRO OSOBNÍ DOPRAVU

Mám za to, že cestou k dostupné, udržitelné osobní mobilitě je další vývoj bateriových elektromobilů. Nikoliv ale e-paliva, která jsou energeticky velmi málo efektivní a tím navíc i nákladná. I proto za nimi stojí zájem premiových (zejména německých) značek, říká v rozhovoru pro Petrol magazín europoslanec Luděk Niedermayer (TOP09).

Věříte, že svět prožívá zásadní klimatickou změnu a že je z větší části způsobena člověkem?

Neřekl bych, že tomu věřím. Jsem o tom naprosto přesvědčen. Je to závěr dlouhodobých studií tisíců vědců podložený obrovským množstvím dat. Osobně bych proto vědu a víru nezaměňoval. Změna klimatu už dávno není otázkou názoru, její odmítání je „alternativní pravda“ podobná tomu, když Rusko tvrdilo, že jeho zbraně a vojáci před lety nesestřelili malajský letoun nad Ukrajinou. Navíc se bohužel ukazuje, že očekávání dopadů bylo doposud na optimistické straně a situace je vážnější.

Jaký postoj zaujímáte ke Green Dealu a balíčku Fit for 55? Je unie vizionář, anebo si pod sebou podřezává větev, zatímco země jako Čína či Indie na podobné aktivity zvyklá kašlou? Má tato snaha pak nějaký smysl? Anebo nás v „zelených“ aktivitách naopak předbíhají USA, ale i Čína, a Evropa by měla v tomto směru naopak zrychlit?

To je skutečně hodně dost obsáhlých otázek najednou. Evropskou unii možná není potřeba nazývat „vizionářem“, ale reaguje v rámci možností náročně shody všech sedmadvaceti členských států dle mého soudu opravdu promyšleně a efektivně. A je věrná závazkům, které země v rámci procesu pod vedením OSN přijaly.

U nás je často řeč o Číně a Indii. Ale i tyto země mají nastavené cíle ve snižování emisí i dalších environmentálních politikách. Nejsou z hlediska času tak ambiciózní jako ty evropské (Čína směřuje k uhlíkové neutralitě až 10 let po EU), ale vzhledem k tomu, jak masivně tyto země investují do čistých technologií, které jsou ekonomicky efektivní, možná se nakonec budeme i divit, jak rychlý tam bude pokrok. I když u nás se spíše mluví o tom, že tyto země i dnes stále částečně rozvíjí fosilní zdroje. Myslím, že to bude dočasné, ale jako signál to samozřejmě dobré není.

Vlastně největší rozdíl v přístupu EU a jiných zemí je, že díky tomu, že Unie se skládá ze silně suverénních zemí, cíle jsou, proto aby jich bylo dosaženo, poměrně podrobné a preskriptivní. Na stranu druhou myslím, že jsou postaveny fakt dobře.

Ještě bych připomněl, že změna klimatu není žádná abstraktní věc, a to i přes to, že CO₂ „nesmrdí“. Hrajeme o to, zda budou, či nebudou mít naše děti a další

generace možnost kvalitního prožití života na té jediné planetě, kterou máme. Pro mě je proto tohle téma otázkou odpovědnosti, a tu cítím velmi silně.

Souhlasíte se zákazem výroby spalovacích motorů v EU po roce 2035?

Ano. Země EU se na tom, o kolik Evropa emise sníží, dohodly. Neviděl jsem žádný reálný plán, který by k tomu vedl, aniž by došlo k zásadnímu snížení emisí z osobní dopravy. Navíc, fosilní paliva v dopravě jsou nejen velmi neefektivní cestou k zajištění přepravy - spalovány mají nízkou účinnost -, ale navíc máme technologie, které je mohou relativně snadno nahradit.

Myslíte, že petrolejářský průmysl zachrání fakt, že bude i po roce 2035 dále možné nově registrovat vozy se spalovacími motory, ale jen pokud budou tankovat uhlíkově neutrální paliva, tzv. syntetická paliva neboli e-paliva?

E-paliva nepředstavují, a takřka s jistotou nebudou představovat cestu k dostupné masivní osobní mobilitě. Jsou málo efektivní a budou velmi drahá. I proto za nimi stojí zájem prémiových (zejména německých) značek.

Problémem by bylo i to, že velké použití e-paliva v osobní dopravě by navýšilo poptávku po něm, a zkomplikovalo (a zdražilo) by to dekarbonizaci tam, kde nebude mít jeho využití dobrou alternativu (třeba v letecké dopravě). Nesmíme zapomenout, že v některých oblastech těžkého průmyslu bude potřeba čistého vodíku (z něhož se e-paliva vyrábí) opravdu velká, zdražovat jej kvůli tomu, aby chom udrželi při životě spalovací auta, se mi zdá jako špatné řešení.

Budou moci vozy na syntetická paliva konkurovat elektromobilům? Měla by EU výrobu elektromobilů zrychlit, aby mohla konkurovat například Asii či vozům Tesla?

K zajištění celkově neutrální emisní bilance bude muset být velmi pečlivě sledován celý řetězec výroby či distribuce. Zatímco u elektřinou poháněných aut lze nulové provozní emise poměrně snadno zajistit a celkově je sníží postupně růst podílu čisté elektřiny, u e-paliv je to složitější.

Z hlediska automobilového průmyslu myslím, že v některých segmentech již počáteční ztrátu začínáme viditelně

dohánět. Ale stále platí, že náskok Tesly není malý. Je ale zřejmé, že unijní výrobci zcela jasně na bateriové elektromobily (BEV) vsadili, snad jim jejich zkušenosti a výzkum a vývoj pomohou rychle silnou pozici obhájit.

Který pohon automobilů vám připadá nejperspektivnější? Klasický, elektrický, vodíkový, syntetická paliva? Nebo vidíte ještě nějakou další možnost? Měla by se jejich výroba a vývoj rozvíjet paralelně?

Elektrický je jak bateriový, tak (obvykle) vodíkový. Myslím, že ten bateriový nabídne nejlepší poměr ceny, nákladů a užítka. Využití vodíku na silnici bych spíše čekal u nákladní či dálkové osobní dopravy autobusy. A někde i u vlaků.

Zatím jsou syntetická paliva minimálně dvakrát tak drahá ve srovnání s klasickými. Myslíte si, že postupně zlevní, nebo jde opět o slepou uličku, jakou byla třeba biopaliva?

Pro představu, když jsem se jen velmi zhruba podíval na data, vyšlo mi, že pokud by byl v Evropě prodán jeden milion nových aut na umělý benzin či naftu za rok (něco méně než každé desáté auto), v horizontu 15 let bychom, proti využití BEV, potřebovali tolik čisté elektřiny navíc, kolik odpovídá v průměru roční produkci třinácti jaderných elektráren velikosti Temelína.

Otázka technologické neutrality je samozřejmě relevantní, ale stejně tak zvažování dopadů využití různých technologií na dosažení našich cílů v oblasti dekarbonizace. Proto mám za to, že cestou k dostupné, udržitelné osobní mobilitě je další vývoj bateriových elektromobilů. Nikoliv ale e-paliva, která jsou energeticky velmi málo efektivní, a tím navíc i nákladná.

Můžete uvést některé perspektivní projekty na výrobu syntetických paliv?

Zatím se rozvíjí spíše malé, v podstatě demonstrační projekty (Porsche a Chile). Věřím, že rychleji se v zemích, kde jsou výborné podmínky pro výrobu čisté elektřiny, rozvine masová výroba vodíku a jeho derivátů. A ty pomohou urychlit dekarbonizaci tím, že zrychlí konec fosilních paliv.

Jak vidíte budoucnost rafinérií ropy a petrochemického průmyslu? Zanikne, nebo se přeorientuje na e-fuels, případně na něco jiného?

➔ K odpovědi na tuto otázku se necítím kompetentní. Ale jako daný vidím rychlý rozvoj vodíkové ekonomiky.

Měl by náš stát podporovat vývoj a výrobu syntetických paliv?

Z toho, co uvádím, je jasné, že pro osobní dopravu nikoliv. Byl bych ale rád, kdybychom pomohli čistou mobilitu dostat tam, kde není bateriový pohon dostatečně efektivní.

Je nějaká země, kde by se mohla EU, potažmo Česká republika inspirovat?

V dekarbonizaci osobní mobility má před námi náskok prakticky každá země na západ od nás. Ale jistě máme možnost se dostat blíže těm nejprogresivnějším ve vodíkové ekonomice. Myslím, že velký a rychlý rozvoj proběhne v Německu. Největší dluh máme ale samozřejmě v energetice, a změna je příliš pomalá.

Souhlasíte s názorem, že emise CO₂ lze ušetřit i tak, že budeme více používat veřejnou dopravu na úkor té automobilové a budeme preferovat ekologičtější způsoby dopravy - vlak, vodíkové autobusy, případně omezíme cestování?

Samozřejmě. Myslím, že postupné a přirozené omezování spotřeby energií je cesta ve všech ohledech života. U dopravy platí, že nejúspornější je, když k ní nemusí dojít. A cesta efektivní hromadnou dopravou bude vždy pro klima lepší než ta, která probíhá i tím nejčistším elektromobilem.

Ale takových oblastí je víc. Stačí se podívat na problematiku třeba tzv. rychlé módy nebo plýtvání jídlem. To jsou jevy spojené převážně se západním stylem života a myslím, že čím dál tím víc lidí si uvědomuje, jaký dopad má jejich chování na planetu a na životy lidí v ostatních částech světa.

Na cestách po Evropě vidím, že mnoho západních metropolí už se vydalo cestou omezení osobní automobilové dopravy alespoň v centrech. A lidem se tam, podle toho, co vidím, lépe žije. Samozřejmě, že roli hraje i sdílení či cyklistika. Měli bychom se více než dosud inspirovat u ostatních.

Měli bychom omezit i leteckou dopravu? Je podle vás nutné třeba létat na dovolenou přes polovinu zeměkoule, nebo by se měly podporovat udržitelné

způsoby cestování?

Letecká doprava je z hlediska emisí velmi problematická, nicméně je třeba vidět i takřka nutnost jejího využití v dnešním světě. Moderní letadla jsou navíc překvapivě efektivní. Sám jezdím svým bateriovým elektroautem na zasedání Evropského parlamentu do Štrasburku, do Bruselu už ale létám. Vlakové spojení je katastrofální a autem to je daleko. Samozřejmě je ale zcela správné do ceny letenek náklad „na emise“ zahrnout, což se bohužel plně neděje.

Příznivcem častého létání přes půl světa na dovolenou sám nikdy nebudu, jsem ale dalek někoho moralizovat. Toto je otázka změny přístupu a chování jednotlivců. A v neposlední řadě také informovanosti, možná vzdělání. Pevně doufám, že si většina lidí začne brzy uvědomovat závažnost problémů spojených s dosavadním způsobem života naší společnosti. Naše kroky dnes zásadně ovlivní, v jakém světě budou žít naše děti.

Čeká svět nevyhnutelně klimatická katastrofa a s ní spojené přesuny lidí z neobyvatelných oblastí, boj o vodu a zdroje atd.?

Kdybych si tohle myslel, nevím, jak bych hledal motivaci dělat to, co dělám. Není pochyb, že velmi nepříjemné jevy, které se změnou klimatu souvisí, nás neminou a již dnes se ve světě projevují. Proto není řešením jen snížení emisí, ale též přizpůsobení se změnám (což bohatší země zvládnou lépe než chudší).

Emise musíme ale rychle snižovat. Osobně věřím v technologický pokrok a v netušené možnosti lidského génia. Již nyní máme k dispozici obrovské množství technologií, které umožní emise dramaticky snížit.

Když jsem se nedávno díval na spotřebu naší domácnosti na provoz domu a autodopravu, s překvapením jsem zjistil, že úpravy našeho domu, úspornější chování a výměna spalovací aut za bateriová snížily naši spotřebu energie o zhruba 60 %. A šlo o zcela běžně dostupné technologie. Navíc, většina úspor si i bez dotací na sebe poměrně rychle vydělá.

Takže, nejen že věřím, ale i sám vidím, že to jde. A proto doufám, že lidstvo si s touto náročnou výzvou poradí dříve, než katastrofické scénáře, které zmiňujete, nastanou. Musí. Vše ostatní by bylo obrovské selhání a projev neskutečné nezodpovědnosti.



Luděk Niedermayer

je český ekonom, v letech 1996 až 2008 člen bankovní rady České národní banky, v letech 2000 až 2008 navíc viceguvernér ČNB. Od roku 2014 je poslancem Evropského parlamentu, od roku 2017 je členem TOP 09. Absolvoval obor teoretická kybernetika, matematická informatika a teorie systémů na Přírodovědecké fakultě Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Brně (dnešní Masarykova univerzita). V únoru 1996 jej prezident Václav Havel jmenoval členem bankovní rady České národní banky (ve 29 letech se tak stal jejím nejmladším členem). Od prosince 2000 vykonával funkci viceguvernera ČNB. S účinností od února 2002 byl jmenován prezidentem Václavem Havlem viceguvernerem a členem bankovní rady ČNB na druhé období. V obou funkcích působil do února 2008. Od října 2008 do své kandidatury do Evropského parlamentu (orgán Evropské unie) v roce 2014 byl ředitelem oddělení consulting v české pobočce poradenské a auditorské společnosti Deloitte.

Dá se s tím ještě něco dělat, nebo bychom měli místo toho zvolit strategii přizpůsobování se?

Podle mě je třeba kombinace obojího. Věřím, že stále můžeme udělat hodně, přestože je za pět minut dvanáct. Většina změn se už dá ale pouze zmírňovat a přizpůsobit se některým z nich bude nevyhnutelné.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



TRADICE • SPOLEHLIVOST • KVALITA

PRODUKTOVÁ ŘADA VÝDEJNÍCH STOJANŮ DOVER WAYNE HELIX



1000

2000

4000

5000

6000

MODERNÍ TECHNOLOGIE, ÚTULNÉ PROSTŘEDÍ



Shell loni rozšířil síť svých čerpacích stanic v České republice o dvě úplně nové. Stojí proti sobě na 150. kilometru nově otevřeného úseku dálnice D35 (Časy – Ostrov) u obce Dolní Roveň na Pardubicku a jsou v podstatě identické co do rozměrů, struktury, designu i nabídky služeb.

Vítězné výběrové řízení

O výstavbě obou čerpacích stanic se rozhodlo v roce 2020, kdy společnost Shell Czech Republic uspěla ve výběrovém řízení Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) na uzavření smlouvy o nájmu za účelem výstavby a provozování čerpacích stanic na plánovaných odpočívkách dálnice D35. Výstavba obou čerpacích stanic byla zahájena loni v srpnu, po pouhých dvaceti týdnech pak mohla proběhnout kolaudace. Slavnostní otevření obou čerpacích stanic se následně uskutečnilo společně s otevřením nového úseku dálnice.

Dálnice D35 se po úplném dokončení stane velmi důležitým tahem mezi Čechami a Moravou nejen jako alternativní trasa k přetížené D1. Význam nově vznikajících odpočívek s čerpacími stanicemi postupně

vzroste a je zřejmé, že o každou z nich svedou velcí hráči na retailovém trhu s pohonnými hmotami nelítostně souboje. V tomto případě to vyhrál Shell a postavil zde dvě identické čerpací stanice podle vlastních nejpřísnějších standardů, i když při realizaci jedné služby musel ustoupit požadavkům ŘSD. Ale o tom později. Samozřejmostí je i občerstvení v rámci nejmodernějšího konceptu kaváren Shell Café, které nabízejí současně s bohatou nabídkou jídel nebo nápojů také prostor k odpočinku a relaxaci.

Mimochodem, Shell se usilovně snaží o prosazování moderních technologií a v případě těchto čerpacích stanic stojí za zmínku některá interiérová světla v shopu, která byla vytištěna pomocí 3D tiskáren. Do budoucna se zde počítá také s využitím fotovoltaických panelů umístěných na zastřešení nádvoří a střeše shopu čerpací stanice.

Tradiční paliva i alternativa

Na obě čerpací stanice láká nejen tradiční totem, ale také vysoký sloup s logem společnosti, který lze zaregistrovat z velké dálky. Po sjezdu z dálnice se řidič musí rozhodnout, zda zajet k výdejním stojanům pro osobní nebo nákladní automobily. Pak už je to jedno. Jak u rychlovýdeje nafty pro nákladní automobily a kamiony, tak u víceproduktových výdejních stojanů pro osobní automobily je nabídka stejná. V prvním případě zde najdou řidiči standardní naftu Shell Fuel Save, ve druhém kompletní nabídku aditivovaných paliv Shell od ekonomicky výhodných produktů s obchodním názvem Fuel Save (Diesel a Natural 95) až po prémiová paliva řady V-Power (Diesel, 95 a Racing 100).

Na všech stáních lze navíc doplnit ze stojanu i kapalínu AdBlue a zaplatit pro-



střednictvím QR kódu a mobilní aplikace. Na své si přijdou i řidiči, kteří mají upravený zážehový motor na spalování LPG. Samoobslužný plnicí stojan je totiž rovněž součástí tankovacího nádvoří, jen zde není umožněna platba ze stojanu a musíte do shopu na pokladnu. Výdejní stojany nesou značku Wayne s výjimkou plničky na LPG, která pochází od sesterské značky Tokheim.

Ještě letos rozšíří nabídku služeb také infrastruktura pro nabíjení elektromobilů. Na každé čerpací stanici se už nyní staví dva rychlonabíjecí stojany s výkonem 180 kW. Venkovní služby pak doplňuje kompresor na dohuštění pneumatik, který je pochopitelně k dispozici zdarma.

Pokud neplatíte za pohonné hmoty prostřednictvím mobilního telefonu přímo u stojanu, můžete na pokladnách čerpací stanice využít vedle standardních plateb-

ních karet a karet Shell také palivové karty CCS, EuroOil, Orlen Benzina a OMV.

Útulná kavárna

Zastřešení tankovacího nádvoří tvoří písmeno T a přesahuje přes rovnou střechu prostorného zázemí, takže zákazníci při nepříznivém počasí nemusejí po opuštění automobilu otvírat deštník. Mimochodem, do prostoru nádvoří je obrácena i zasklená část shopu, takže do interiéru nesvítí slunce přímo, což zde pomáhá udržovat celoročně příjemnou atmosféru a šetřit drahé energie při používání klimatizace. Jak bývá na dálničních čerpacích stanicích zvykem, do shopu a bistra lze vstoupit dvěma vchody. První vchod s posuvnými prosklenými dveřmi na fotobuňku je od tankovacího nádvoří, druhý od venkovní zahrádky, kde byla dodatečně zbudována

jako zastínění venkovního posezení pevná pergola, protože slunečníky se ve větrném počasí neosvědčily.

Interiér zázemí čerpací stanice je nenásilně rozdělen na dvě části dřevěnými lamelami, v jejichž středu najdete v mechu zasazené logo bistra Shell Café. Kombinace zeleně, dřeva a odkryté cihly tvoří hlavní obkladové materiály, což společně s rafinovaně uspořádaným osvětlením vytváří v interiéru atmosféru pohodové kavárny. Umocňuje ji také nábytek v jídelním koutu, který využívá motivů starých log značky Shell, křesel s prošívaným koženým čalouněním, retro dlažby a kulatých stolků. Jejich součástí jsou i zásuvky na připojení a dobíjení přenosné elektroniky, k dispozici je pochopitelně i bezplatná síť wi-fi. Okolo stěn jsou soustředěny pokladny, obslužné pulty bistra a kávový koutek. Pod stro- ➡

► pem navíc lákají na atraktivní nabídku občerstvení velkoplošné obrazovky, ve výšce očí pak prosklené vitríny s bohatou nabídkou slaných i sladkých dobrot. Vedle samoobslužných automatů na kávu se lze samostatně obsloužit i polévkou – při naší návštěvě byla k dispozici hustá zelňačka a vydatný boršč.

Kávu si můžete dát z tradičního samoobslužného automatu Costa Express a zaplatit vybraný nápoj u pokladny, nebo si ji můžete připravit z nových směsí Shell Café Espresso a Lungo na automatu s platebním terminálem, popřípadě vám ji udělá do tradičního šálku obsluha na profesionálních pákových automatech. Obě směsi zrnkové kávy si pak můžete koupit v půlkilových baleních s sebou. Bohatá je i nabídka sladkého pečiva a dortů, které ke kávě neodmyslitelně patří. V létě vám pak obsluha připraví i osvěžující ledovou kávu.



Česká i světová kuchyně

Nabídka bistra kombinuje v rámci teplé sekce tradiční česká jídla se světovou kuchyní. Najdete zde vedle výše zmíněných polévek třeba sekanou nebo kuřecí řízek s gratinovanými bramborami, pizzu, bagel se sýrovou omeletou, americké brambory, smažený sýr nebo misku havajských poke bowl, které si získávají popularitu po celém světě. A nechybí samozřejmě ani párek v rohlíku z rollergrillu nebo teplé panini a wrapy stejně jako čerstvé bagety. Svého kuchaře obě čerpací stanice nemají, jídla připravuje v rámci svých povinností obsluha v zařízení Merrychef z chlazených nebo mražených polotovarů, které si Shell nechává dělat podle vlastních receptur u několika firem.

Sortiment shopu je standardní v rámci dálniční sítě Shell, potraviny Billa zde samozřejmě nenajdete. Zato zde nechybí bohatá nabídka chlazených nealkoholických i alkoholických nápojů, cukrovinek, cigaret, automotive zboží nebo hraček. Poměrně velkou část regálů zabírá zboží a potraviny se značkou Shell Café (dříve Deli by Shell), jejichž sortiment se stále rozšiřuje.

Zatímco na většině dálničních čerpacích stanic Shell jsou toalety zpoplatněné, zde nikoliv. Byl to jeden z požadavků ŘSD v rámci podmínek výběrového řízení. I přesto lze konstatovat, že je zde praktikována komplexní péče o celé sociální zařízení, jehož součástí jsou toalety pro pány, dámy i invalidy, přebalovací stůl i sprcha pro cestovatele a řidiče kamionů.



Závěr

Nájemcem obou čerpacích stanic Shell je „pardubičák“ Miroslav Ratman. Zkušený pumpař působí v oboru od roku 1996 a celou dobu je věrný žlutočervené značce. Donedávna se staral o čtyři městské čerpací stanice v Hradci Králové a Pardubicích, nyní mu přibýly ještě dvě dálniční, a tak alespoň tu pardubickou předal kolegyni. Naštěstí má na každé čerpací stanici spolehlivou provozní, a právě obě nové pumpy dnes vede jeho dcera. Mimochodem,

firma Miroslava Ratmana dnes zaměstnává v rámci obsluhy pěti čerpacích stanic Shell celkem 48 lidí. Není proto divu, že mu vedení českého zastoupení nabídlo obě pumpy na D35 do pronájmu. Jeho bohaté zkušenosti ostatně byly třeba k jejich bezproblémovému startu. To se podařilo a po půlročním provozu lze jen konstatovat, že jak prostředím, tak úrovní služeb patří mezi špičku v rámci celého retailového trhu v České republice.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



COYOTE MOTOROVÉ A PŘEVODOVÉ OLEJE

Syntetické, polosyntetické a minerální motorové oleje od Coyote lubes.

- Díky moderním technologiím snižují tření v motoru a tím napomáhají snížení spotřeby.
- Dlouhodobě chrání před tvorbou škodlivých úsad a udržují motory čisté.
- QR kód na etiketě odkazuje na podrobné technické informace o produktu a jeho použití.



www.coyote.cz





Společnost KM-Prona loni rozšířila své portfolio o bývalou čerpací stanici ETK v Hodkovicích nad Mohelkou, která stojí u sjezdu z čtyřproudého úseku silnice I/35 mezi Turnovem a Libercem. Nedávno zde proběhla kompletní rekonstrukce, a tak jsme se tam zajeli podívat.

Napůl městská, napůl dálniční

Silnice I/35 vedoucí ze slovenské hranice (přechod Bumbálka) až na německo-polskou (Hrádek nad Nisou) patří mezi celostátní páteřní tahy, měří celkem 285 km a prochází šesti kraji a třemi okresy. Téměř po celé délce je současně vedena jako evropská silnice E442. 46 km dlouhý čtyřproudý úsek mezi Turnovem a Bílým Kostelem nad Nisou, který navazuje na dálnici D10, je samozřejmě hlavní spojnicí mezi Prahou a Libercem. Provoz je zde proto poměrně hustý po celý rok, a pokud nepočítáme Liberec, čerpací stanice pouze jedna. Donedávna zde nabízela služby liberecká společnost ETK, nicméně bez průběžných modernizací její úroveň upadala.

V roce 2020 převzala tuto čerpací stanici stejně jako další pumpu ETK v Kunratické ulici v Liberci společnost KM-Prona, která v současnosti provozuje celkem 49 stanic po celém úze-

mí České republiky, i když nejvíce jich najdete hlavně ve středních, severních a západních Čechách. Stejně jako liberecké čerpací stanice v Kunratické a Vratislavské ulici získal čerpačku v Hodkovicích do nájmu zkušený pumpař Václav Šimon, o provoz se zde stará jeho dcera Gabriela Šimonová.

Jedná se částečně o městskou a částečně dálniční čerpací stanici, která stojí hned u sjezdu z čtyřproudé silnice a zároveň u vjezdu do třítisícového městečka Hodkovice nad Mohelkou. Její poloha úzce souvisí s nabídkou služeb a prodávaných produktů. Chybí zde například parkovací místa pro kamiony, ale vedle kompletní nabídky pohonných hmot včetně oddělené plničky na LPG zde zákazníci najdou občerstvení MonzaCafé s nabídkou teplých i studených jídel a venkovním posezením. A nechybí ani myčka, bankomat České spořitelny nebo samoobslužné výdejní boxy Zásilkovny a Alzy. Čerpací stanice má otevřeno od

6.00 do 22.30, přes noc je však možné doplnit pohonné hmoty díky instalaci tankautomatu.

Kompletní sortiment PHM

Na refýži najdete osm tankovacích míst u čtyř výdejních stojanů. K dispozici je kompletní sortiment paliv společnosti KM-Prona, to znamená aditivovaná motorová nafta Diesel Pro i prémiová Diesel Pro+ (bez biosložky) a benziny Natural 95 a 98. Protože původní výdejní stojany Tatsuno jsou pouze tříproduktové, najdou řidiči vysokooktanový benzin pouze u jednoho z nich, kde pro změnu chybí prémiová nafta Diesel Pro+. U dvou je navíc k dispozici kapalina Adblue a u dalších dvou kapalina do ostříkovačů. Stranou pak stojí plnicí stojan na LPG od Kralupolu. U každého výdejního místa je k dispozici hasicí přístroj, čistá voda na mytí oken, odpadkový koš i jednorázové rukavice, samolepka na stojanu pak oznamuje, že čer-



pací stanice KM-Prona jsou součástí programu Pečeť kvality, což zajišťuje pravidelnou kontrolu jakosti pohonných hmot od společnosti SGS. Čerpací stanice akceptuje vedle standardních kreditních karet také palivové karty CCS, DKV, UTA a DFC.

Společnost KM-Prona nabízí i vlastní karty pro nákup pohonných hmot pro soukromníky (Bonus Card) i firmy (Client Card), které mohou platit na fakturu. Nechybí dobíjecí dárková karta (Gift Card) ani mobilní aplikace „Moje KM-Prona“. Stačí si ji stáhnout

do telefonu s NFC, před placením u pokladny přiložit k terminálu a z každého natankovaného litru paliva se vám odečte sleva, jejíž výše se odvíjí od natankovaného množství za určité časové období.



BRUSHTEC®
HIGH TECHNOLOGY FOR CAR WASH BRUSHES

LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společnost BrushTec®

Vlastní kuchař a skvělá káva

➤ Tankovací nádvoří je se zázemím spojeno stříškou, vstup do shopu lemují nejen regály s letním sortimentem, ale také živé květiny. Velké logo nad vstupem do shopu pak hlásí, že mezi služby čerpací stanice patří výše zmíněné bistro MonzaCafé. Z původního zázemí čerpací stanice zůstaly jen obvodové zdi, vnitřní prostor byl zásadně přestavěn. Designéři se nakonec rozhodli jej rozdělit na pět částí: zázemí pro obsluhu, obchod, výdejní prostor občerstvení včetně kávového koutku, sociální zařízení a posezení pro zákazníky. To je součástí hlavního prostoru a je odděleno od výdejního pultu bistra stěnou z dřevěných lamel. Celý prostor zútulňují originální tapety na stěnách s motivem nedalekého Ještědu a nasvícené poutače na jednotlivé druhy kávy, které nabízí bistro Monza Café.

Sortiment shopu je standardně bohatý, prostoru mezi jednotlivými regály však není nazbyt a zákazník si v záplavě zboží může připadat trochu stísněně. Ale najde tu vše a akční zboží i nabídku dalších služeb zobrazují moderní LCD panely nad pokladnami shopu i bistra. Bistro Monza Café nabízí nejen tři různé druhy kávy (Monza, Ferrara a Portofino), ale také studený i teplý bufet v podobě hotových jídel a polévek, čerstvých baget, chlebíčků a rozpékaného sladkého pečiva. Čerpací stanice zaměstnává kuchaře, který dokáže připravit chutnou snídani (míchaná vajíčka, hemenex apod.) a denně připravuje pět hotových jídel a dva druhy polévek. Mezi nestandardní produkty ČS patří také ledová káva se zmrzlinou, konzervativnější zákazníci si pak mohou dát i kávu z automatu Delicomat nebo klasický párek v rohlíku.

Venkovní posezení jsou na pumpě dvě. Jedno zastřešené a uzavřené najdete u zadního východu ze shopu, druhé pak tvoří samostatné stolky se slunečníky hned vedle vjezdu do myčky. Na sociální zařízení se vstupuje ze shopu a také tato část čerpací stanice, vyvedená v útulných hnědých odstínech v kombinaci s bílou a oranžovou, je vzorně uklizená.

Mycí centrum s nanotechnologií

Důležitou součástí areálu městských čerpacích stanic je mycí centrum a najdete ho i zde. Jedná se o klasickou portálovou mycí linku, která sice dostala nový kabát v barvách společnosti KM-Prona, ale stále ještě fungční zelenožluté pěnové kartáče prozrazují původního majitele této čerpací stanice. Zájemci o mytí v portálové myčce mohou vybírat ze čtyř programů v při-



jatelných cenách od 99 Kč (základní mytí) po 189 Kč, kde je součástí mycího programu závěrečné voskování nanotechnologií.

Závěr

Čerpací stanice řetězce KM-Prona v Hodkovicích nad Mohelkou splnila naše očekávání. Důkladná rekonstrukce výrazně zvýšila její kvalitativní úroveň, nově koncipovaný interiér shopu poskytuje útulný prostor nejen pro zá-

kazníky, ale také příjemné pracovní prostředí pro obsluhu. Mezi plusy dále patří nejen výborná káva, ale také některý z vlastních produktů teplé a studené kuchyně. Vítejným bonusem je portálová mycí linka, bankomat a boxy e-shopů. A přestože čerpací stanice v Hodkovicích nemá otevřeno non-stop, doplnit zde mohou zákazníci pohonné hmoty i v noci díky instalovanému tankautomatu.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

Přesné, rychlé a snadno ovladatelné HUSTIČE PNEUMATIK A VYSAVAČE

PETROL
PARTNER



Dlouhá životnost



Legálně kalibrovatelné



Nerezová ocel



Pro veřejné / neveřejné čerpací stanice,
mycí centra, servisy a parkoviště



Možnost mincovníku a věrnostních karet



Hustiče

- s kompresorem i pro napojení na rozvod vzduchu
- pro osobní i nákladní automobily
- samostojné provedení i k umístění na zeď

Vysavače

- silný sací výkon
- pro jedno i dvě výdejní místa
- vhodné s nerezovým oklepávečem rohoží

Kombinovaná samoobslužná zařízení

- hustič s vysavačem
- hustič s tepovačem



 **TECALEMIT**

 **OCTO**
technology
divize společnosti VOJFI SYSTEM spol.s.r.o.

CarBax®

Těšíme se na vás, rádi poradíme a vybereme nejvhodnější řešení



+420 277 775 500



info@myocto.cz



Tůrkova 2319/5b (Prague Gate)
149 00 Praha 4 - Chodov

AVIA DOBÝVÁ POLSKO A ČESKO

Česko je po Polsku druhým nejrychleji rostoucím trhem z 15 zemí, kde Avia zastřešuje čerpačky nezávislých pumpařů. Podle údajů centrály Avia International v Curychu vzrostl v Polsku za loňský rok počet „Avií“ o 25 procent na 106. U nás jen za letošek přebarvili soukromníci do značky Avia své pumpy Bohdalice u Vyškova, Milíčovice a Jaroslavice u Znojma. Další dvě u nás jsou před otevřením.

Počet licencí se blíží padesátce

Celkových 44 stanic Avia u nás na konci loňska znamenal meziroční nárůst o 16 procent, letos se počet zapojených pumpařů blíží už padesátce. Takovým procentuálním tempem značka neroste ani ve svých tradičních zemích a na nejpočetněji zastoupených německých, francouzských a švýcarských silnicích.

„Provozovatel zůstává majitelem čerpací stanice, ale zároveň se stává součástí velké nadnárodní sítě, která funguje na principu frančizy, ovšem s tím rozdílem, že kromě předepsaného vzhledu zůstává čerpací stanici veškerá nezávislost a svoboda, hlavně co se týče nastavování cenové úrovně a jejího vlastního provozu,“ vyjádřil se nedávno pro Lidové noviny Jiří Schejbal, někdejší manažer největší petrolejářské firmy u nás, Unipetrolu a dnes majitel společnosti Union Energy, která je v Česku držitelem licencí pro užívání značky Avia.

Švýcarská centrála není vlastníkem těchto pump. Značka poskytuje frančizu a členským zemím licenci, udělovanou soukromým nezávislým pumpařům. Ti zůstávají dál majiteli. Za licenční poplatky pak využívají v jednotných barvách jednotný marketingu, poradenství, podpory, a především výhodnějších velkoobchodních cen hromadně nakupovaných paliv.

Avia, která vznikla ve Švýcarsku jako sdružení nezávislých prodejců pohonných hmot už v roce 1927, je nejpočetně-

ji zastoupena v Německu. Tam funguje pod touto značkou skoro 950 benzinek. Česko získalo licenci poprvé už před více než 20 lety prostřednictvím rakouské firmy Eigl, ale ta u nás projekt zahrnující pouze čtyři nebo pět stanic postupně ukončila. Nový „rozjezd“ zaznamenala značka u nás až od roku 2018.

4 tisíce pump, 1511 majitelů

V Česku fungují 4 tisíce veřejných pump, z toho velkým koncernům patří necelá třetina. Podle Ivana Indráčka z Unie nezávislých petrolejářů představuje Avia možnost, jak mohou malí soukromí majitelé lépe konkurovat právě velkým nadnárodním sítím. „Je to v Evropě nejrozšířenější forma konsolidace menších hráčů, kterým poskytuje výhody třeba centrálního marketingu nebo zásobování, jaké mají spíš ty velké sítě,“ říká Indráček.

K nárůstu tempa rozšiřování značky Avia a většímu zapojených pump nejspíš přispěla i situace po ruské okupaci Ukrajiny, kdy zejména v prvních měsících panoval kvůli obavám z větší eskalace konfliktu nedostatek zboží na trhu. A úměrně tomu vylétla vzhůru i cena. Tomu samostatní majitelé pump čelí hůře než větší značková síť s jednotným nákupem pohonných hmot.

„V posledních měsících zase dochází k cenově agresivnímu konkurenčnímu boji, což opět jednotlivým soukromým provozovatelům komplikuje situaci.

A právě v tom všem může individuálním pumpařům pomoci zázemí známé a rozšířené značky,“ připomíná Schejbal.

Podíl soukromých majitelů pump patří u nás k nejvyšším v Evropě. Podle některých údajů je druhý nejvyšší po Řecku, přesněji po některých řeckých ostrovech. Z nejnovějších údajů ministerstva průmyslu a obchodu vyplývá, že celkem u nás působí 1580 majitelů čerpacích stanic: od velkých nadnárodních sítí až po ty nejmenší. Z toho 1511 majitelů vlastní pouze jednu až maximálně čtyři pumpy. A z toho pouze jednu pumpu má 1331 majitelů. Právě z této skupiny se rekrutují zájemci, kteří se rozhodnou fungovat formou frančizy pod některou z velkých sítí.

Nemusí to být jen Avia. Frančizu poskytují i koncerny typu Unipetrol (pumpy nejpočetnější síť Benziny), MOL, Shell, OMV i státní Čepro.

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



PROBO TRANS[®]
PRAHA

AVIA

ENERGIE PRO KAŽDÝ DEN

VÁŠ SPOLEHLIVÝ DODAVATEL POHONNÝCH HMOT
JIŽ 30 LET...

AVIA

www.probotrans.cz

PETROL
PARTNER



VADÍ E10? PŘI SPRÁVNÉM POSTUPU NIKOLIV

Přechod na kategorii E10 se zvýšeným obsahem biosložek čeká v brzké době všechny automobilové benziny. Prodejce Orlen Benzina nabízí svoje prémiové palivo Verva 100 v této kategorii už dva roky. Společnost VIF coby specialista na přísady do pohonných hmot změřila, jaký dopad na spotřebu, a tudíž účinnost motoru zařazení Vervy do ekologičtější kategorie má.

Čistí okna i ventily

Již třicet let vyrábíme a na český trh dodáváme přísady do pohonných hmot, a to jak pro individuální aditivaci, tak pro procesní aditivaci v rafinériích či povýrobní na výdejních lávkách a terminálech. Pravidelně ověřujeme, zda naše přísady dosahují požadovaných výsledků právě s takovými palivy, jaká jsou vyráběna a prodávána v Česku. Máme tudíž značnou znalostní bázi o automobilových benzinech i naftách, které vyrábějí tuzemské rafinérie.

Čeští motoristé většinou vnímají přísady biosložek jako něco čistě negativního a rádi by, aby jich zejména v lepších palivech bylo co nejméně. Naše měření tak jednoznačná zdaleka nejsou. Ano, líh přidávaný do benzinů má sice nižší výhřevnost a váže vodu (viz níže), zároveň však zvyšuje oktanové číslo a vylepšuje čistící schopnosti paliva. Ve zkoušce čistoty sacího ventilu na motoru Mercedes-Benz M102 dle CEC F-05-93 nám systémově vychází, že benziny s lihem zanechávají na sání méně úsad než benziny bez lihu. Benzin, který by neobsahoval líh ani čistící přísady, by tak v dlouhodobém horizontu nebyl pro motor výhodou – spíše naopak. To jen na okraj na ukázkou, že máloco je tak jednoznačné jako místní motoristická „latina“ reprezentovaná dnes diskusními internetovými fóry.

Pro výkon i zimní spánek

Prémiové benziny 98 až 100 oktanů jsou mnohými motoristy ceněny právě proto, že žádný líh neobsahují. Je už všeobecně známo, že místo něj používají látku zvanou ETBE (Etyl-Terc-Butyl-Éter), která se sice z lihu vyrábí a také zvyšuje oktanové číslo, ale chemické vlastnosti má zcela jiné. Odpadá jedna ze zmíněných aplikačních nevýhod lihu, a to je jeho mísitelnost s vodou. V palivu, které si koupíte, je voda na líh navázaná jen v takovém poměru, aby se udržela ve směsi s benzinem. Pokud



Oktanové číslo se stanovuje na jednoválcovém zkušebním motoru věhlasné americké firmy Waukesha. Má měnitelný kompresní poměr a snímač klepání. Při měření se používá porovnáni zkoušeného paliva s etalonem.

však v nádrži vozidla při dlouhé odstavce z kondenzuje vzdušná pára, podíl vody se zvýší a z paliva se na dno odsadí vrstva lihu s vodou. Při prvním pokusu o start namočí svíčky, takže i když pak už začne do válců proudit benzin, motor se nerozběhne. Majitelé veteránů, sněžných skútrů či motocyklů správně vyzorovali, že když před odstavkou natankují prémiový benzin, následnému problematickému startu se vyhnou.

Oktanové číslo

Do roku 2021 platilo, že benziny kategorie Super Plus 98 (98 až 100 oktanů) se do České republiky kompletně dovážely z příhraničních rafinérií a jednotliví prodejci jim dávali svá obchodní jména a třeba i přidávali vlastní recepturu přísad. Ve zmíněném roce ale začala výroba stooktanového benzínu v kralupské rafinérii. Klíčem k oktanovému číslu 100 byl přídatek až 20 procent ETBE.

Molekula etyl terc butyl éteru však podobně jako líh obsahuje jeden atom kyslíku. Ten při spalování nevydává žádnou energii, a snižuje tak výhřevnost paliva. Maximální obsah kyslíku v benzinu E5 (do pěti procent lihu) je 2,7 % hmotnosti. Do

toho se Verva 100 s dvaceti procenty ETBE nevešla. Využila proto limit 3,7 % platný v kategorii E10, byť žádný líh neobsahuje. Výhřevnost však teoreticky skutečně může být zhruba o to procento nižší. Z přesných měření, která jsme nechali na benzinu Verva 100 i konkurenčních prémiových palivech (všechna zatím E5) udělat, však překvapivě nic takového neplyne. Pro srovnání jsme změřili i benzin kategorie BA 95 Super, který je pro motoristy v našich krajích implicitní volbou. V našem případě šlo o palivo Efecta 95 od společnosti Orlen Benzina.

Pro měření jsme nabrali 50 litrů od každého z pěti hodnocených paliv a zvolené postupy hodnocení benzinů jsme konzultovali s Vladimírem Matějovským, žijící legendou oblasti motorových paliv a maziv. Nad rámec množství pro zkušební motory (oktanové číslo, úplná charakteristika) jsme odebrali do půllitrových vzorkovnic paliva pro měření výhřevnosti.

Nejen čtenářům Petrol magazínu je asi poměrně známá věc, že stooktanové benziny plní parametry kategorie BA 98 super plus. Legislativa tudíž vyžaduje jen 98 oktanů a zákazník se logicky ptá, zda platí tato hodnota, či obchodní označení. ➔

OKTANOVÉ ČÍSLO VÝZKUMNOU METODOU

Číslo vzorku	Prodejce	Obchodní označení	Označení obsahu biosložky	Norma	Výsledek naměřený	Výsledek po korekci
1	ORLEN Benzina	Verva 100	E10	BA 98 super plus	100,0	99,8
2	MOL	EVO 100 Plus	E5		100,1	99,9
3	OMV	MaxxMotion 100			99,8	99,6
4	Shell	V-Power Racing 100			99,8	99,6
5	ORLEN Benzina	Efecta 95		BA 95 super	96,6	96,4

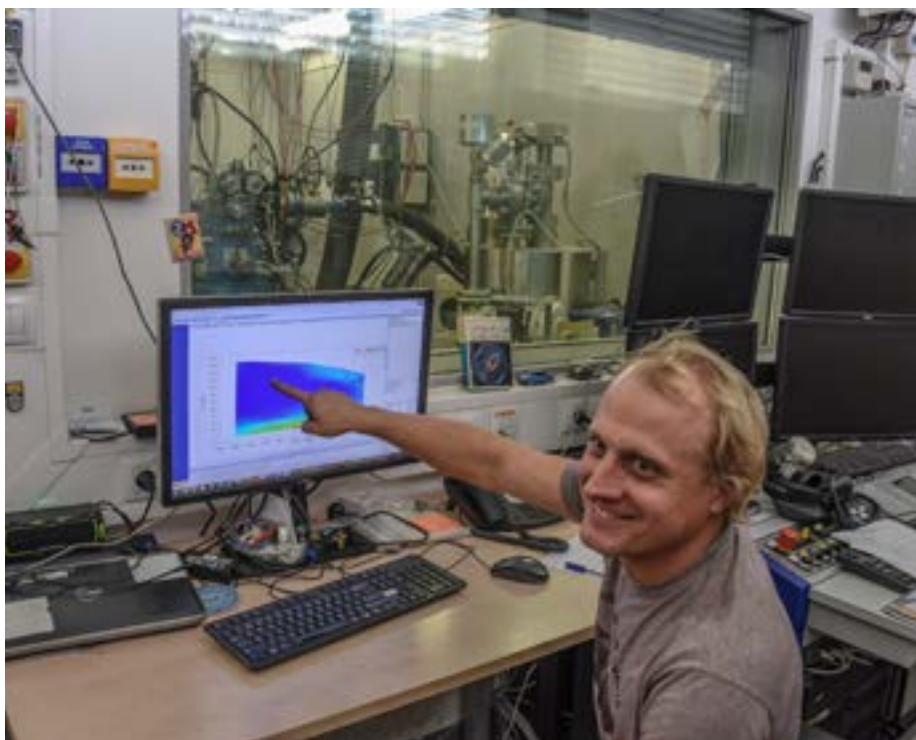
↪ Neexistuje žádný vyšší požadavek normy na oktanové číslo než 98. Kdyby tak například ČOI při svých pravidelných kontrolách naměřila třeba u Vervy 100 jen 98 oktanů, nečekal by za to prodejce žádný postih. Je tedy namísto si nezávisle ověřit, zda oktanové číslo skutečně odpovídá obchodní deklaraci, nebo jen požadavku normy.

Oktanové číslo, které je obchodně deklarováno, se stanovuje takzvanou výzkumnou metodou. Pro laiky je matoucí, že stejně jako oktanové číslo stanovené motorovou metodou (které běžně uváděno není, ale měří se též) se získává na zkušebním motoru (jednoválec Waukesha). Nám jej změřila společnost SGS ve své motorové laboratoři v Kolíně dle předepsané metodiky EN ISO 5164. Norma ČSN EN 228 stanovuje povinnou korekci pro zápis -0,2 jednotky. Znamená to, že od naměřené hodnoty se musí dvě desetiny odečíst, asi aby byla jistota, že oktanové číslo bude vždy takové, jaké bylo naměřeno, nebo lepší.

Získané hodnoty se skutečně po započtení nejistoty měření (také 0,2) velmi blíží obchodní deklaraci a lze říci, že sto oktanů měly všechny vzorky. Rozdíly mezi nimi pak zásadně nevystoupily z nejistoty stanovení výsledku, nelze tudíž dělat žádné tvrdé závěry.

Měření výhřevnosti - dohnala to hustota

Norma ČSN EN 228 stanovuje celou řadu parametrů automobilových benzinů. Ten, který je u každého paliva z principu nejdůležitější, tedy výhřevnost, však nikoliv. Při obvyklém uhlovodíkovém složení má každý kilogram benzínu výhřevnost 42,0 až 43,5 MJ. Už to je relativně velký rozptyl, neboť i složení benzinů je v rámci normy poměrně variabilní. Po přepočtu na litr je ten



Doktor Ivan Bortel z ČVUT Praha ukazuje pásma nejvyšší účinnosti motoru 1.4 TSI použitého v našem měření.

rozptyl ještě větší: 31,0 až 32,9 MJ. Přípustný je totiž i velký rozsah hustoty – 0,720 až 0,775 g/cm³.

Norma ČSN EN 228 se snaží definovat složení benzínu maximálním podílem olefinů, aromátů, stanovením limitů destilační křivky či právě maximálním obsahem kyslíku. Z toho pak výhřevnost do značné míry vyplývá, ale už jen samotný rozptyl hustoty umožňuje, aby energie zakoupená s jedním litrem kolísala o sedm procent. To si lze snadno představit tak, že cena na litr může být stejná a jednou ujedete za 250 Kč sto kilometrů, jindy jen 93.

V protokolu, který nám z Ústavu energetiky při pražské VŠCHT poslali, se vyskytují dvě hodnoty: spalné teplo i výhřevnost. Spalné teplo je celková energie v palivu. Výhřevnost je po odečtení tepla pro změnu skupenství vody. Voda je totiž jeden ze

dvou hlavních produktů dokonalého spálení benzínu a z motoru vyjde jako pára, toto teplo tak je ztraceno. Pro motor s vnitřním spalováním je tak důležitá výhřevnost.

V ní se projevila zákonitá věc: vyšší obsah kyslíku daný dvacetiprocentní příměsí ETBE se pojí s nižší výhřevností. Verva 100 od společnosti Orlen Benzina v kategorii E10 měla výhřevnost 41,14 MJ/kg a byla ze všech nakoupených vzorků nejhorší, nejlepší byl MOL Evo 100 Plus s hodnotou 41,82 MJ/kg. Teď však pozor na předčasné soudy.

Za palivo motoristé neplatí v hmotnostních jednotkách jako třeba uhlí, ale v objemových. Proto jsme nechali změřit i hustotu a výhřevnost přepočítali na litr. A jelikož Verva 100 měla hustotu ze všech vzorků nejvyšší (0,7599 g/cm³), i její výhřevnost na litr poskočila na hodnotu 31,26 MJ/l, už jen

VÝHŘEVNOST ZAKOUPENÝCH VZORKŮ BENZINU

Číslo vzorku	Prodejce	Obchodní označení	Označení obsahu biosložky	Spalné teplo (MJ/kg)	Výhřevnost (MJ/kg)	Hustota (g/cm ³)	Výhřevnost MJ/l
1	ORLEN Benzina	Verva 100	E10	43,92	41,14	0,7599	31,26
2	MOL	EVO 100 Plus	E5	44,62	41,82	0,7589	31,74
3	OMV	MaxxMotion 100		44,51	41,72	0,7566	31,57
4	Shell	V-Power Racing 100		44,32	41,49	0,7540	31,28
5	ORLEN Benzina	Efecta 95		44,49	41,66	0,7507	31,27

Výhřevnost se měří v kalorimetru umístěním vzorku paliva do speciální kapsle, jejíž spalné teplo známe. Podobně známé je teplo zápalné šňůrky. Vše se pak umístí do hermeticky uzavřeného kontejneru naplněného čistým kyslíkem. Jeho tepelná kapacita je známa, a tak ze změny teploty lze vypočítat, jaké spalné teplo a výhřevnost má dané palivo.

nepodstatně nižší proti benzinům Efecta 95 (31,27 MJ/l) či Shell V-Power Racing 100 (31,28 MJ/l). Na nejhřevnější MOL ztrácí prémiové palivo od Orlenu Benziny ve výhřevnosti na litr 1,42 %. Nanejvýš takový by tedy teoreticky mohl být rozdíl ve spotřebě paliva v neprospěch typu E10, ale do toho mohou vstoupit další parametry. Klíčové sdělení je, že Orlen Benzina kompenzoval nižší výhřevnost ETBE vyšší hustotou svého paliva, takže v přepočtu nákladů na ujetý kilometr by motorista neměl být znevýhodněn.

Měrná spotřeba na motoru VW EA 211

Nižší či vyšší výhřevnost paliva ještě nemusí přímo souviset s provozní spotřebou vozidla. Automobilové benziny mají řadu dalších parametrů, které mohou ovlivnit účinnost motoru a jeho měrnou spotřebu. Účinnost motoru stanoví, kolik procent energie do něj přivedené s palivem se změní na mechanickou práci. Účinnost spalovacího motoru se ve zkušebnictví stanovuje tak, že při za-



Souběh informace „oktanové číslo 100“ a označení BA Super Plus 98 budí v mnoha motoristech nedůvěru. Naše měření potvrdilo, že paliva, která mají hodnotu 100 v obchodním označení, opravdu mají takové oktanové číslo.

tížení motoru dynamometrem měříme spotřebu paliva. Česky se výsledkům takového měření říká úplná charakteristika motoru, anglicky Brake Specific Fuel Consumption (BSFC). Vědci z pražského ČVUT v technologickém parku Roztoky pro měření použili průtokoměr AVL 735. Na zkušebním stanovišti přitom pracoval

moderní přeplňovaný motor Volkswagen řady EA 211, který známe pod obchodním označením 1.4 TSI. Má přímé vstřikování, chlazené výfukové svody, vodní chlazení stlačeného vzduchu a vypínání dvou prostředních válců při nízké zátěži. Největší výkon je 103 kW a točivý moment 250 Nm. ➔

uniCODE

S Y S T E M S

Tankovací automaty

Pohodlné, rychlé, úsporné

- podpora všech typů bezhotovostních plateb
- podpora věrnostních systémů
- dotykový displej LCD 7, 8 nebo 10" Anti-Scratch
- provozní teplota -20 až +60 °C, vlhkost do 95 %
- vysoký jas a kontrast monitoru
- plně integrovaný do řídicích systémů UNICODE
- ideální využití na veřejných samoobslužných stanicích
- soulad s mezinárodními předpisy
- certifikace TÜV SÜD
- do většiny typů výdejních stojanů



Pro více informací nás kontaktujte
sales@unicodesys.cz
 +420 602 361 232
www.unicodesys.cz

PETROL
PARTNER



➔ Když víme, jaký výkon motor po určitý čas odevzdával, známe i vykonanou práci. Zde ji vyjadřujeme v kilowatthodinách. Když víme, kolik gramů paliva do motoru za daný čas přiteklo, známe i spotřebovanou energii. Energie a práce jsou fyzikálně to samé – jeden Joule je jedna Wattsekunda. Když známe i výhřevnost daného paliva a vykonanou práci, můžeme je vzájemně podělit a stanovit účinnost. Hodnota třeba 36 procent pak znamená, že například do motoru přiteklo 100 MJ energie a on za to vytvořil 36 MJ práce, po přepočtu na kWh je to 9,97.

Měrná spotřeba byla vždy klíčovým parametrem motoru a první věcí, na které se odborný recenzent konstruktéra zeptal. V posledních desetiletích se ji automobilky odnaučily udávat, aby unikly přímému srovnání. Pro přepočet na účinnost v procentech se používala střední výhřevnost benzínu. Při našem měření jsme však výhřevnost jednotlivých paliv znali, a použili tedy právě tu. Tím je dáno, proč v následující tabulce u Vervy 100 i OMV Max Motion najdete stejnou nejvyšší hodnotu účinnosti 36,26 %, ale odpovídající měrnou spotřebu jednou 241,3 a podruhé 238,0 g/kWh. Obě paliva mají totiž mírně jinou výhřevnost.



Doktor Vojtěch Klír doplňuje palivo do nádrže na zkušebním pracovišti.

Na každé palivo nám technici z ČVUT ve zkušebně VTP Roztoky změřili 60 bodů, vždy šest pozic škrticí klapky od minima po maximum a vždy po 500 otáčkách od 1500 do 6000 min^{-1} . Výsledkem strojního hodnocení jsou takzvané isočáry, kde čára spojuje

body stejné měrné spotřeby a stejné účinnosti. Barevně jsou pak odlišeny oblasti od nízké účinnosti (červená) až po vysokou (přes žlutou, zelenou po nejlepší modrou). Zařízení umí vygenerovat také srovnání jednotlivých paliv. Ve výsledku se ukázaly minimální rozdíly.

V tabulce jsme pak vynesli konkrétní hodnoty z deseti bodů. Nejvyšší hodnota účinnosti 36,57 byla zaznamenána na palivo Shell V-Power Racing 100. Spotřebu vyjádřenou v g/kWh měla zhruba o procento vyšší Verva 100. Po přepočtu na litry se však rozdíly zcela smazávají. Verva 100 tak vyšší hustotou zcela smazala nižší výhřevnost ETBE, kterého má zatím víc než ostatní sto-
oktanové benziny.

■ PR VIF
FOTO: Jiří Pekárek

BODY ÚPLNÉ CHARAKTERISTIKY S NEJVYŠŠÍ ÚČINNOSTÍ

Vzorek 1 - ORLEN Benzina Verva 100					Vzorek 2 - Mol Evo Plus 100				
Škrticí klapka	točivý moment	otáčky	účinnost	měrná spotřeba	Škrticí klapka	točivý moment	otáčky	účinnost	měrná spotřeba
%	Nm	1/min	%	g/kWh	%	Nm	1/min	%	g/kWh
30	117,3	1500	34,36	254,7	30	118,5	1500	34,17	251,9
40	176,0	2000	35,50	246,5	40	177,2	2000	35,23	244,4
50	197,4	2500	36,26	241,3	50	197,6	2500	36,20	237,8
50	189,2	3000	36,04	242,8	50	188,5	3000	35,79	240,5
40	157,7	3500	35,80	244,4	40	157,6	3500	35,60	241,8
40	147,7	4000	35,20	248,6	40	148,0	4000	34,84	247,1
40	148,4	4500	34,10	256,6	40	148,8	4500	33,64	255,9
40	145,5	5000	32,83	266,6	40	146,0	5000	32,19	267,4
40	139,4	5500	31,08	281,6	40	139,2	5500	30,54	281,8
50	145,6	6000	30,61	285,9	50	145,6	6000	30,58	281,5

Vzorek 3 - OMV Max Motion 100					Vzorek 4 - Shell V-Power Racing 100					Vzorek 5 - ORLEN Benzina Efecta 95				
Škrticí klapka	točivý moment	otáčky	účinnost	měrná spotřeba	Škrticí klapka	točivý moment	otáčky	účinnost	měrná spotřeba	Škrticí klapka	točivý moment	otáčky	účinnost	měrná spotřeba
%	Nm	1/min	%	g/kWh	%	Nm	1/min	%	g/kWh	%	Nm	1/min	%	g/kWh
30	118,7	1500	34,44	250,5	30	117,9	1500	34,49	251,6	30	117,3	1500	34,29	252,0
40	175,1	2000	35,51	243,0	40	176,7	2000	35,72	242,9	40	171,0	2000	35,38	244,2
50	197,0	2500	36,26	238,0	50	198,0	2500	36,57	237,3	40	161,8	2500	35,88	240,8
50	188,6	3000	36,00	239,7	50	189,9	3000	36,20	239,7	50	187,0	3000	35,83	241,2
40	156,3	3500	35,66	241,9	40	157,2	3500	36,03	240,8	40	155,7	3500	35,40	244,1
40	147,6	4000	35,06	246,1	40	148,4	4000	35,30	245,8	40	147,8	4000	35,21	245,5
40	148,4	4500	33,95	254,1	40	148,4	4500	34,19	253,8	40	149,0	4500	33,81	255,6
40	146,1	5000	32,71	263,8	40	146,0	5000	32,55	266,6	40	146,2	5000	32,57	265,3
40	139,6	5500	31,12	277,3	40	139,4	5500	31,01	279,8	40	139,6	5500	30,61	282,3
50	145,6	6000	30,47	283,2	50	145,6	6000	30,85	281,3	50	143,9	6000	30,76	280,9



- ▶ 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

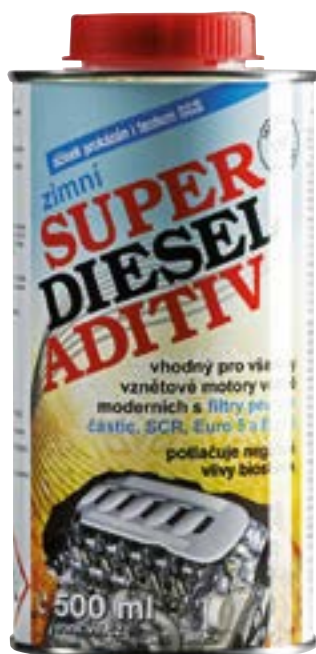
Praktické jednorázové balení

- ▶ 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

**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 %
- ▶ Stabilizuje naftu s biosložkami a prodlužuje její skladovací dobu

- ▶ Potlačuje pění paliva
- ▶ Kompatibilní s filtry pevných částic i systémy SCR

Dostání v sítích



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

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



JAK ZAJISTIT NEZÁVISLOST NA RUSKÉ ROPĚ

Společnost Mero ČR začala navyšovat kapacity ropovodu TAL a naplňovat tak projekt Tal-Plus. Jeho cílem je od roku 2025 navýšit dodávky ropy z Terstu pro Česko o čtyři miliony tun ročně a tím získat nezávislost na ruské ropě. Technologické práce budou probíhat ve čtyřech zemích – v Itálii, Rakousku, Německu i České republice.

Nekonečná jednání

Mero ČR pokračuje v posilování energetické bezpečnosti a ropné soběstačnosti České republiky. Spočívá to v uskutečnění projektu TAL-Plus, jehož cílem je navýšit dodávky ropy do Česka ropovodem z italského Terstu tak, aby dokázal dodávat až 8 milionů tun ropy ročně, což by pokrylo potřeby českých rafinerií Orlen Unipetrol v Litvínově a Kralupech. Díky tomu získá Česko nezávislost na ruské ropě z ropovodu Družba, který bude možno v budoucnu využít na dodávky jiných druhů rop nebo ho transformovat na přepravu jiných energetických surovin. „Mero naplňuje své závazky a pokračuje

v posilování energetické bezpečnosti a ropné nezávislosti České republiky. Jde o jeden z nejvýznamnějších strategických projektů v historii Mera i v oblasti energetické bezpečnosti Česka,“ říká generální ředitel Mero ČR Jaroslav Pantůček.

Uskutečnění tohoto projektu předcházela nekonečná a náročná jednání se všemi zbylými akcionáři ropovodu, kteří se samozřejmě řídí vlastními zájmy. Jedná se o firmy OMV, Shell, Rosněft, Eni, C-Blue, Exxon Mobile, Conoco a Total Energies. Všichni mají větší podíl než Mero a všem dosavadní kapacita postačovala. Představitelé české firmy tak museli ostatní akcionáře přesvědčit o tom, že zvýšením kapacity se například nepro-

dlouží doba vykládky v italském Terstu, protože čekající tankery budou platit horentní sumy za „parkování“ v okolí terminálu, což se promítne do cen přepravované ropy. Ročně se v Terstu vyloží okolo 400 tankerů a zvýšením kapacity ropovodu pro potřeby ČR se tento počet zvýší ještě o dalších několik desítek. Jenže zvýšením rychlosti průtoku ropy pomocí modernějších motorů se zase sníží náklady na přepravu v samotném ropovodu, což by mělo náklady na čekání tankerů kompenzovat.

„Všichni v určitou chvíli řekli ne, a my jsme je museli přesvědčovat o důležitosti projektu,“ říká o náročném vyjednávání provozně technický ředitel Mera Zdeněk Dunder,

kteří vyjednávací tým vedl. Přesvědčování akcionářů trvalo rok. Nakonec se to podařilo, takže v květnu všichni smlouvu závazně podepsali s výjimkou ruského Rosněfti. „Skupina TAL si je vědoma strategického významu projektu TAL-Plus pro bezpečnost dodávek energie v České republice a pevně se zavázala k jeho včasné realizaci do konce roku 2024, a to díky pochopení a souhlasu všech akcionářů TAL, stejně jako díky kompetenci a nasazení zaměstnanců TAL. Sestavili jsme tým pro řízení projektu a zahájili práce na výměně a modernizaci čerpadel a motorů,“ řekl na adresu projektu TAL-plus generální ředitel TAL Alessio Lilli.

Místo rozšíření zvýšení průtoku

„Mero ČR zahájilo práce na technických úpravách a modernizaci. Práce budou probíhat v celkem čtyřech zemích: V Itálii, Rakousku, Německu a České republice. Po jejich skončení bude dosaženo největší kapacity ropovodu TAL v historii a tento ropovod se stane jedním z nejvýkonnějších v rámci celé Evropy,“ říká Zdeněk Dundr a dodává, že zatím byl dokončen výběr technologických komponentů, které se budou do jednotlivých částí ropovodu instalovat: „Jde o nejmodernější pumpu a čerpadla, jejichž výkony jsou srovnatelné s elektrickými lokomotivami. Dokončujeme výběr dodavatele na průtokoměry a spustili jsme projekční přípravu kompletních potrubních úprav a stavebních činností.“ Nepočítá se s výměnou



Vyspělý bezpečnostní systém je v Nelahozevsi nezbytný

potrubí, které má na takový objem přepravy dostatečnou kapacitu, ale se zrychlením průtoku. Pracovníci Mera proto nainstalují od Terstu až po začátek ropovodu IKL ve Vohburgu výkonnější čerpadla a zajistí další technologické úpravy, které se zrychleným průtokem souvisí.

Velké technické změny se připravují také v Centrálním tankovišti ropy v Nelahozevsi, kde bude třeba připravit infrastrukturu na

daleko masivnější průtoky nových dávek ropy. Posuzují se skladovací kapacity a také dojde k novým postupům v rámci míchání ropy a jejího transferu do rafinerií. „Práce probíhají podle přesného harmonogramu, k navýšení dodávek ropy pro Česko dojde od začátku roku 2025, s dokončením všech prací včetně možných stavebních a technologických úprav na českém i německém tankovišti ropy počítáme v roce 2026,“ vysvětluje Zdeněk Dundr. Kromě úprav na ropovodu TAL bude třeba provést také dílčí úpravy na vstupu a výstupu z ropovodu IKL a posoudit posílení skladovacích kapacit na tankovišti Mero Germany ve Vohburgu a následně také na Centrálním tankovišti ropy v Nelahozevsi.

Celkový odhad nákladů na projekt TAL-Plus včetně úpravy technologie Mero Germany, úpravy technologie Mero ČR a vedlejších nákladů je 1,3 mld. Kč až 1,6 mld. Kč. V případě potřeby navýšení skladovacích kapacit činí celkový odhad nákladů 2,3 mld. Kč (při kurzu 25 Kč/€). Finanční náklady na projekt nese společnost Mero ČR, což znamená, že nebude třeba projekt financovat ze státního rozpočtu. Mero má totiž akumulované odpisy z předchozích let, které dosud neinvestovalo. Celková doba realizace úprav na ropovodu TAL je 25 měsíců. Navýšení dodávek ropy by mělo začít od roku 2025.

Aktuálně ropa protéká přes TAL rychlostí chůze, nová čerpadla s výkonnějšími motory ropy v podstatě rozběhnou. Jedno ➡



V tomto místě v podstatě končí ropovod Družba

➔ z nově instalovaných čerpadel váží asi 20 tun a výkon dieselaagregátů, které je pohánějí, by stačil lokomotivě, která musí utáhnout 20 plně naložených vagonů. Takové parametry jsou nutné i proto, že ropa při své pouti od Jadranu musí překonat Alpy.

30. výročí Mero ČR

Mero ČR oslaví 1. ledna příštího roku 30 let od svého vzniku, ke kterému došlo sloučením společností Petrotrans a Mero IKL v roce 2004. O dva roky později byl pak zrušen Fond národního majetku, původního 100procentního akcionáře, a celá společnost přešla pod Ministerstvo financí ČR. První krok k nezávislosti na ropovodu Družba udělalo Mero ČR v roce 2012, kdy získalo od společnosti Shell Deutschland Oil podíl ve výši 5 %.

V současnosti má akciová společnost Mero ČR základní kapitál ve výši 8,5 miliardy korun. Je vlastníkem společnosti Mero Germany, která vznikla transformací společnosti Chemopetrol Pipeline, jež zajišťovala výstavbu a provoz ropovodu IKL na území Německa, vlastní zatím pětiprocentní podíl na ropovodu TAL a vedle toho má v majetku také Centrální tankoviště Nelahozeves, kde stojí 17 nádrží o kapacitě 1 675 000 m³, a k tomu 4 nádrže o kapacitě 200 tisíc m³ na tankovišti Vohburg an der Donau, které funguje v rámci společnosti Mero Germany.

Unikátní metoda čištění nádrží

Vůbec poprvé se v České republice využil pro čištění ropné nádrže systém Non Entry. Procesem čištění touto metodou letos prošla skladovací nádrž H22 na centrálním tankovišti společnosti Mero v Nelahozevsi, která svým objemem 125 000 m³ a plochou dna 5600 m² patří mezi největší ve střední Evropě. Do provozu byla uvedena v roce



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



2003 a šlo o její první čištění. Během něj bylo z nádrže bezodpadově odstraněno a pro následné využití zpět rozpuštěno přes 3000 m³ usazenin. Čištění ropných nádrží je nutné jednou za 15 až 20 let a je součástí opravy a modernizace nádrže. Obvykle se čistí jedna nádrž ročně. Další z celkem 17 nádrží v Nelahozevsi se bude čistit v roce 2025.

Systém Non Entry je unikátním automatizovaným systémem dálkově řízených trysek umístěných na střeše nádrže. Díky vstříkování zahřáté ropy do vyprázdněné nádrže se snáze rozpustí a odstraní usazeniny, celý proces se výrazně zrychlí a je bezpečnější. To zvyšuje bezpečnost zaměstnanců, kteří tráví manuálním čištěním v rizikovém prostředí méně času, a také výrazně zkracuje dobu čištění nádrže. Jedná se rovněž o technologický posun, který pomáhá snižovat uhlíkovou stopu.

Zhotovitelem systému Non Entry je polská firma Climbox. „Při výběru této metody jsme sami navštívili například tankoviště v Maďarsku a v Polsku, kde ji používají. Nový postup se ukázal jako vysoce funkční, proto už nyní předáváme dalším společnostem



nejen v Česku, ale i v zahraničí své zkušenosti a jednáme s nimi o využití této unikátní metody," vysvětluje Jaroslav Pantůček. Nyní prochází defektoskopickou inspekcí všechny sváry dna, jejichž délka přesahuje pět kilometrů. Zpět do standardního provozu by se nádrž H22 měla vrátit zhruba v listopadu le-

tošního roku po dokončení naplánovaných inspekcí, oprav a po komplexní modernizaci vybavení nádrže. Ropovodem IKL ji lze naplnit za zhruba tři dny, z ropovodu Družba za přibližně šest a půl dne.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

Spolehlivý dodavatel AdBlue®

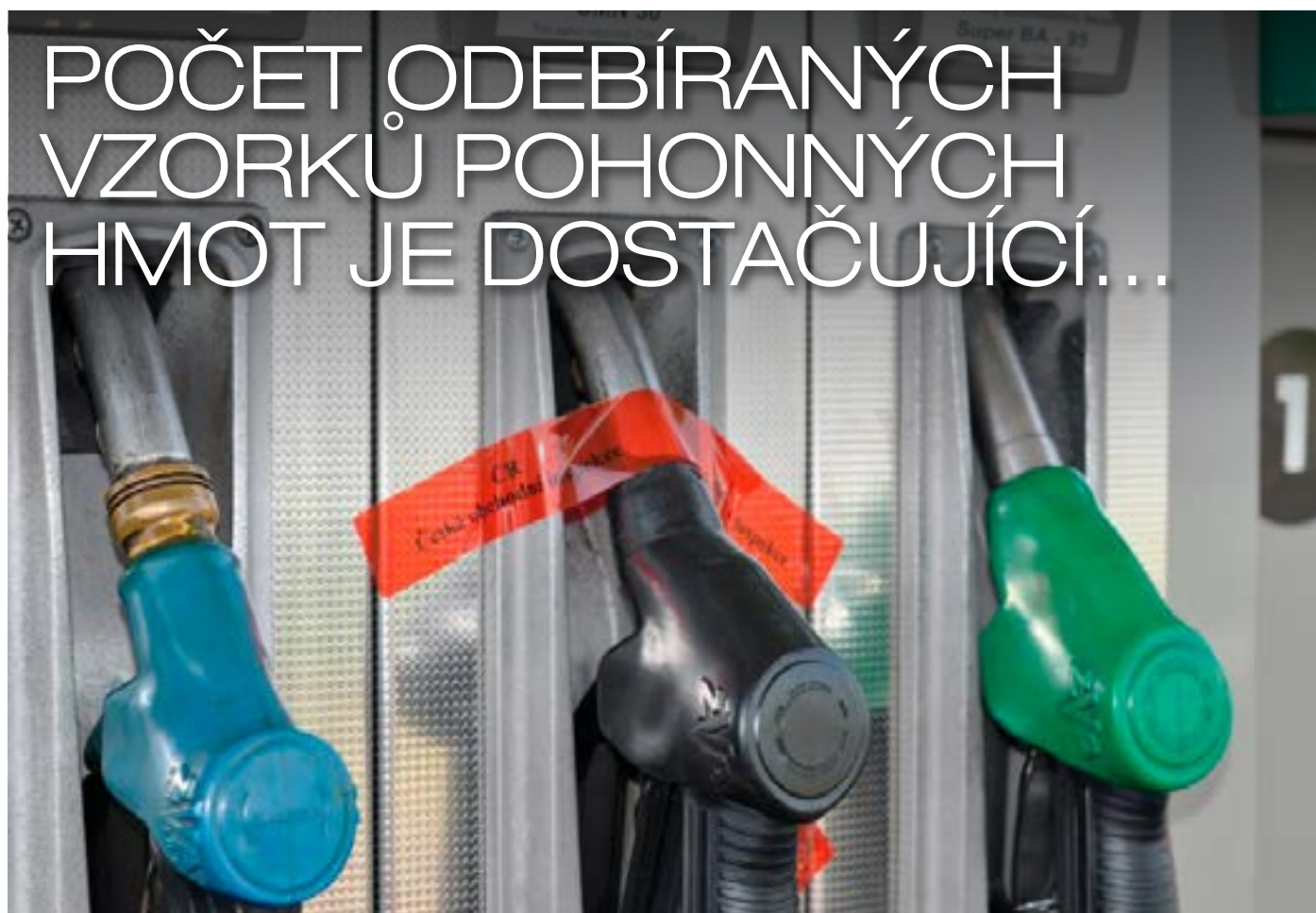
Nabízíme komplexní řešení. Dodáváme AdBlue® i systémy pro veřejný výdej.

PETROL
PARTNER



Máme nový web!
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



...říká ústřední ředitel České obchodní inspekce, kterým je od října loňského roku Jan Štěpánek. Kontrolní činnost je podle něj důležitá zejména v oblastech, kde se spotřebitel nedokáže bránit sám nebo jen v omezené míře. To se samozřejmě týká i jakosti pohonných hmot, která se možná i díky aktivitě ČOI v posledních letech neustále zlepšuje. Požádali jsme ho o rozhovor.

Jaké všechny kontroly provádí ČOI na čerpacích stanicích?

Česká obchodní inspekce na čerpacích stanicích primárně provádí monitoring kvality (jakosti) pohonných hmot, jenž probíhá celoročně na základě platné právní úpravy, která stanovuje i minimální počet vzorků, jež má Česká obchodní inspekce odebrat a otestovat. V rámci těchto kontrol probíhají i kontroly používaných měřidel a v některých případech také plnění dalších povinností hospodářských subjektů prodávajících pohonné hmoty nebo jiný sortiment zboží, který náleží do naší dozorové působnosti. Vždy záleží na zaměření konkrétní kontroly.

Může nějak ČOI pomoci spotřebitelům ohledně vysokých cen na čerpacích stanicích?

Ceny a jejich tvorba obecně nepatří do dozorové působnosti České obchodní inspekce.

Jaké jsou výsledky kontrol ČOI na čerpacích stanicích u nepalivového zboží? Jsou větší problémy z hlediska sortimentu obchodů nebo gastroprovozů na čerpacích stanicích?

Nemyslím si, že bychom v obchodech nebo gastroprovozech čerpacích stanic zjistili při kontrolách nějaká závažná pochybení. Výsledky kontrol nepalivového zboží u čerpacích stanic jsou z hlediska počtu zjištění pod celkovým průměrem.

Jak vysokou pokutu může inspektor ČOI udělit a nejsou ty částky malé s ohledem na to, že pokuty udělujete i řetězcům, jejichž příjmy násobně převyšují stanovenou pokutu?

Inspektor obvykle ukládá pokuty v řádech jednotek tisíc korun za méně závažná porušení právních předpisů (maximálně do 10 000 Kč). Vyšší pokuty jsou ukládány ve správním řízení rozhodnutím ředitele inspektorátu. Výše pokut se vždy odvíjí od konkrétního zjištění porušení právních předpisů, jeho závažnosti, doby trvání, následků protiprávního jednání a dalších skutečností týkajících se konkrétního případu. V rámci určení výše pokuty se zohledňuje celá řada skutečností a faktorů včetně tohoto, aby uložená pokuta byla účinná, přiměřená a odrazující. Co se týče maximální výše pokut za jednotlivé přestupky, jsou stanoveny v jednotlivých právních předpisech. Obecně lze konstatovat, že ČOI může uložit nejvyšší pokuty v řádech desítek milionů korun. Takové pokuty jsou však na místě především tam, kde může dojít k ohrožení života a zdraví spotřebitelů.

Jaký nástroj byste potřebovali, aby se vás obchodníci doopravdy báli?

Česká obchodní inspekce dlouhodobě usiluje o upevnování pozice respektovaného dozorového orgánu, který svou kontrolní činnost provádí objektivně a nestranně. Tzn. chce svou dozorovou činností zajistit dodržování příslušných předpisů všemi podnikatelskými subjekty a tím přispívat ke kultivaci trhu a dosažení rovných podmínek na trhu pro všechny zúčastněné. Zároveň Česká obchodní inspekce nemá být poctivými obchodníky vnímána jako represivní orgán, ale jako subjekt, který kromě své kontrolní činnosti provádí osvětovou a preventivní činnost jak na straně podnikatelů, tak i na straně spotřebitelů. Mezi standardní aktivity České obchodní inspekce tak patří i dlouhodobá spolupráce s profesními svazy či komorami, kde dochází např. v rámci kulatých stolů ke vzájemné výměně informací a zkušeností. Rovněž je kladen důraz na vzdělávání spotřebitelů tak, aby se spotřebitel dokázal ve standardních situacích bránit sám. Z druhé strany nepoctiví hráči, tzv. „šmejdi“, dle názoru České obchodní inspekce nemají na trhu své místo, a Česká obchodní inspekce má dostatek oprávnění i nástrojů vynutit si dodržování nastavených pravidel.

Milionová pokuta pro drobného zelináře může být likvidační, ale pro velký řetězec je téměř nezatelná. Rozlišuje se také, komu pokutu udělujete – třeba podle celkového obrátu?

V rámci ukládání pokut se vždy postupuje podle právních předpisů a je aplikováno tzv. správní uvážení.

Jak rozlišujete výši pokuty v případě, kdy máte podezření na záměrné porušení zákona třeba v případě pancování pohonných hmot?

Nejprve musím podotknout, že podezření rozhodně nestačí. Takové jednání by muselo být prokázáno. V případě úmyslného porušování zákona by se jednalo o významnou přitěžující okolnost.

Podle vašich zjištění je v současné době jakost PHM v ČR na velmi dobré úrovni. Není to ale proto, že počet odebraných vzorků není dostatečný z hlediska celkového počtu čerpacích stanic?

Rozhodně ne, počet odebíraných a testovaných vzorků pohonných hmot je dostačující. Naopak jsme toho názoru, že právě s ohledem na ustálený vyhovující stav by počet odebíraných vzorků mohl být nižší.



A od čeho se vlastně odvíjí počet odebraných vzorků?

Minimální počet odebíraných vzorků pohonných hmot je stanoven prováděcím právním předpisem, kterým je vyhláška č. 516/2020 Sb., o požadavcích na pohonné hmoty a provedení některých dalších ustanovení zákona o pohonných hmotách.

Pokud to není na podnět zákazníků, jaký systém praktikují inspektoři ČOI při návštěvách jednotlivých čerpacích stanic?

S ohledem na to, že se jedná o plošný monitoring, jsou kontroly plánovány tak, aby byly monitorovány všechny čerpací stanice v České republice. Tento způsob plánování však může být a v některých případech je modifikován na základě zjištění nekvalitních paliv, podnětů spotřebitelů na nekvalitní paliva, dostupnosti jednotlivých druhů paliv na čerpacích stanicích a dalších skutečností.

Stále ČOI využívá k analýze vzorků laboratoře SGS?

Ano, stále spolupracujeme se společností SGS, a to na základě smlouvy.

Existuje nějaká kooperace ČOI a SGS v rámci jejího programu Pečeť kvality – např. že na čerpacích stanicích kontrolované přímo SGS nechodí inspektoři ČOI tak často?

Nikoli. Pečeť kvality je čistě komerční hodnocení pohonných hmot na čerpacích stanicích. Monitoring jakosti pohonných hmot realizovaný Českou obchodní inspekcí je zcela ne-

závislý, jedná se o výkon dozoru nad trhem z moci úřední, nikoli o komerční aktivitu.

Největší síť Orlen Benzina opustila Pečeť kvality a má vlastní program na kontrolu jakosti paliv, zvýšil se od té doby počet kontrol na čerpacích stanicích Benzina Orlen?

Jak jsem zmínil u předcházející odpovědi, Česká obchodní inspekce kontroluje pohonné hmoty nezávisle na jakýchkoli komerčních nebo podnikových systémech kvality.

Můžete provádět kontroly jakosti i na neveřejných čerpacích stanicích?

Předně, zákon o pohonných hmotách nezná přímo pojem „neveřejná“ čerpací stanice. Zákon v tomto ohledu pracuje zejména s pojmy čerpací stanice pohonných hmot, veřejně přístupná čerpací stanice a výdejní jednotka. Obecně pak platí, že Česká obchodní inspekce může kontrolovat v zásadě všechna místa, kde dochází k prodeji nebo výdeji pohonných hmot ve smyslu zákona.

Provádí se kontroly jakosti pohonných hmot pouze u čerpacích stanic nebo také u distribučních firem a například ve skladech státního Čepra?

S ohledem na ustálený stav jakosti pohonných hmot v České republice provádíme kontroly pohonných hmot primárně na čerpacích stanicích. V minulých letech byly prováděny kontroly jakosti pohonných hmot v okamžiku stáčení pohonné hmoty z cisterny do nádrže ➔

➔ čerpací stanice. Všechny tyto kontroly byly ale bez zjištění porušení zákona.

Do PHM se dnes přidávají nejrůznější aditiva, která mají zajistit palivům určité vlastnosti, čehož jejich prodejci využívají také k reklamě a označují je za prémiová. Je možné kontrolovat, zda takové PHM skutečně aditiva obsahují?

Monitoring jakosti pohonných hmot vychází především z požadavků vyhlášky. Kontinuálně jsou tedy kontrolovány jakostní parametry, které stanoví vyhláška. Pokud se jedná o aditiva, tedy přísady do pohonných hmot, není jejich obsah v rámci standardního monitoringu speciálně testován. Ze zkušeností je nám však známo, že mohou mít vliv na některé kvalita-

tivní parametry pohonných hmot, které jsou podle vyhlášky kontrolovány. Testování aditiv v palivech je možné do té míry, do které lze aditiva v palivu identifikovat.

Kolik má ČOI v současnosti inspektorů? A kolik jich pracuje v rámci kontroly jakosti paliv?

Česká obchodní inspekce má v současné době 220 inspektorů. Na kontrolu jakosti pohonných hmot se soustavně soustřeďuje přibližně 28 inspektorů tak, aby byly pokryty potřeby jednotlivých inspektorátů. To zahrnuje nejen tyto inspektory, ale i další, kteří jsou schopni je v případě potřeby nahradit. Problematikou se pak zabývají i pracovníci ústředního inspektorátu.

ČOI má dozor nad cenami a jejich zúčtováním. Má některé pravomoci zjišťovat také nekalé zisky nebo kartelové dohody?

V této oblasti nemáme žádné pravomoci. Česká obchodní inspekce řeší především řádné seznámení spotřebitele s cenou a to, zda byla konečná cena, kterou má spotřebitel zaplatit, správně spočítána. Problematiku kartelových dohod a jiných způsobů porušování pravidel hospodářské soutěže má pod dozorem Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Kontrola nepřiměřeného majetkového prospěchu pak spadá podle zákona o cenách do působnosti cenových kontrolních orgánů.

■ AUTOR: Jiří Kaloc

FOTO: autor

NEJKVALITNĚJŠÍ V HISTORII...

Od roku 2001 se Česká obchodní inspekce věnuje systematicky kontrole jakosti pohonných hmot. Letos zaznamenala za první pololetí historicky nejnižší podíl neshod z kontrolovaných vzorků.

Už loni klesl podíl zjištěných neshod v celkovém počtu kontrolovaných vzorků na nejnižší hodnotu od roku 2001, kdy Česká obchodní inspekce (ČOI) začala pumpy kontrolovat. Za celý loňský rok nevyhovělo normám 0,7 procenta z celkem 2545 odebraných vzorků. Za loňské první pololetí pak činil podíl 0,5 procenta. Když inspekce vyhodnotila data za letošní první pololetí, dopočítala se rekordně nízkého podílu – 0,4 procenta nevyhovujících vzorků.

Od počátku ledna do konce června inspekce odebrala 1313 vzorků paliv, z toho 634 vzorků motorové nafty, 509 benzinu, 150 zkapalněného ropného plynu (LPG) a dvě desítky vzorků stlačeného zemního plynu (CNG).

ČOI uvádí, že zlepšení jakosti bylo zaznamenáno u odebraných a kontrolovaných vzorků motorových benzinů z 0,2 procenta neshod na nulu a u vzorků LPG z 0,7 procenta také na nulu. Nepatrné zhoršení bylo zaznamenáno u vzorků motorové nafty: z 0,7 procenta nevyhovujících vzorků v loňském prvním pololetí na letošních 0,8 procenta. Bez závad zůstávají všechny kontrolované vzorky stlačeného zemního plynu CNG.

„Česká obchodní inspekce uložila v 1. pololetí 2023 ve 3 případech opatření spočívající v zákazu prodeje pohonných hmot, které nesplňovaly požadavky na jakost a složení stanovené prováděcím právním předpisem, zvláštními právními předpisy a českými technickými normami,“ uvedli inspektoři v tiskové zprávě.

Důvodů zlepšování situace je hned několik. Patří k nim nejen zveřejňování konkrétních hříšníků, a tedy obavy pumpařů z negativní „reklamy“, ale i stále důslednější kontroly dovozu ze strany celníků a bernáku (v minulosti byla nejrizikovější právě nezdaněná a podvodně dovážená paliva) nebo důkladná výstupní kontrola největších domácích dodavatelů.

Z loni celkem inspektory v Česku odebraných a v laboratoři zkontrolovaných 2545 vzorků (z toho přes 2200 připadlo na naftu a benzin) nevyhovělo příslušným normám 18 z nich. Podíl těch závadných na úrovni 0,7 procenta byl dramaticky nižší než ve druhé polovině roku 2001, kdy ČOI s kontrolami začala a normám (často i v závažných případech) nevyhovělo 13,5 procenta.

„Počet nevyhovujících vzorků pohonných hmot má již několik let klesající tendenci. Kontroly kvality pohonných hmot probíhají dlouhodobě a pravidelně, což také může přispívat k faktu, že jakost pohonných hmot je v tržní síti čerpacích stanic na velmi dobré úrovni,“ říká mluvčí ČOI Jana Jelínková.

Benzin a nafta nesplňující normy se často dostanou na pumpy, aniž to obsluha tuší. Třeba smícháním nafty s malým množstvím benzinu zbylého z předchozího závozu v cisterně dodavatele. Pumpař nemá možnost si sám nějakým vlastním laboratorním rozbořem ověřit deklarované parametry. Časy z divokých devadesátých let, kdy někteří pumpaři paliva pančovali přímo ve svých nádržích nebo nakupovali od dodavatelů, jejichž kvalitu nebylo možné nezávisle ověřit, jsou po zavedení drastických pokut a důslednějších kontrol minulostí.

„Zveřejňování čerpaček, kde ČOI odhalila nekvalitní palivo, funguje jako takový preventivní strašák odlivu řidičů,“ vysvětluje šéf Unie nezávislých petrolejářů Ivan Indráček. Z praktické stránky, jak se vyhnout špatnému palivu, ale podle něj zveřejňování nemá smysl. „ČOI zveřejňuje pumpy až po pravomocném skončení správního řízení, které trvá mnoho měsíců od zjištění závady. Trochu bulvární přehledy typu – Víme, kde netankovat –, které vídáme v některých médiích, tedy ve skutečnosti popisují pumpy, u kterých už problém dávno není,“ říká Indráček.

■ AUTOR: Miroslav Petr

Autor je redaktorem Lidových novin.

FOTO: archiv

HROZÍ ZDRAŽENÍ NEBO NEDOSTATEK NAFTY?

Nafta v Česku by mohla na konci roku opět skokově podražít. V prosinci totiž vyprší výjimka ze zákazu dovozu produktů z ruské ropy. Pokud vláda nedojedná její prodloužení, nebude Česko smět dovážet slovenskou naftu, která se vyrábí z ruské ropy. Nafta ze Slovenska přitom dosud tvořila nezanedbatelnou část tuzemské spotřeby.

Dojednat další výjimku?

Podle některých odborníků nafta zdraží, pokud vláda Petra Fialy s Evropskou unií nedojedná prodloužení výjimky na dovoz nafty vyrobené z ruské ropy, kterou Česko dováží ze Slovenska. Současná platná výjimka totiž skončí 5. prosince. „Mělo by to určitě dopad na český trh. My jsme schopni vyrobit zhruba 80 procent naší spotřeby,“ uvedl Ivan Indráček z Unie nezávislých petrolejářů.

Vláda ale o tom, zda o výjimce s Bruslem jedná, nechce mluvit. Prý z taktických důvodů. MPO navíc ujišťuje, že konec výjimky Česko nechromí. „Jsme s největšími distributory pohonných hmot v Česku v pravidelném kontaktu. Podle sdělených informací by jim ukončení této výjimky nemělo činit větší problémy. Jak by případné zrušení výjimky ovlivnilo ceny v Česku, nyní nelze odhadnout,“ uvedl mluvčí ministerstva Vojtěch Srnka.

„Evropa se, pokud vím, snaží ruské dovozy nahradit, pracuje se na tom už půl roku, protože půl roku je známo, že tyto sankce vstoupí v platnost 5. února. Je vidět ve statistikách, že se postupně nahrazuje dovoz nafty do Evropy z Ruska dovozem z jiných míst: z Blízkého východu, Spojených států amerických, Indie nebo Číny. Vypadá to, že pokud bude všechno v klidu, Evropa by z hlediska dostupnosti nemusela mít problém. Z hlediska ceny lze předpokládat určité navýšení, protože logistika bude dražší,“ míní Ivan Indráček.

Někteří tvrdí, že by Česko nemělo o prodloužení dovozu slovenské nafty vůbec usilovat. „Je to výjimka ze sankcí a cílem těch sankcí je Rusko vystavit tlaku. Každá výjimka je dírou do tohoto snažení,“ uvedl europoslanec Alexandr Vondra (ODS). Nákup produktů z ruské ropy totiž Moskvě v podstatě pomáhá financovat investice na Ukrajinu.

Nedostatek nehrozí

Také generální ředitel Čepro Jan Duspěva ujišťuje, že žádný nedostatek motorové nafty Česku nehrozí. „EU dovážela z Ruska před válkou cca polovinu své spotřeby středních destilátů. Tento objem je díky mnohaměsíční snaze o nalezení substituce nahrazován dovozem z jiných destinací. Pokud tedy nedojde k další eskalaci konfliktu, nepředpokládáme zásadní nedostatek pohonných hmot na trhu. Dodávky hotových PHM z Ruska se podařilo nahradit dodávkami nejen z EU, ale především z Blízkého východu, USA a Asie.“

Přes systém společnosti Čepro protече cca polovina objemu nafty, který se v ČR spotřebuje. Nekupujeme žádnou ruskou naftu. Meziročně jsme navýšili import nafty o více než 50 %. Dlouhodobě rozšiřujeme portfolio svých dodavatelů ze zemí EU, mimo Českou republiku jde především o dodavatele z Německa, Polska a Rakouska. Garantujeme, že na trhu bude dostatek pohonných hmot,“ uvedl Duspěva.

Místo Ruska dovoz z USA

Čepro má za sebou první objemem skutečně významný dovoz motorové nafty ze Spojených států amerických. V březnu dorazily k prvním zákazníkům Čepro a tuzemským čerpacím stanicím u nás první statisíce litrů z celkem 45,8 milionů litrů dieselu od americké rafinérské společnosti Marathon Petroleum. Další kontrakty Čepro s Američany mají údajně následovat.

Nafta putovala z americké Louisiany tankerem přes Atlantik do polské Gdyně a odtud vlakovými cisternami do českých skladů. „Američani se naučili vyrábět naši kvalitu podle našich parametrů a budou to sem tlačit. Otevřeli jsme zdroj, u kterého počítáme s dalšími kontrakty. Celá Evropa bude na zámořské dodávky nafty z Ameriky, Indie nebo od Saúdů hodně přecházet,“ vyjádřil se pro Lidové noviny Jan Duspěva.

Dovoz z USA také znamená, že se rozšiřuje okruh zemí, odkud Česko naftu a částečně i benzin dováží. O kontraktu, který zajistil získání louisianské nafty, jednali zástupci společnosti Čepro s komoditním obchodníkem z Polska několik měsíců. „Naší snahou je získat co nejvíce dodavatelů pohonných hmot pro český trh. Vozíme paliva především z Německa, Rakouska a Polska a nyní se podařilo získat i dodávky z USA,“ říká Duspěva. Cílem společnosti je udržení stability českého trhu a spolehlivosti nabízených paliv.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



PRVNÍ DVĚ VLAŠTOVKY

V Česku pomalu, ale jistě narůstá počet míst, kde lze natankovat palivo pro vozidla poháněná vodíkovými palivovými články. Po plnicím zařízení na čerpací stanici Orlen Benzina bylo slavnostně uvedeno do provozu jeho dvojče v areálu litvínovské pumpy Orlen Benzina, svou plničku na vodík otevřelo v mstětickém skladu PHM také Čepro. V souvislosti s tím byly do zkušebního provozu uvedeny také první vodíkové autobusy na pravidelné linky DPP hl. m. Prahy a Litvínova.

Mezi Barrandovem a Jižním městem

Pilotní provoz vodíkového autobusu v pražské MHD schválila Rada hl. m. Prahy v únoru loňského roku. Na základě tohoto rozhodnutí na jaře loňského roku hl. m. Praha, DPP, Škoda Group a ORLEN Unipetrol uzavřely memorandum o spolupráci při realizaci tohoto projektu. 14. července pak byl vodíkový autobus uveden do provozu na lince č. 170 Jižní Město – Pražská čtvrť pilotní provoz vodíkového autobusu Škoda H'City. „Dnes vstupujeme do nové kapitoly čisté městské mobility. Před 14 lety jsme představili TriHyBus, první vodíkový autobus, za tu dobu se technologie vyvinuly a zdokonalily. Vodíkový autobus Škoda H'CITY je současným ztělesněním našeho přístupu k udržitelné

dopravě. Jsem rád, že právě Praha je prvním městem, kde bude toto vozidlo nasazeno na pravidelné lince,“ uvedl při slavnostním zahájení provozu autobusu Petr Novotný ze Škoda Group.

DPP jej do konce července bude nasazovat zatím jen v pracovní dny na ranní a odpolední špičku, od srpna pak denně na celodenní provoz. Na základě uzavřeného memoranda bude pilotní provoz probíhat dva roky s možností prodloužení o další dva roky. „Po zkušebním provozu v reálných podmínkách pražské MHD již budeme vědět, do jaké míry může vodíková technologie v Praze nahradit dieselové autobusy a být alternativou k elektrické traktaci,“ dodal bývalý primátor Prahy Zdeněk Hřib, který je dnes mimo jiné náměstkem primátora pro oblast dopravy.

O vodíkový autobus Škoda H'City se starají technici Škoda Group. Vodíkem se bude plnit večer na vodíkové stanici na Barrandově. DPP chce ve spolupráci s výrobcem průběžně vyhodnocovat jízdní vlastnosti nebo technické i ekonomické parametry z běžného provozu. „Do konce července předpokládáme denní nájezd kolem 215 kilometrů, při plném provozu cca 300 kilometrů. Ročně to bude zhruba 50 tisíc kilometrů,“ doplnil Jan Barchánek, který je za provoz autobusu odpovědný. Linku č. 170 pro provoz prvního vodíkového autobusu DPP vytipovali experti na základě základních kritérií, jako je délka a profil linky či typ nasazovaného vozidla. Autobusová linka č. 170 zajišťuje tangenciální spojení barrandovského sídliště s oblastí Jižního Města. Patří mezi nejdelší městské linky se 40 kilometry na jeden oběh, má současně kopcovitý profil.

„Pokud bychom se v budoucnu rozhodli pro vodíkové autobusy, znamenalo by to zřejmě výstavbu nové servisní haly. To by znamenalo další náklady. I proto je vodíková technologie ze stávajících bezemisních pohonů zatím nejdražší. Pořizovací náklady vozidla jsou ve srovnání s referenčním naftovým zhruba čtyřnásobné, provozní pak dvojnásobné,“ dodává generální ředitel DPP Petr Witowski.

Vodíkový autobus Škoda H'CITY je vybaven PEM palivovými články Ballard FC Move 70 o maximálním výkonu 72 kW a minimálním výkonu 8 kW, ve kterých je vzájemnou reakcí vodíku s kyslíkem ze vzduchu vyráběna elektrická energie pro trakční pohon. Vozidlo je zároveň vybaveno trakční baterií Nano Power LTO, 36 Ah, 22,9 kWh, která slouží k vyrovnání výkonových požadavků (rozjedy, rekuperace při brzdění), ale umožňuje i nouzový dojezd cca dva kilometry. Pro případné samostatné nabíjení je k dispozici standardizovaná nabíjecí zásuvka CCS2. Pro vytápění interiéru vozidla v zimním období je využíváno odpadní teplo z palivového článku, pro velmi nízké teploty je dále k dispozici doplňkové elektrické topení. 12 metrů dlouhý a 11,5 tuny těžký autobus má 30 míst k sezení a uveze až 85 cestujících. Nejvyšší rychlost je 80 km/h a dojezd až 350 km. Kapacita vodíkových nádrží je 39 kg vodíku stlačeného na 350 barů. Průměrná spotřeba je 10 kg vodíku na 100 km.

V Litvínově jen chvíli a pak se uvidí

Druhou veřejnou plnicí stanicí na vodík otevřel Orlen Unipetrol koncem června na čerpací stanici Orlen Benzina v Záluží u Litvínova. Má stejné parametry jako stanice na pražském Ba-

randově. „Budujeme veřejně dostupné a plně samoobslužné vodíkové stanice pro automobily, nákladní vozidla a autobusy, které jsou v non-stop provozu a u kterých probíhá plnění vozidel stejně jako při doplňování klasických pohonných hmot,“ řekl k tomu člen představenstva Orlen Unipetrol Tomáš Herink.

Současně s otevřením plnicí stanice uvedl Orlen Unipetrol ve spolupráci s městy Most a Litvínov do krátkého pilotního provozu od 29. června do 9. července vodíkový autobus, který vyvinula slovenská společnost Mobility&Innovation Production. „Vodík vnímáme jako jeden z nástrojů pro splnění dekarbonizačních cílů. Orlen Unipetrol nám otevřel příležitost pro testování vodíkového autobusu na Mostecku. Bude-li zkušební provoz úspěšný, začneme činit konkrétní kroky k tomu, abychom do konce roku 2024 získali takový autobus do vozového parku,“ řekl k tomu primátor Mostu Marek Hrvol.

Nízkopodlažní elektrický autobus s vodíkovými palivovými články má celkovou délku 7982 cm, jeho maximální kapacita je až 68 cestujících, z toho 20 míst je k sezení. Plně klimatizovaný autobus ujede na vodík až 350 km a dalších 100 km na baterii. O pohon autobusu se stará elektromotor Siemens Elfa s celkovým



výkonem 125 kW, který je napájen dvojicí akumulátorů s celkovou kapacitou 70 kWh. Celková kapacita čtyř vodíkových nádrží je 10,5 kg a jejich doplnění trvá 10 minut.

Budování vodíkové infrastruktury je v souladu se strategií bezemisního rozvoje Orlen Unipetrol a navazuje na unijní priority v oblasti rozvoje veřejné infrastruktury pro čistou mobilitu. Výstavbu vodíkové stanice v Záluží u Litvínova podpořilo i Ministerstvo dopravy České republiky v rámci Operačního programu doprava 2. „Dle současného plánu čisté mobility by v České republice do roku 2025 mělo být 12 vodíkových stanic a 40 stanic pak do roku 2030,“ připomněl ministr dopravy Martin Kupka a zároveň dodal, že dané cíle ještě ne-reflektují aktuální podobu návrhu evropského



nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Podle něj je třeba vybudovat vodíkovou infrastrukturu každých 200 km na hlavní síti TEN-T.

■ AUTOR: Jiří Kaloc
FOTO: autor

uniCODE SYSTEMS

EUROSHOP 3

Více než 4 000 instalací

ECR Systém EuroShop3 je komplexní pokladní systém (POS) a Back Office systém (BOS) pro kompletní správu a provoz čerpacích stanic.

Systém EuroShop3 je vybaven veškerými funkcemi pokladního systému, které pokrývají potřeby malých čerpacích stanic i velkých řetězců. Je proto ideálním řešením pro čerpací stanice všech typů a velikostí.



Pro více informací nás kontaktujte
sales@unicodesys.cz
+420 602 361 232
www.unicodesys.cz

PETROL
PARTNER





Společnost Čepro otevřela slavnostně za účasti dvou ministrů české vlády svou první vodíkovou plnicí stanicí. Stojí ve skladu Mstětice u Prahy a bude sloužit nejen pro plnění všech typů vodíkových vozů, ale i pro výzkumné a testovací účely vybraným zákazníkům a zájemcům z řad komerční, odborné a akademické sféry.

Stanice je vybavena dvojicí plnicích pistolí pro plnění tlakem 350 bar a 700 bar, což umožňuje plnit všechny typy vodíkových vozidel, včetně osobních a nákladních automobilů, autobusů, ale také například vysokozdvížných vozíků. Zařízení bude obsluhovat proškolený personál Čepro. Umístění stanice ve Mstěticích u Prahy bylo zvoleno z důvodu optimální dopravní dostupnosti z metropole a technologických možností společnosti Čepro.

Při slavnostním otevření vodíkové čerpací stanice byl symbolicky pokřtěn

i hnědý Hyundai Nexa, nový přírůstek do flotily vozového parku společnosti Čepro. 4670 m dlouhé vodíkové SUV pohání elektromotor o výkonu 120 kW, který čerpá energii z vodíkového palivového článku. Díky vodíkové nádrži o kapacitě 6,3 kg vodíku dokáže automobil ujet na jedno natanování 666 km.

Ekologické Čepro

Firma Čepro je dnes především spolehlivým zdrojem a garantem kvalitních po-

honných hmot. Zároveň se však snaží napomáhat hladkému přechodu mezi fosilní a alternativní energií v dopravním modelu České republiky. Již v minulých letech Čepro vyvíjelo řadu aktivit ve vazbě na alternativní energie nejen v dopravě. Úspěšně pokračuje instalace fotovoltaických elektráren na střechách skladů pohonných hmot a také výstavba pátevní sítě vysoce výkonných dobíjecích stanic v rámci husté sítě čerpacích stanic Eurooil. „Pokračujeme ve svých strategických plánech, kdy chceme trhu nabízet klasická fosilní i alterna-

ktivní paliva. Zprovoznění vodíkové plnicí stanice vnímáme jako další posun k ekologicky šetrnější budoucnosti," řekl k záměru generální ředitel společnosti Čepro Jan Duspěva.

„Zprovoznění této stanice představuje další krok k rozvoji sítě vodíkové mobility, která nám umožní dosáhnout cílů Evropské unie v oblasti udržitelné dopravy. Věřím, že tato iniciativa posílí naši pozici v Evropě a ukáže naši reálnou snahu přecházet k ekologičtějším formám energie," řekl před slavnostním přestřižením pásky ministr financí Zbyněk Stanjura a jeho stranický i vládní kolega z ministerstva dopravy Martin Kupka dodal: „Mobilitu čekají v příštích desetiletích velké změny. Trendem bude zejména elektromobilita, ale musíme zůstat otevření i dalším možnostem, mezi které vodík bezesporu patří. V rámci Operačního programu Doprava 3 jsme nově podpořili výstavbu dalších 6 vodíkových stanic, které v následujícím období vzniknou v Praze, Ostravě, Brně a v Napajedlech.“

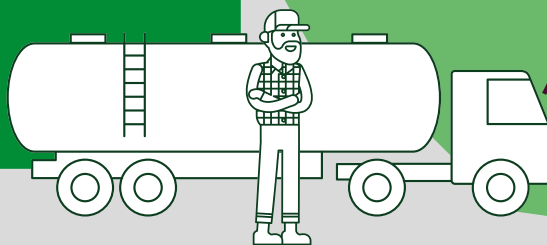
■ AUTOR: -jk-
FOTO: archiv



MONTI LOGISTIKA

ŠETŘÍ NÁKLADY NA ZÁSOBOVÁNÍ ČERPACÍCH STANIC

Logistika je mocný softwarový nástroj. Efektivně plánuje a řídí jízdy autocisteren při zásobování stanic palivy. Obsluha je díky grafickému rozhraní jednoduchá, umí on-line spočítat náklady na jízdu a vybrat nejlevnější kombinace.



Jak to celé funguje?

Podívejte se na video [5 min] na
www.monti.cz/monti-logistika/



PETROL
PARTNER



EUROWAG ROZŠIŘUJE SÍŤ

Společnost Eurowag má v Česku už dvě čerpací stanice na zkapalněný zemní plyn. Nové LNG stanice v Kozomině a v Modleticích jsou součástí rostoucí evropské sítě, jež čítá přibližně 700 tankovacích lokalit. Eurowag se dlouhodobě zaměřuje na řešení v oblasti čisté mobility, v níž chce svým zákazníkům nabídnout kompletní portfolio služeb.

Dárek k loňským Vánocům

Snadno přístupné stacionární stanice na D8 v Kozomině a D1 v Modleticích byly otevřeny loni těsně před Vánocemi. Tím došlo k navýšení celorepublikového počtu z dosavadních pěti plnicích stanic na sedm. Zatímco do začátku roku tankovala vozidla poháněná kapalným metanem pouze na třech místech, dvou mobilních stanicích GasNet a jedné stacionární stanici Spolgas, budoucnost se zdá optimističtější. Dle národního akčního plánu čisté mobility by měl počet plnicích stanic v České republice stoupnout do roku 2030 na 30.

„Dekarbonizace dopravy je pro nás důležitým závazkem, kterému se věnujeme už několik let. Pohon na zkapalněný zemní plyn vnímáme jako jednu z možných cest, kudy se bude komerční silniční doprava ubírat. Naše nové

LNG stanice jsou výsledkem snahy Eurowagu udávat krok v oblasti nízkoemisní a bezemisní dopravy,“ říká šéf firmy Eurowag Martin Vohánka.

Zkapalněný zemní plyn (zkráceně LNG) je zejména u těžkých nákladních automobilů alternativou k dieselovému pohonu. Na rozdíl od nafty vzniká spalováním LNG méně emisí, zájem o toto palivo proto v posledních letech roste. Podle webu gasum.com pohánělo LNG v roce 2022 po evropských silnicích více než 15 000 nákladních vozidel nad 3,5 tuny. V Česku se v témže roce nově zaregistrovalo 17 LNG kamionů.

Realizace se ujalo CFFT

Projekt výstavby dvou LNG stanic v Kozomině a Modleticích pod názvem „Výstavba plnicích

stanic LNG“ byl spolufinancován Evropskou unií v rámci operačního programu Doprava pod záštitou Ministerstva dopravy České republiky. Realizace projektu v Kozomině se ujala společnost CFFT z pražských Běchovic, která s Eurowagem dlouhodobě spolupracuje v rámci zajišťování veškerého servisu na jejich čerpacích stanicích v ČR. Výběrové řízení pro přípravné technologické práce vyhrála i v tomto případě.

LNG stanice vznikla na původní čerpací stanici, kde došlo k rozšíření naftové části o produkt LNG. Velikou výhodou bylo, že společnost CFFT prováděla výstavbu i původní technologie v Kozomině a celá zakázka byla zajímavá hlavně tím, že se technici firmy CFFT dokonale seznámili s novou technologií na výdej LNG a využili spojení firmy CFFT s výrobcem plnicích stanic španělskou firmou Cetil. CFFT má ostatně i certifikát na autorizovaný servis této technologie.

Jak se tankuje LNG

K bezpečnému tankování LNG musejí řidiči projít školením, které zajišťuje dopravce. Při manipulaci s LNG je nezbytná opatrnost – zkapalněný plyn má extrémně nízkou teplotu

a může způsobit popáleniny. Klíčové je proto použití osobních ochranných prostředků včetně obličejového štítu, kryogenních rukavic, uzavřených bot, dlouhých kalhot a bundy s dlouhým rukávem. Řidiči by měli rozumět fungování vozidla poháněného LNG a znát polohu a funkci spojů, ventilů, manometrů a postup odvodušňování. Samotné tankování LNG se liší podle typu vozidla (SCANIA a IVECO vs. VOLVO). Kvůli přesnosti se LNG tankuje na váhu, nikoliv objem. Na LNG stanicích Eurowag najdou řidiči návodné piktogramy a také QR kód s instruktážním videem, jak LNG správně tankovat.

Podíl LNG zatím roste

Je zřejmé, že navzdory nepříznivé ekonomické situaci a s ní související ceně zemního plynu celosvětově roste množství nákladních automobilů s pohonem na LNG. Tato ekologičtější alternativa nafty pro provozovatele představuje způsob, jak účinně snižovat emise v dopravě. V souvislosti s rostoucím významem udržitelnosti bylo proto v uplynulých dvou letech do flotil jednotlivých společností zařa-



zeno více než 100 tahačů na LNG. Odměnou jim pak je například i to, že v Německu jsou LNG vozidla osvobozena od povinnosti platit mýto. Zemní plyn ve zkapalněné podobě je pro těžkou dálkovou nákladní dopravu ideálním palivem, neboť se jedná o prověřenou a spolehlivou technologii s dojezdem vozidel až 1500 km. K dispozici mají LNG vozidla v Evropě síť 627 plnicích stanic, která se neustále rozšiřuje. V rámci akceptační sítě Eurowag pak mohou zákazníci platit prostřednictvím karty EW u 302 z nich.

Budoucnost patří Bio LNG

„LNG je technologie současnosti a je dobře, že LNG stanice rostou i u nás,“ vyjádřil se Jan Bezděkovský, pověřenec ministra dopravy pro čistou mobilitu, u příležitosti oficiálního otevření modletické stanice. Oblast LNG chystá ministerstvo zahrnout do aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility. Do budoucna však počítá pouze s podporou bio LNG – tedy plynu získaného z obnovitelných zdrojů. Ten snižuje emise skleníkových plynů oproti zemnímu plynu až o 95 %. Takový směr potvrzuje i viceprezident Eurowagu Attila Dsupin: „Vybudováním LNG stanic rozhodně nekončíme. Eurowag do budoucna počítá s tím, že současná infrastruktura postupně přejde ze zkapalněného zemního plynu na bio LNG, což dále akcelaruje snižování emisí z nákladní dopravy. Samozřejmě budeme investovat i do dalších alternativních paliv a pohonů, jako jsou baterie či vodík.“

■ AUTOR: PR
FOTO: archiv

792 460 792

WWW.CFFT.CZ

792 460 792

Čištění a kalibrace nádrží

Výstavba a rekonstrukce

Potrubní systémy

Výdejní stojany

Měření nádrží

Elektrorevize

CFFT
Care For Fuel Technology



PETROL
PARTNER

Váš dodavatel technologií čerpacích stanic



NEJLUKRATIVNĚJŠÍ MÍSTO...

Při příjezdu do centra Prahy po severojižní magistrále, respektive ulici 5. května ve směru do centra hned za čerpací stanicí OMV si od května letošního roku můžete umýt a vyčistit exteriér i interiér automobilu, a navíc dobít akumulátor elektromobilu. V mycím centru 3P Power Point Pankrác najdete nejmodernější technologii německých firem Christ a Siemens.

Deset let schvalování

Podnikatel Jiří Šebele se vedle stavebnictví angažoval svého času také v realitách a podařilo se mu získat lukrativní pozemky vedle ulice 5. května na rozhraní Nuslí a Michle. Denně zde projede okolo 150 tisíc automobilů a postavit si na takovém místě mycí centrum je asi snem každého, kdo o tomto druhu podnikání uvažuje. Jenže, i když zde vlastníte pozemek, získat stavební povolení není tak jednoduché. Pod pozemkem totiž vede horkovod a hned vedle stojí rozvodna PRE. A aby toho nebylo málo, v celé oblasti platí stavební uzávěra kvůli výstavbě trasy D Pražského metra.

Bylo proto třeba projekt vymyslet tak, aby horkovod ani rozvodna nebyly ohrože-

ny stejně jako výkopové práce na nové trase metra. Kvůli tomu musel majitel směnít pozemky za čerpací stanicí OMV s městem a zároveň navrhnout určité kompenzace společnosti PRE. Výsledkem dlouhých jednání bylo nakonec stavební povolení pro mycí centrum a nabíjecí stanice pro elektromobily, které majitel dostal v roce 2022. Od nápadu provozovat mycí centrum a podání první žádosti v roce 2012 k jeho realizaci však uběhlo více než 10 let. Během této doby se majiteli pozemku naštěstí podařilo dohodnout celkovou rekonstrukci horkovodu pod pozemkem, takže se nemusí obávat, že zde dojde k nějaké nepředvídatelné události a on bude muset mycí centrum zase zavřít.

Jen část této doby zabral návrh projektu a výstavba. Jiří Šebele si jako dodavatele

technologií vybral německou firmu Christ, která mu vyšla ve všem vstříc a nabídla mu požadované řešení pro mycí boxy včetně zastřešení i portálovou myčku a zároveň dodala i zařízení na údržbu interiéru. Součástí areálu jsou navíc dvě stání pro ruční mytí a rychlodobíjecí stojany Siemens v barvách společnosti PRE, které disponují nabíjecím výkonem až 300 kW a dokážou nabít akumulátory nejvýkonnějších elektromobilů (Tesla, Porsche, Mercedes apod.) za necelou půlhodinu. Takových v celé Praze mnoho nenajdete...

Po deseti letech obcházení úřadů a po nekonečných jednáních a osmi měsících stavebních prací mohl Jiří Šebele mycí centrum slavnostně otevřít letos 4. května a nabídnout nejen pražským motoristům novou

službu. S ohledem na úzký prostor vedle ulice 5. května bylo od začátku jasné, co zde bude, respektive, může stát. Vedle výše zmíněných vysokorychlostních nabíječek je motoristům k dispozici pět samoobslužných mycích boxů a dvouportálová myčka, která z hlediska ceny, výkonu i rychlosti představuje ideální kompromis mezi tunelovou a jednoportálovou mycí linkou. Časem chce majitel ještě služby rozšířit o ruční mytí vozidel. Pro tuto činnost je však problém sehnat v Praze spolehlivý a šikovný personál. Kromě příjezdu z ulice 5. května přes čerpací stanici OMV mohou zákazníci přijet i přímo z Pankráče, což využívají hlavně místní obyvatelé.

Rychlý dvouportál

Dvouportálová mycí linka firmy Christ se jmenuje Varius Takt. Zařízení samotné pracuje na principu dělby práce: mytí a sušení se provádí nezávisle na sobě ve dvou za sebou uspořádaných portálech. Když skončí samotný proces mytí, popojede řidič dopředu k sušení, zatímco za ním se již v prvním portálu umývá další vozidlo. Díky tomuto postupu je zařízení téměř neustále obsazeno dvěma vozidly a je tak schopné obsloužit až dvacet zákazníků za hodinu. Ve srovnání s tunelovou mycí linkou je kromě výhodné ceny dalším plusem prostorová náročnost a také rychlá instalace. Kromě odtoku totiž nejsou zapotřebí žádné speciální úpravy podlahy. Varius Takt tak může být nainstalován a uveden do provozu během několika málo dní. Volitelně dostupné jsou leštící kar-



táče pro sušící portál. Ty nabízejí po použití konzervace voskem ještě poslední vyleštění a dosahují tak na vozidlo efektu obzvláště vysokého lesku. A pokud se použijí nanovosky, které nabízí nejvyšší program, má výsledný efekt i výrazně delší živostnost. Na mycí lince navíc není potřeba pracovník, který automobily předmývá, jeho funkci zastávají bezkontaktní vysokotlaké trysky se speciální chemií, které uvolní hlavně hmyz a usazenou špínu od brzd. Díky tomuto předmytí je zde možné i využití dražších, ale šetrnějších textilních kartáčů.

Pokud nepožadujete účtenku, můžete platit na platebním terminálu u vjezdu do portálu, jinak musíte navštívit pokladnu. Platit lze hotovostí i kartou na pokladně a zároveň je zde instalována i kamera. Ta umí číst registrační značku vozidla a přiřadit si ji k registrovaným zákazníkům, kteří následně platí za zvolený program přes fakturu. Tato nabídka je vhodná zejména pro firemní zákazníky se služebními vozidly, kterých je v okolí ulice 5. května spousta. Nejlevnější program stojí 189 korun, nejdražší s využitím nanovosku pak přijde na 349 korun. ➔



Kartáč i bezkontaktní mytí

➔ Tím samozřejmě služby pro majitele osobních a menších užitkových automobilů nekončí. Kromě vysavače a pračky koberců zde zákazníci najdou i pět samoobslužných mycích boxů se zastřešením Skyline, které rovněž dodala firma Christ. Čtyři jsou zastřešené a jeden je otevřený pro dodávky nebo obytné automobily. Nejedná se ovšem o čisté bezkontaktní mytí. Zákazník má totiž v každém boxu k dispozici hned tři pistole. Z jedné stříká speciální pěna našlehaná kompresorem, která slouží k rozpuštění nečistot a může obsahovat i vosk v druhé aplikaci po umytí. Druhá pistole pracuje s vysokým tlakem a nabízí standardní mycí programy včetně závěrečného oplachu demineralizovanou vodou. A třetí pistole není vysokotlaká a na konci má klasický kartáč, což slouží společně s chemií k uvolnění starších nečistot a povlaku, který se vám na automobilu časem vytvoří, pokud jej dlouhodobě budete umývat pouze tlakem vody. Celkově tak zákazníci mohou vybírat ze sedmi programů. Také zde je možné platit hotově, kartou i žetonem, což platí i pro vysavač a pračku koberců. Za minutu fungování kteréhokoliv programu zaplatí zákazník 20 korun, u vysavače a pračky koberců stačí 20 korun na tři minuty provozu, což odpovídá současné poptávce po této službě v hlavním městě.

V mycích technologiích centra 3P Power Point se využívá výhradně chemie značky



Christ, která je zároveň příjemně parfémována, což zákazníci kvitují s povděkem. Od Christu pochází také ČOV, vodu pak mycí centrum odebírá z řádu. Její složení je skoro optimální, a proto není třeba ji před mytím dále upravovat. Mycí linka je kvůli obsluze

otevřena od půl sedmé do deseti do večera, mycí boxy, vysavač i pračka koberců stejně jako nabíjecí stojany jsou k dispozici non-stop.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



CADIS

Portálová mycí linka

The Real Car Wash Company

Christ
WASH SYSTEMS



STANICE POSLEDNÍ ZÁCHRANY

Většina frekventovaných čerpacích stanic má otevřeno prakticky celý den. Je to jistota nejen každého dovolenkáře, že na cestě nezůstane bez pohonných hmot, ale že v širokém sortimentu dalšího zboží najde na pumpě i něco, co zapomněl přibalit. Takové situace se každoročně opakují a obsluha je ze zkušenosti na letní dovolené výrazně lépe připravena i nabídkou zboží. Prognózy, že až 80 procent Čechů vyrazí na dovolené navzdory inflaci, se naplnily.

Časy se mění

Začalo to vlastně covidem, kdy se do našeho povědomí trvale zapsal termín home office. I u nás se začala stírat hranice mezi prací a dovolenou. Pobyt na chalupách, chatách a v rekreačních centrech doma i v cizině se u ekonomicky aktivních lidí výrazně prodlužují. Průzkum „Holiday Barometr“ společnosti Ipsos uvádí, že kvůli vyšším nákladům dovolenkáři sice činí ústupky výběrem levnějších ubytování, last minute, akčních cen a slev za dostatečně dlouhodobý pobyt, ale vidiny trávit čas mimo obvyklé bydliště a pracoviště se nevzdávají. Lidí, kteří plánují a uskutečňují tzv. Workation (work+vacati-

on), přibývá. V Evropě je to údajně 28 procent ekonomicky aktivních lidí, kteří plánují dlouhodobé dovolené, na kterých hodlají také pracovat. V USA, odkud trend Workation pochází, jde o 36 % pracovníků, kteří prostřednictvím stále dokonalejších informačních a komunikačních technologií (ICT) mohou pracovat z míst své dlouhodobé „dovolené“.

Léto od jara do zimy

Také Češi o letošních prázdninách dostali své pověsti chatařů a chalupářů. Na chalupě se – ať už kvůli vedrům, nebo drahým dovoleným – vysloveně zabydleli a tráví zde i velkou část

pracovních dnů. Právě teď by provozovatelé čerpaček měli zbystřit! Jak vyplývá z čerstvých údajů online supermarketu Košík.cz, přibývá mu spousta odbytových míst na tzv. druhých adresách. Od jara po celé léto na ně zaváží rekordní množství nákupů. Poprvé si na chalupu či chatu nechávají přivést nákup i ti, kteří o tom loni ani neuvažovali.

Důvody „chalupářských“ online nákupů jsou jasné – pro řadu z nich to je i místo, ze kterého pracují prostřednictvím ICT, jde o větší úsporu času i pohonných hmot a výběr zboží, který se spíše než skomírající vesnické samošce přibližuje hypermarketu. Potraviny jako čerstvé maso nebo třeba zmrzlina se nemusejí po cestě hřát v zavazadlovém prostoru, protože Košík je přiveze v mrazicích boxech, a tedy i v odpovídající teplotě.

„Stále častějším důvodem pro expanzi internetového obchodu jsou také ubývající lokální prodejny nebo jejich omezená či nepravidelná otevřací doba. Je to i nechuť nechávat auto na rozpáleném parkovišti, uvazovat psa ke stromu a jet s dětmi na výlet mezi regály. Stejně tak skutečnost, že teprve na chalupě většinou zjistíme, co všechno vlastně potřebujeme koupit,“ vypočítává

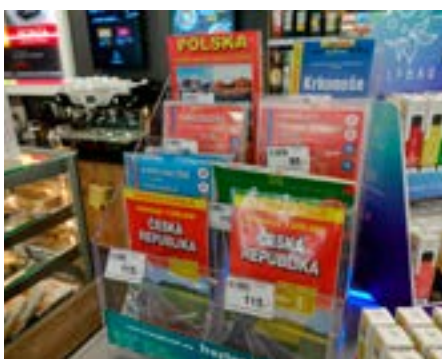
Jan Vašíček, šéf marketingu a komunikace supermarketu Košík.cz. „Nákup navíc chalu-páři nemusejí složitě plánovat, mobilem je to raz dva,“ zakončuje.

Na pumpě pro každého něco

Představme si rodinku se dvěma dětmi a třeba ještě se psem. Už jenom vyrazit na cestu je stresující situace a po prvních kilometrech to začíná: Zapomněli jsme na krmení psa, jestlipak je na chatě plná plynová bomba, budeme grilovat jako loni na dřevném uhlí, nebo půjdeme nejdřív hledat nějaké suché klacky? Mají přijít na návštěvu sousedé, nemáme s sebou žádnou lahvinku a sousedka má navíc narozeniny... podobných situací je možné popsat desítky. Všechny končí zastávkou u čerpací stanice a návštěvou přílehlého shopu.

Ukazuje se, že dosavadní strukturovaný sortiment zboží musí i na pumě více reagovat na přání zákazníků. Někdy stačí vžít se do pocitů vystresované rodiny, která právě vyráží na dovolenou. Ne všichni si udělají vzorný soupis všeho potřebného, na co se určitě nesmí zapomenout. Jenže na něco se vždycky zapomene. Co kdyby si podobný soupis vytvořil provozní čerpačky a podle takového „mustru“ trochu upravil sortiment zboží?

Začneme tedy „hardwarem“ – objemným a těžkým zbožím. Plyn v bombách, dřevné uhlí včetně plastových lahví s některou z provozních kapalin bývají na pumpě ještě před vchodem v uzamykatelných boxech. Uvnitř shopu v oddělení non food je pár užitečných drobností a součástek k autu. Častými návštěvníky jsou ve stále větší míře cyklisté, jejichž výbava a náročnost na řadu technických položek představuje pěkné peníze. Velká část nabídky se točí kolem domu a zahrady, které jsou nejčastějším cílem dovolenkářů. Například zahradnické nářadí v nabídce čerpačky by mělo být s nějakou „vychytávkou“, prostě trochu jiné než z hobby marketu, které má každý. Typické jsou důležité drobnosti: nabíječka k telefonu, pláštěnka do deště, ledvinka do pasu, snacky k rychlému osvěžení, tyčinky jako pochoutka pro psa. Léto jsou i pobyty u vody. Je-li čerpačka v okolí přehrady či koupání, nesmí chybět základní kosmetika jako opalovací krémy, ale stejně tak „něco“ proti komárům či sluneční brýle. Nafukovací hračky, plavky, ručníky – u těch u záleží na odhadu jejich prodejnosti. Ptá-li se několik zákazníků na totéž zboží vícekrát, je jasné, že by co nejdřív mělo být zařazeno do prodeje.



Konkurence nespí

Určitě se není co divit provozním shopu, že sázejí na rychloobrátkové potravinářské zboží. Je to sázka na jistotu dobrého prodejného zboží, ale konkurence internetových obchodů je realitou a je jí třeba čelit. Například zřizováním výdejních míst (Zásilkovna, Alza, Mall, PPL, DHL apod.), kdy jejich klienti navštíví současně i pumpu a její shop... Sofistikovanější způsob je spolupráce s obchodními řetězci (Shell a Billa) nebo kooperace

s místními producenty, jako jsou lokální pekárný, uzenářství, zahradnictví, zemědělci nebo dodavatelé „hotovek“ apod. Jiné řetězce se nebojí konkurence a blízkosti rychlého občerstvení v podobě McDonald's, KFC, Starbucks a dalších, kdy jejich návštěvníci zavítají pro nákup i na čerpací stanici. Léto je pro čerpací stanice prostě dobou nejlepších obchodních příležitostí – jen je třeba umět je využít a inovovat.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: archiv

NAVŽDY SPOLU

Největší světová nápojářská společnost Coca-Cola zavedla neodnímatelné uzávěry v rámci celého svého portfolia nápojů v Česku a na Slovensku. Pod sloganem „Navždy spolu“ představila svým zákazníkům novinku, která má zajistit, že víčko pevně spojené se zbytkem obalu bude snáze recyklovatelné. V průběhu první poloviny roku došlo k úplné náhradě původních uzávěrů a nyní se vyrábějí pouze nápoje s novým typem neodnímatelného víčka.

Víčka už neskončí ve směsném odpadu

Neodnímatelné uzávěry na lahvích usnadní udržení všech částí nápojových obalů pohromadě i po jejich konzumaci. Díky tomu je jejich sběr a následná recyklace výrazně jednodušší. Toto nové řešení zajišťuje, že když zákazníci společnosti Coca-Cola recyklují lahve, nezůstane po nich žádný uzávěr, což pomáhá zlepšit sběr a recyklaci a snížit množství odpadu. U nového víčka je systém otevírání stejný jako u běžného uzávěru. Inovace spočívá v kroužku kolem hrdla lahve, ke kterému je připevněno poutko, které drží uzávěr připevněný k lahvi po odšroubování a zároveň umožňuje její hermetické uzavření. Jedná se přitom o pohodlné řešení, které spotřebitelům poskytuje možnost vychutnat si oblíbený nápoj jako doposud a zároveň zajišťuje, že uzávěr je recyklován společně s lahví.

Všechny plastové lahve Coca-Coly včetně uzávěrů jsou přitom již mnoho let 100% recyklovatelné, ale ne všechny se recyklují. Víčka od lahví se často vyhazují a končí ve směsném odpadu. „Náš nový funkční design zajistí, že uzávěr zůstává po otevření pevně spojený s lahví, čímž se snižuje možnost jeho vyhození a zároveň to poskytuje našim zákazníkům zážitek, na který jsou zvyklí. Změna v podobě neodnímatelných víček se týká celého portfolia nápojů Coca-Cola v plastových lahvích. Společnost Coca-Cola je tak první nápojářskou firmou v Česku a na Slovensku, která zavádí tuto novinku na kompletní portfolio nápojů,“ vysvětluje Martina Lovětínská, marketingová ředitelka Coca-Cola HBC Česko a Slovensko.

Před samotným uvedením na trh provedla Coca-Cola rozsáhlý průzkum a testování mezi spotřebiteli, aby zajistila, že



lahve s inovovanými, trvale připevněnými víčky budou praktické, hygienické, bezpečné a snadno použitelné. Nejpohodlněji si nápoj zákazník vychutná při plném odklopení víčka. „Nový uzávěr má i praktické výhody např. pro osoby s hendikepem nebo řidiče, kteří mohou lahev snadněji znovu uzavřít jednou rukou. O novém uzávěru budou zákazníci informováni jak v místě v prodeje, tak i prostřednictvím dalších komunikačních nástrojů společnosti Coca-Cola,“ doplňuje Veronika Němcová, ředitelka komunikace ve společnosti Coca-Cola ČR/SR.

Povinnost od července 2024

Nařízení Evropské Unie v rámci jednorázových plastů ukládá povinné používání neodnímatelných víček od 3. července 2024. Coca-Cola tak předchází toto nařízení a již od poloviny roku, kdy nejpozději dojde k doprodaní nápojů se starým typem uzávěrů, budou v prodejní síti pouze nápoje v obalech s neodnímatelným víčkem.

Z terénního průzkumu společnosti Coca-Cola HBC Česko a Slovensko realizovaného v březnu tohoto roku na třídících linkách komunálního odpadu vyplývá, že více než 13 % PET lahví se dostává do sběrných míst bez uzávěrů. Tato chybějící víčka pak často končí jako pohozený odpad.

Rozhodnutí společnosti Coca-Cola oceňují odborníci v oblasti udržitelnosti a cirkulární ekonomiky. „Vítáme krok společnosti Coca-Cola k urychlenému uvedení nového designu lahví na český trh. Víme totiž, že většina environmentálních dopadů produktů vzniká již ve fázi návrhu a designu a tato nová podoba připnutého víčka cílí na omezení plastového odpadu ve volné přírodě, kde víčka často končila. S touto podobou lahví se budeme setkávat stále častěji, do roku 2024 by totiž již měla být připnutá víčka standardem v celé Evropské unii,“ uvádí Laura Mitroliosová, CEO CIRA Advisory s. r. o.

Cílem stoprocentní recyklovatelnost

Nové inovativní řešení vítají i firmy, které se recyklací plastů zabývají. „Ideální je recyklace celého obalu, tedy i s víčkem. Při zpracování je u nás celý obal rozsekán na malé kousky a ve vodní lázni materiál víčka vyplave. Tím je oddělen od vloček PET. Materiál je pak obchodován našim odběratelům. Je velice kvalitní a žádanou surovinou, ze které se vyrábějí instalatérské trubky, palety, kontejnery, krabice a další výrobky,“ popisuje Thomas Billes, generální ředitel společnosti PET to PET Recycling.

Přechod na neodnímatelná víčka je dalším střípkem v mozaice ambiciózní environmentální strategie společnosti Coca-Cola „World Without Waste“. Jejich součástí je dosažení stoprocentní recyklovatelnosti nápojových obalů, což se na českém i evropském trhu společnosti Coca-Cola HBC již podařilo splnit. Do roku 2025 plánuje v zemích Evropské unie zvýšit poměr recyklovaného PETu ve svých lahvích až na 50 %. Do roku 2030 chce společnost vytřídit a zrecyklovat stejné množství nápojových obalů, jaké uvede na trh. Do roku 2040 plánuje mít Coca-Cola uhlíkově neutrální podnikání v celém svém hodnotovém řetězci.

■ PR Coca-Cola
FOTO: archiv

Skvělá chuť, které není nikdy dost. Ta nejlepší *Coca-Cola*?

#OchutNej

HRAJ V COKE APPCE
o luxusní MINI COOPER
a další skvělé ceny!



SKENUJ
QR



ZADEJ
KÓD



HRAJ
O CENY

©2023 The Coca-Cola Company. Akce probíhá 14.8. – 31.10. 2023. Organizátoři si vyhrazují právo na změnu data trvání akce. Více info v Coca-Cola aplikaci a na www.coca-cola.cz





Pro letošní letní vydání Petrol magazínu jsme se v redakci rozhodli provést malou sondu připravenosti českých čerpacích stanic na letní turistickou sezonu. Vybrali jsme si naše nejnámější a nejnavštěvovanější hory Krkonoše. Naše cesta nebyla předem domluvená, takže jsme na čerpacích stanicích byli za běžné zákazníky.

Postkovidový restart

Samozřejmě jsme se zajímali, jaká je letošní turistická sezona z pohledu čerpadlářů, zda je po smutných dvou letech covidu sezona opět nastartovaná. Rovněž nás jako běžné zákazníky zajímal sortiment, který bychom na čerpacích stanicích rádi uvítali či dokonce nutně potřebovali, když cestujeme s malým dítětem a psem. Zajímalo nás také, po jakém druhu zboží je největší poptávka. Důležitá byla pro nás také atmosféra shopu, zda je příjemné posedět, či je lepší rychle odjet. V naší sondě nechyběla ani kontrola toalet, které dříve bývaly na českých čerpacích stanicích problematické.

Po vytyčené trase jsme navštívili převážně malé čerpací stanice v menších městečkách a vískách, na kterých není dálniční sortiment

ani široká nabídka gastronomie, myčka či jiné nadstandardní služby. Na dvou větších čerpacích stanicích jsme byli velice příjemně překvapeni: vyšší standart jak příjemného prostředí shopů, tak široká nabídka nealko nápojů chlazených i nechlazených, nové služby, kvalitní a pestrá nabídka občerstvení a samozřejmě i nezbytná čistota toalet.

Dozvěděli jsme se a správně i vytušili, že i když je za námi polovina prázdnin, turistický ruch a nákupní chování zákazníků, jako bylo před covidem, se zatím nevrátilo. Tam, kde měli v nabídce jídlo a širší sortiment občerstvení, byl o něj stále stejný zájem. Mírné zvýšení cen snad ani nikoho nepřekvapí. Kdo má na cestě hlad, dopřeje si řádné teplé občerstvení i nadále. Poptávka po kávě nebyla v červencových vedrech až taková, jak by se

očekávalo, mnohem větší zájem byl o perlivé, minerální, ochucené nebo i obyčejné vody a energy drinky. Všechny pumpy měly velkou, někde i nadstandardní nabídku různých druhů colových nápojů, džusů a limonád v různých baleních a objemech. Nadstandardní nabídka byla u piva včetně nealko variant a zákazníci si mohli vybírat i z tradičních či méně známých značek od místních dodavatelů (Krkonoš, Svijany, Sněžka, Vratislav atd.). Na čerpací stanici Kontakt Oil ve Vrchlabí jsme se setkali i se stáčeným vínem.

Kolísavá úroveň služeb

Nabídka ledu ve velkých baleních byla i na středně velkých pumpách často i před shopem vystavená, sortiment zmrzlin v boxech od

dodavatele v přiměřeném či spíše omezeném sortimentu a dle možností prostoru čerpací stanice. Jen jednou jsme viděli před shopem poutač na zmrzlinu a ta, bohužel, nebyla k dostání, jelikož mrazicí regál byl zrovna v opravě. Proč tedy provozovatel upozorňuje na ledovou pochoutku, když si ji zákazník nemůže koupit? Naopak nás potěšila na KM Proně v Hodkovicích nad Mohelkou široká nabídka kávy včetně ledové, která je v nabídce právě během sezony. Ochutnali jsme ji a byla skvělá. Na této čerpací stanici byla velmi příjemná atmosféra k posezení v boxech, což umocňovaly třeba živé květiny v interiéru nebo u vstupu. Bylo velmi znát, že o prostory pečují ženy s láskou a péčí. Nechyběla bohatá nabídka jídel, sladkosti k zakousnutí ke kávě nebo místní specialita - masový sendvič. Poseděli bychom zde ještě dlouho...

A co děti, domácí mazlíčci nebo cyklisté?

Když jsme se však na svých zastávkách ptali, co by nabídli dětem k jídlu, uspokojeni jsme nebyli. Opět se nabídka týkala pouze párku v rohlíku či chcete-li hot dogu. Jinak se menu na čerpacích stanicích více méně řídí tím, o co mají zákazníci zájem. A to je právě ten párek, smažené hranolky nebo různé stripsy či masové nugety.

Byli jsme ovšem ubezpečeni, že když si pečlivá maminka přiveze svůj vlastní pokrm pro dítě, že jí ho v mikrovlnné troubě rádi ohřejí. Tak alespoň něco. Na zabavení dětí při dlouhých cestách měli i na malých shopech k dostání několik druhů hraček a cukrovinek s hračkou, případně sladkosti.



Dnešní turisté také často jezdí na dovolené se svými psími mazlíčky. I kdybychom zapomněli, většina čerpacích stanic měla ve své nabídce sortiment pro psy a kočky a také misku na vodu před vchodem.

Pozitivně nás zaujala čerpací stanice Orlen Benzina ve Vrchlabí skvělým nápadem pro cyklisty s nabídkou servisního stojanu, kterých je na našich cestách v oblíbených letoviscích čím dál víc. Takových má Benzina více i v dalších cyklistických lokalitách a věříme, že budou ve velké míře využity. Dokonce zde byl i stojan na dobíjení pro elektromobily. A větší příjemná zahrádka se zastřešením na venkovní posezení.

Nové služby i pozůstatky dob minulých

Na čerpací stanici KM-Prona v Hodkovicích nad Mohelkou jsme také viděli Alza boxy i Zásilkovnu, které suplují výdejní shop ve městě. Také skvělý nápad, který zákazníkům usnadní vyzvednutí balíku. Na této čerpací stanici byl i bankomat České spořitelny, který je na pumpách vidět velmi zřídka. S tankautomatem pro samoobslužné tankování v době, kdy má čerpací stanice zavřeno, jsme se setkali vícekrát, někde to smysl dává, jinde nikoliv.

O tom, že pumpy fungují jako trafika, jsme se přesvědčili mnohokrát, nealko a cigarety ➔



☛ i pivo jde na odbyt zejména na specifických místech, jako bylo třeba autobusové nádraží ve Vrchlabí, vedle něhož stojí čerpací stanice Kontakt Oil. Denní tisk už se na malých čerpacích stanicích vyskytuje v omezené míře, časopisy jen vybrané, což je zřejmě logické. S neprodanými tiskovinami je hodně práce a v komunikaci s dodavateli často problém, přitom finanční efekt je mizivý.

I na velmi malé čerpací stanici EuroOil v Rokytnici nad Jizerou měli širokou nabídku nápojů i cukrovinek. A k tomu i krásnou venkovní pergolu vybízející k posezení. Zde jsme se pak dozvěděli, že využívají vlastní studnu a v letošních vedrech bojují s nedostatkem vody.

Na RobinOilu v Harrachově jsme viděli v shopu nabídku turistických map. I toto je sortiment, který pomalu z čerpacích stanic mizí, protože o něco prostě není zájem. Lidé mají navigaci v mobilních telefonech nebo v autě, aktuální informace o navštívených místech, otevíracích dobách a cenách vstupenek si pak mohou rovněž v mobilu „vygooglit“.

Další kávu, tentokrát z automatu připravenou do šálku obsluhou, jsme ochutnali na čerpací stanici RobinOil kousek před Trutnovem. Ale dobrá tentokrát nebyla, dříve se takové říkalo špína z nádobí. A i když cena byla příznivá, dopít kávu bylo za trest... A na své cestě jsme zahlédli i dvě čerpací stanice, na nichž bychom vůbec nedoporučili zastavit, natož tankovat. Divili jsme se, že takové zařízení ještě vůbec existuje.

Brigádníci? Jen výjimečně...

Na náš dotaz, zda je zimní, či letní sezona z pohledu kupujících větší, byly názory různé. Nelze přesně říci. Také jsme se dozvěděli, že se



na letní sezónu nijak mimořádně zaměstnanci čerpací stanice ve své nabídce nepřipravovali. Většinou již vědí, jaký bude zájem o konkrétní zboží, a prostřednictvím centrální mají zboží vždy včas dodané a objednané.

Brigádníky, kteří dříve myli okna u automobilů při tankování, jsme již neviděli. Tato služba již vymizela, ale brigádníci na některých čerpacích stanicích suplují obsluhu, která má zrovna dovolenou, anebo pomáhají s doplňováním zboží či úklidem.

Na celkově malé, ale jinak velmi úhledné čerpací stanici KM-Prona ve Velké Úpě už za hranicemi Krkonošského národního parku po-

máhaly s dodávkami elektrické energie solární panely. Doufejme, že tento obnovitelný zdroj budeme v budoucnu potkávat na čerpacích stanicích stále častěji.

Krajové speciality

Dalším z našich dotazů bylo, zda mají v nabídce sortiment od nějakého místního dodavatele či krajové upomínkové předměty a jiná lákadla pro turisty, což je třeba v alpských oblastech častý sortiment čerpacích stanic v Rakousku nebo Itálii. Zde se v podstatě jednalo o cukrovinky, slané pečivo nebo drobné suvenýry s motivem Krakonoše. KM-Prona ve Velké Úpě pak nabízela produkty místního pivovaru Sněžka.

Naše sonda končila vždy na toaletách příslušné čs, a i když byla třeba jen jedna k dispozici, vždy bylo vše čisté, papír a hygienické potřeby doplněné. Domníváme se, že se už konečně nemusíme stydět zajít na toaletu u našich čs. Kontroly toalet bývají dle personálu častější než obvykle a pečlivým zaměstnancům čs patří za péči o toalety velký dík.

■ AUTOR: Gabriela Platilová
FOTO: Jiří Kaloč

Na cestě jsme navštívili: KM-Prona Hodkovice nad Mohelkou, MOL Desná, Robin Oil Harrachov, EuroOil Rokytnice nad Jizerou, Benzina Vrchlabí, Kontakt Oil Vrchlabí, Eurobit Svoboda nad Úpou, KM Prona Velká Úpa, Pec pod Sněžkou.





CYKLOSERVIS NA BENZINCE

Síť čerpacích stanic Orlen Benzina rozšiřuje portfolio služeb pro své zákazníky. Nově zákazníci najdou v třiceti pěti turisticky atraktivních lokalitách na čerpacích stanicích Orlen Benzina cyklistické servisní stojany doplněné v některých případech také o nabíjecí stanice pro elektrokola.

„Ověřili jsme si, že spousta našich zákazníků patří mezi aktivní fanoušky cyklistiky. Proto jsme podpořili nápad svých kolegů vytvořit na vybraných čerpacích stanicích Orlen Benzina útočiště s potřebnou výbavou pro základní údržbu a servis jízdních kol, v některých případech i včetně nabíječky pro elektrokola. Během zastávky se pak cyklisté také mohou občerstvit na našich čerpacích stanicích nejen kávou

a nápoji, ale veškerým sortimentem, který nabízíme v rámci konceptu Stop Cafe,“ vysvětluje záměr Zbigniew Leszczyński, člen představenstva skupiny Orlen Unipetrol, zodpovědný za retail.

Cyklisté naleznou servisní stojany v charakteristických bíločervených barvách na třiceti pěti čerpacích stanicích ORLEN Benzina v turisticky atraktivních oblastech blízko cyklostezek po celé České republice

od Železné Rudy až po Rožnov pod Radhoštěm. Na deseti z nich budou mít cyklisté k dispozici nejen kvalitní nářadí pro základní servis, ale také nabíjecí stanice. Uživatelé elektrokol budou moci nabíjet v Českých Budějovicích (Vltavské nábřeží), Třeboni, Doksech, Špindlerově Mlýně, Vrchlabí, Slavonicích, Valticích a Mikulově, ve Velkých Losinách a v Rožnově pod Radhoštěm.

Cyklistické stojany jsou standardně vybaveny kvalitním nářadím od renomovaných německých a amerických výrobců, s nímž lze realizovat všechny potřebné základní servisní úkony. Po ruce je tak křížový i plochý šroubovák, sada imbus klíčů, sada torx klíčů, plochý klíč, nastavitelný klíč, tři montážní páky a manuální hustilka. Pro méně zkušené cyklisty je na stojanu umístěn QR kód, který po naskenování chytrým telefonem zpřístupní přehledný a snadno srozumitelný návod na opravu či seřízení jízdního kola. Servisní stojany na čerpacích stanicích Orlen Benzina mohou využívat nejen cyklisté pro svá jízdní kola, ale také široká veřejnost pro dětské kočárky nebo vozíky pro invalidy.

Nový projekt je součástí programu nepřetržité modernizace a rozvoje sítě, která je se svými téměř 440 stanicemi největším maloobchodního řetězcem v České republice. Vedle LPG a CNG síť rozvíjí infrastrukturu pro bateriovou i vodíkovou elektromobilitu. V současnosti nabízí 246 dobíjecích bodů na 61 stanicích, což ji řadí na první místo mezi řetězci působícími na českém trhu.

■ *AUTOR: -tz-
FOTO: archiv*



ÚROVEŇ NÁRODŮ POZNÁŠ PODLE ZÁCHODŮ

Čistota toaletních a sanitárních prostor je zřejmě nejdůležitější faktor, jehož prostřednictvím návštěvníci hodnotí celkovou čistotu, úroveň navštívené čerpací stanice a potažmo celé země. Pokud má host z návštěvy toalet na pumpě špatný dojem, můžete si být téměř jisti, že svou návštěvu raději nezopakujete.

Stále je co dohánět

Pamětníci si možná vzpomenou, jak na vznikající dálnici z Prahy do Brna byly i první odpočívky vybaveny záchody se slušnou sanitární keramikou. Po pár měsících záchodové mísy i umyvadla někdo ukradl včetně vodovodních baterií. Dopadlo to nakonec nahradou tureckými záchody a místo blýskavého kohoutku tam ze zdi trčel zahradní ocelový kohout se závitem na hadici pro rychlý úklid, dle hesla z vojny „co je mokré – to je čisté“. S rozvojem sítě čerpacích stanic zmizely odpočívky a rapidně se změnily i toalety.

Začátkem letních prázdnin přišla rubrika na Dnes.cz s testem, jehož tématem byla právě úroveň toalet na čerpacích stanicích podél dálnice D1. Předností testu bylo, že si všímal i detailů, které při letmé návštěvě většinou kritice uniknou: Zdánlivá čistota a vůně

může odvést pozornost od ulomeného háčku na dveřích, poloplnného odpadkového koše s použitými papírovými ručníky, chybějící teplá voda, protože se šetří. „Může to být i tancující prkénko na míse, klika přidržovaná izolepou, na zemi zmuchlané papíry, umyvadlo je zanesené vodním kamenem, podlaha špinavá a z rychlosušáku se line puch.“

Pumpaře by mohlo zajímat, jak byl celý test toalet organizován: Ještě dříve, než vypuklo prázdninové dopravní šílenství naplno, vyrazily na konci června dva páry dobrovolníků na noční jízdy mezi Prahou a Brnem, aby na benzinkách ověřily, co na toaletách na návštěvníky čeká: jaký servis, prostředí, a především jak je to s pořádkem a čistotou. Stačily prověřit 24 čerpaček v obou směrech. Co zhruba 14 kilometrů, to zastávka a z gruntu důkladná prohlídka na dámách i pánech.

Kromě soupisu inventáře k detailní kontrole měl první tandem za úkol speciálním inkoustem, který je viditelný jen pod UV světlem, pokreslit alespoň ve dvou kabinkách okolí vnitřní kliky u dveří, prkénko, splachovadlo a horní víko klozetu. Druhý tým po 24 hodinách zjišťoval, jestli malůvky personál setřel. Nebo spíš nesetřel.

Manuály úklidu jsou na pumpách přitom jednoznačné. Popisují i celou řadu detailů, jenže obsluha si v mnoha případech počíná dost lajdácky a zavěšený protokol o provedeném úklidu a jeho frekvenci potvrzený podpisem se rázem stává formalitou. Je potěšitelné, že test nejen kritizoval, ale dokázal i pochválit: OMV a MOL na 96 kilometru u Mikulášova a kritika, která dopadla na Orlen a Shell, se okamžitě odrazila ve zvýšených frekvencích úklidu, tedy častěji než jedenkrát za hodinu. Personál čerpaček nadnárodních společností dobře ví, že kromě pokynů, školení, detailních manuálů je využívána i tzv. metoda mystery shopping, kdy jsou jednotlivé úseky skrytě testovány nejen v shopech, v bistrech a na pokladnách, ale i na toaletách, v umývárkách a na přilehlých parkovacích plochách. Je zajímavé, že pochválené pumpy společností OMV a MOL v Mikulášově mají současně i nejméně kritizované protějšky

na jiných místech: OMV Brno Tuřany a MOL v Čestlicích.

Stovky dalších čerpacích stanic jsou rozesety po celé republice a nejsou předmětem nějakých testů. I mezi nimi se najde horší i lepší hygienické zázemí. Většinou patří z mnoha důvodů k těm lepším: nebývá tam ani v prázdninové sezoně tak velký nápor návštěvníků, vše se odehrává ve větším klidu, v menší anonymitě a obsluha pump má daleko víc času ke kontrole. Svoji roli hraje velikost pumpy stejně jako celého řetězce. Ještě jsme se nesešli s kritikou hygieny toalet například u společností Robin Oil, KM Prona, Unicorn a dalších čerpaček v podstatě regionálního nebo lokálního významu. Není třeba zdůrazňovat, že privátní pumpy mají vesměs velmi pěkné a permanentně sledované toalety, umývárny a veškeré zázemí. Úcta k soukromému vlastnictví, šetřnost k užívanému majetku, mobilizace i výbavě nejen toalet tu stále hrají prim a majitelé si je vesměs dokážou ohlídat.

Horké šílenství

Každá mince má ovšem dvě strany. Jednou stranou je kritický spotřebitelský test, samozřejmě stranící zákazníkům, kteří mají vždycky pravdu, jak jinak, že. Měl by ale být doplněn i dalším testem, druhou stranou mince. Třeba sledující hygienické (ne)návyky některých řidičů kamionů, ale i úroveň běžných návštěvníků a klientů čerpacích stanic zejména na nejméně navštěvovaných trasách. Stresové situace na silnici, letošní mimořádné vedro a desítky dalších vlivů ovlivňují jejich chování a jednání. Vše se do značné míry odráží v napětí při čekání ve frontách před toaletami, u pokladen, v bistrech při čekání na místo k sezení. Neurvalost, bezohlednost, sobeckost, zloba a agresivita vybíjející se jak na majetku, tak i na personálu čerpaček. Podobné situace bývají častým jevem. Historky, kdy přijede autobus výletníků vrhajících se na toalety čerpačky často jen proto, že pan řidič toaletu v autobusu zamkne, aby neměl práci navíc, jsou jen vrcholem jiných příběhů. Je na řidičích a posádkách aut, zda dokážou své letní, často mnohasetkilometrové cesty a přesuny dopředu plánovat a v patřičném klidu korigovat, a na umění personálu na pumpě šílené situace zvládat.

Jak na hygienu toalet?

Pokud tam vše funguje v maximální čistotě, není nutné se o nich příliš bavit. Až do chvíle,



než dojde na pohoršenou stížnost a nespokojenost. Základem je pravidelnost úklidu a dodržování předepsaného postupu (manuálu, hygienického plánu). Běžný úklid by tedy měl setřít všechny plochy. Začátek je ale u prkénka a krytu mísy, včetně prostoru pod sedátkem i venkovní plochy mísy. Čistí se také ovládací část splachovacího systému, držáky a samozřejmě jde i o pečlivý úklid podlahy a v pravidelném intervalu hloubkové vyčištění mísy. Pod okrajem se často usazují bakterie a mechanické nečistoty, své způsobí i vodní kámen nebo třeba železitá voda. Nevzhledné pruhy vodního kamene nebo minerálních nánosů působí nehezky, odstranit je však dokáže pouze chemie a dobrou službu prokáže i parní čistič.

Čištění toalety nemusí být namáhavou činností, je však třeba udržet pravidelnost a pečlivost. Nové trendy v čištění sanitárních prostor preferují zásadu čtyř kroků, které aktivně prosazuje společnost Alfred Kärcher

GmbH & Co. KG., vyrábějící čisticí přístroje, ale i kompletní čisticí systémy, které jsou na pumpách hojně využívány.

Toho, aby toalety vypadaly co nejlépe, lze dosáhnout:

1. aplikací prostředků na neutralizaci zápachu či osvěžovače vzduchu,
2. poskytováním prostředků a zařízení na správné mytí rukou
3. používáním kvalitních univerzálních čisticích prostředků na různé druhy povrchů,
4. používáním textilií a mopů z mikrovláknových materiálů.

Zaměstnanci, kteří pochopí, jak je čistota toaletního zařízení pro hosta a návštěvníka čerpacích stanic důležitá, mohou pak svou práci vykonávat lépe důkladněji.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: archiv

SPECIÁLNĚ PRO ČTYŘNOHÉ MAZLIČKY

Čerpací stanice může zachránit dovolenou. Nepomůže totiž jen s potravou pro čtyřkolého pomocníka, ale i s jídlem pro čtyřnohého mazlíčka. Když rodina vyráží na poslední chvíli a zjistí, že zapoměla na jídlo pro kočku nebo psa, nemusí se vracet do přeplněných nákupních center a ztrácet drahocenný čas. Superprémiová holistická krmiva a pochoutky thePet+ pro ně nakoupí v pohodě na vybraných čerpacích stanicích MOL a může bez zdržování rovnou pokračovat v cestě.

Krmivo v nejvyšší kvalitě

Holistické krmivo je pro chlupáče ideální volba. Je to potrava, která se nejvíc blíží jejich původnímu způsobu stravování. Neobsahuje lepek, ale poctivou porci masa, zeleniny, vitamínů a bylinek. Nejsou v ní také žádné chemické látky, ale kvalitní kontrolované suroviny. Pro domácí mazlíčky s citlivým zažíváním nebo s alergiemi je holistická strava první volbou, protože je přátelštější k trávení. Holistické granule mají pozitivní vliv na kondici zvířat a pomáhají stimulovat imunitní systém. Díky tomu působí jako efektivní prevence mnohých zdravotních obtíží. Kromě granulí a pamlsků v superprémiové kvalitě lze sehnat na čerpacích stanicích také hračky a další doplňky pro chlupáče. Pokud někdo zapomeně misku nebo oblíbenou hračku, čerpací stanice ho zachrání.

Štěňata si přijdou na své

Pokud je společníkem posádky automobilu štěně, nabízí se granule Salmon & Poultry. Kombinace lososa a kuřecího masa nenechá žádné psí mládě chladným. Přírodní antioxidanty působí proti stárnutí buněk a omega 3 mastná kyselina DHA podporuje správnou funkci nervové soustavy. A pokud je nouze, určitě neuškodí, když tohle výživné krmivo dostane i dospělý pes. Jakýkoliv pes i štěně udělá cokoli pro neodolatelnou pochoutku Active treat, která díky obsahu mastných kyselin DHA a EPA skvěle podporuje proces učení. Drobné kousky výborně



poslouží jako rychlá odměna při nácviu a opakování základních povelů i pro nejmenší psy.

Pamlsek pro městské psy

Imunitu městských psů podpoří lahůdka z kuřecího masa se selenem City treat. Přidaná juka snižuje zápach psích exkrementů a kořen čekanky podporuje správnou funkci jater. Psi s citlivým trávením a sklonem k alergickým projevům by měli jíst stravu, která je nebude zbytečně dráždit. Je pro ně ideální pamlsek Sensitive treat z jehněčího masa. Stoprocentní bezlepkové složení nevyvolává alergické projevy, prebiotika podporují správné fungování celého zažívacího traktu. Vyvážený poměr omega 3 a omega 6 mastných kyselin prospívá srdci.

Něco pro kastrované kočky

Kastrovaní kočičí mazlíčci by měli mít také speciální výživu, která zajistí, že nebudou zbytečně přibývat na váze. Granule Sterilised s rybou a drůbežím se o linii kastrováných kočičáků postarají. Doplněné ostropestřcem mariánským navíc pečují i o játra chlupáčů. Kdo chce své kastrované kočce dopřát ještě více superprémiové péče, pořídí jí ještě nízkokalorickou pochoutku z kuřete Sterilised treat. Zajistíte jí tak ještě dentální péči a podporu imunity.

Bezpečnost i zábava

Cestování se zvířaty má svá pravidla. Bezpečnost všech pasažérů by měla být první na seznamu. Praktickou pomůckou k zajištění klidné jízdy je bezpečnostní pás pro zvířata. Díky němu prožijete cestu bezpečnou jak pro lidské, tak pro zvířecí pasažéry. Na cesty se hodí i skladná miska, pro kočky a menší pejsky vystačí s tou na půl litru, pro větší kousky je k dispozici litrová varianta. Znuděný pes není to, co byste si přáli mít na dovolené. Nudě spolehlivě zabrání bavlněný uzal, který odolá i největším kousalům, nebo míček ozdobený malou tlapkou. Pro kočky se zase skvěle hodí kulička s oblíbeným peřím.

Příjemnou výhodou všech výrobků thePet+ je fakt, že jsou vyráběné v České republice. O jejich kvalitě svědčí i soutěž Volba spotřebitelů 2018, kde v kategorii Petfood pro kočky získala značka thePet+ ocenění za nejlepší novinku.

■ PR Automax
FOTO: archiv

100% rPET



KLÁŠTORNÁ KALCIA

VÁPŇÍK  HOŘČÍK



Trávicí
enzymy



Stav
kostí



Srážlivost
krve



Činnost
svalů



Nervové
přenosy



Dělení
buněk

VAŠE TĚLO POTŘEBUJE VÁPŇÍK



PETROL
PARTNER

MĚJ KAŽDÝ DEN
HAPPY DAY.





ZNÁTE SVÁ PRÁVA?

Máloco dokáže zkazit náladu více, než když si objednáte své oblíbené jídlo a vzápětí vám obsluha donese něco, co vaše chuťové pohárky rozhodně nepotěší. I taková nepříjemnost na talíři má však řešení. Jídlo a pití objednané v restauracích a stáncích s rychlým občerstvením můžete reklamovat. Stačí být asertivní a znát svá práva.

Reklamovat lze cokoliv

V restauracích a stáncích s rychlým občerstvením uzavíráte kupní smlouvu jako kdekoliv jinde, a máte tak možnost v případě nespokojenosti uplatnit reklamaci. Přesto se mnoho spotřebitelů stále ostýchá ozvat. Restaurace či stánek s rychlým občerstvením odpovídá za to, že nabízené pokrmy i nápoje mají sjednané vlastnosti, ať už jsou prezentovány v jídelním lístku, nebo si je ústně upravíte s obsluhou. A pokud vlastnosti nejsou v jídelním lístku nijak blíže specifikovány, měly by odpovídat obecným zvyklostem.

„V zásadě platí, že reklamovat můžete cokoliv, co je předmětem kupní smlouvy, kterou s podnikatelem provozující restauraci či občerstvení uzavíráte. Důvodem pro reklamaci může být množství, teplota, složení, špatný postup přípravy či chuť pokrmů a nápojů,“ vysvětluje Eduarda Hekšová, ředitelka spotřebitelské organizace dTest.

Jakmile si všimnete, že něco není s vámi objednaným pokrmem v pořádku, informuj-

te o tom obsluhu a požádejte o řešení. Čas je klíčový – obsluze nespokojenost oznamte ihned. Snažte se být v této situaci také objektivní a slušní. To, že pokrm nechutná jako podle receptu od vaší babičky, ještě nemusí být důvodem k reklamaci. Pokuste se popsat problém co nejkonkrétněji a jasně.

Co můžete požadovat

Obecně můžete požadovat přiměřenou slevu. Taktéž můžete žádat nápravu. Pokud se jedná o zjevný nedostatek – obsluha vám např. přinesla úplně jiné jídlo, než jste si objednali –, požádejte o nápravu ihned. „Určitě není možné spořádat celý pokrm, a pak reklamovat špatně dodanou objednávku už s prázdným talířem,“ dodává Eduarda Hekšová. Pokud má pokrm či pití závažné nedostatky, které není možné napravit, mohou spotřebitelé také odstoupit od smlouvy a nic neplatit.

Častým důvodem k reklamaci je neadekvátní množství pokrmu. Mnoho spotřebi-

telů se potýká s tzv. podmíráky. Tady je však třeba poznamenat, že ty se hodnotí až po spadnutí pěny. Jindy zkaží radost studené jídlo. V těchto případech se můžete na obsluhu obrátit s odkazem na normy, kdy v případě teplého pokrmu musí teplota dosahovat alespoň 60 stupňů Celsia. Řešením v tomto případě může být jednoduché ohřátí. Někdy však takové ohřátí jídlo znehodnotí, pak máte nárok požadovat pokrm nový.

Nekonečné čekání na obsluhu

I tady je možné se ohradit. „Pokud na obsluhu čekáte dobu neúměrnou složitosti objednávky, můžete chtít slevu nebo také můžete od kupní smlouvy odstoupit a odejít,“ radí Eduarda Hekšová. Jiná situace však může nastat, pokud vás obsluha o delší době přípravy jídla předem informovala a vy jste souhlasili. Pokud by však restaurace i tuto dobu překročila, může požadovat slevu či od smlouvy odstoupit a z restaurace odejít.

Konečně se můžete obrátit také na některý ze státních dozorových orgánů. Pokud jste narazili na problém týkající se hygieny potravin, můžete kontaktovat krajskou hygienickou stanici, Státní zemědělskou a potravinářskou inspekci nebo Státní veterinární správu (potravinový živočišného původu). V případě, že řešíte problém s mírou a množstvím podávaných nápojů a pokrmů, se můžete obrátit na Českou obchodní inspekci.

■ AUTOR: Převzato z časopisu dTest
FOTO: archiv



PROMĚŇTE V ZÁŽITKY SVÉ BODY A ODMĚNY

Stáhněte si aplikaci OMV MyStation





ZDRAVÉ JÍDLO U PUMP? JDE TO...

Tradiční sortiment polotovarů a průmyslově upravených potravin, tzv. fast food, u čerpacích stanic nedával donedávna řidičům příliš na výběr, jak se během cesty kvalitně a zdravě najíst. V poslední době se ale čerpací stanice snaží tento status změnit a svým zákazníkům nabídnout i občerstvení v podobě plnohodnotného jídla, které obsahuje méně tzv. éček a není tak nezdravé jako fastfood.

UZPP a Alzheimerova nemoc

Nezdravé jídlo, konkrétně takzvané ultra zpracované průmyslové potraviny (UZPP), může totiž ovlivnit i činnost mozku, tvrdí studie z USA z roku 2019. Mezi UZPP patří chipsy, mražená pizza, instantní nudle, ale i párky. Také většina sladkostí, zmrzlina z prášku, ochucené jogurty či sycené a slazené nápoje, margaríny, kupované pomazánky, ovocné aromatické i sáčkové čaje, instantní káva a většina běžného pečiva ze supermarketů.

Jídla, která jsou pro většinu světa nejoblíbenější, mohou podle studie svým strážníkům přivodit demenci či Alzheimerovu chorobu dříve než těm, kteří si vaří sami a rychlopotravinám s „éčky“, cukry, solí i tuky

se vyhnou. UZPP se dělí se do dvou základních skupin. V prvním případě na ty, které byly upraveny mechanicky. To může být třeba mleté maso z obchodu, které bývá doplněno i řadou dalších přísad. A ve druhém případě jsou to potraviny upravené chemicky. Čili přidáním nepopulárních „éček“ ve formě konzervantů, sladidel, barviv a jiných látek. Typický je i vysoký podíl cukru a olejů, často palmových.

Výroba všech těchto jídel bývá často také levná mimo jiné i kvůli nižší kvalitě surovin. Proto pak jejich producenti na druhé straně nemají problém dávat peníze za reklamu na billboardech i v televizi, takže dost ultra zpracovaných průmyslových potravin lidé dobře znají. Problém však potom nastává při

nadmíře jejich konzumace. Nová studie teď prokázala, že kromě jiných zdravotních potíží způsobují i rychlejší hloupnutí.

UZPP a obezita

Podle americké studie zkonzumují lidé preferující UZPP průměrně o 500 kalorií denně víc než ti konzumující jídla v přirozené podobě. A francouzští i španělské badatelé se ve svých studiích shodli i na tom, že pravidelný přísun ultra zpracovaných potravin také zvyšuje riziko srdečních onemocnění a zkracuje život. Pokud navíc tato oblíbená jídla u lidí tvoří více než 20 procent jejich denního přísunu kalorií, mohou podle brazilských výzkumníků přispívat ke zhoršení

jejich kognitivních funkcí. Zasáhnout mohou i centra mozku zodpovědná za zpracování informací a přijímání rozhodnutí.

Podle Rudyho Tanziho, profesora neurologie Lékařské fakulty na Harvardu a ředitele genetiky a oddělení výzkumu stárnutí ve Všeobecné nemocnici státu Massachusetts, je klíčový problém s těmito potravinami to, že „obvykle obsahují velmi vysoký podíl cukrů, soli a tuku, což vše podporuje systematický rozvoj zánětů – možná hlavní hrozbu pro zdravé stárnutí těla a mozku.“

„A zatímco jsou pohodlné jako rychlé jídlo, zároveň nahrazují konzumaci potravin, které mají vysoký obsah přírodní vlákniny, která je důležitá pro udržování zdraví a rovnováhy bilionů bakterií v naší střevní mikroflóře, která je zvláště důležitá pro náš mozek a snížení rizik mozkových chorob spojených se stárnutím jako Alzheimer,“ dodal Tenzi.

Jak si vybírat z nabídky fastfoodu?

Každý ví, že rychlé občerstvení není vzorem zdravého životního stylu. „Potraviny typu fast foodu jsou oblíbené, jsou chutné, což je dané vysokým podílem tuku. Nicméně jejich výživová hodnota je velice nízká, mají vysoký podíl jednoduchých sacharidů, chybí jim vláknina, ale zato mají velký podíl sodíku,“ říká dietoložka Karolína Hlavatá.

Jídlo z fast foodu ale člověka moc dobře nezasytí. Není problém sníst 3 hamburgery, velké hranolky a přijmout energii, která by jinak vystačila na celodenní redukční jídel-



níček. Taková lahůdka v podobě hamburgeru, hranolek a sladkého nápoje může mít až 6000 kJ, což by měl být pro některé lidi energetický příjem na celý den. Problém ale je, že byt při takovém obědě přijmete hodně energie, porce jsou malé a brzy dostanete hlad.

Relativně nevhodnější volbou z nabídky fastfoodu může být například wrap. „Je tam grilované kuřecí maso, zelenina, a když si řeknete prodavači, ať vám tam nedává majonézu, tak je to vcelku vyvážené a málo kalorické jídlo,“ říká výživový specialista Petr Havlíček.

„Nebo zvolte 1 hamburger, zeleninový salát a neenergetický nápoj; nežádejte o majonézu, namísto bagety u benzinové pumpy si kupte 2 dalaťmanky a 100 g sýra + zeleninový salát,“ doporučuje Havlíček.

U čerpadel lze najít i plnohodnotná jídla

Zdravé jídlo lze ale dnes najít i u čerpacích stanic. Například síť čerpacích stanic Orlen Benzina ze skupiny Unipetrol před několika lety zmodernizovala koncept svého rychlého občerstvení Stop Cafe, nazývá ho Stop Cafe 2.0. Sortiment se rozšířil o zdravá jídla, snídaňová menu nebo o nabídku pro vegetariány. K fair trade kávě a hotdogům síť doplnila burgery nebo tortilly, v bezmasých variantách falafel. Dál přibýly těstoviny, wrapy nebo teplé sendviče. Součástí nabídky jsou také jogurty, zeleninové a ovocné saláty, čerstvě lisované ovocné a zeleninové šťávy. Na vybraných čerpacích stanicích na dálnicích budou k dostání i čerstvá jídla vytvořená přímo na základě objednávky zákazníka.

Koutky s občerstvením mají i ostatní čerpací stanice. Například OMV má koncept Viva a na dálničních pumpách provozuje normální restaurace, Shell nový koncept Stop Café, kde nabízí třeba variace na havajský Poke Bowl. Shell se navíc před časem spojil s maloobchodním řetězcem Billa, který na městských pumpách Shell provozuje minimarkety, MOL prodává své občerstvení v bistroch se značkou Fresh Corner. Zákazníci si zde mohou vedle prvotřídního ☺



⇒ espressa a dalších kávovomléčných specialitách pochutnat na přesnídávkových polévkách nebo „hotovkách“ české kuchyně. V nabídce Fresh Cornerů jsou také sendviče, toasty a panini, které se připravují na místě z kvalitních čerstvých surovin. Zároveň si na vybraných stanicích zákazníci mohou zakoupit i nejdůležitější produkty denní spotřeby, tedy čerstvé sladké i slané pečivo, mléčné výrobky a sýry. Rozsah sortimentu se liší podle velikosti a lokality jednotlivých čerpacích stanic. S nabídkou domácí kuchyně připravené vlastními kuchaři z místních surovin pak přichází větší čerpací stanice českých řetězců KM-Prona a RobinOil, další česká síť Eurobit pak provozuje klasické americké restaurace v areálech svých transnitních čerpacích stanic, čerpací stanice Vendy's zase využívají toho, že vlastníci současně provozují síť hotelů, kde se vaří kvalitní jídla i pro pumpy.

Co na to výživoví odborníci?

Profesorka Jana Dostálová, Ústav analýzy potravin a výživy VŠCHT v Praze, Fórum zdravé výživy:

Základem je pestrá nabídka s dostatečnou

nabídkou ovoce, zeleninových salátů, baget, nejlépe z tmavého pečiva s oblohou z kvalitních uzenin a sýrů, dostatkem zeleniny, případně s vejcem či rybou. V nabídce by měl být dostatek zakysaných mléčných výrobků, nejlépe neochucených. Určitě by mnozí nakupující uvítali i mléko. Ochucené výrobky (jogurty, nápoje apod.) mají poměrně velký obsah cukru a obsah ovoce je malý. V současnosti jsou velice moderní rostlinné nápoje, které z hlediska výživy příliš hodnotné nejsou. Samozřejmě je nutné mít v nabídce i sladké pečivo. Podle mých zkušeností často převládá jemné pečivo z listového těsta, které vzhledem k poměrně vysokému obsahu tuku často nevhodného složení není pro správnou výživu vhodné. Vhodnější je pečivo (koláče, šátečky apod.) s náplní tvarohovou, makovou, povidlovou apod.

Velkým problémem u dospělých i dětí je z hlediska výživového konzumace sladkých nápojů, kterých bývá u čerpacích stanic velký výběr. Půl litru slazeného nápoje (kolové nápoje, limonády) vyčerpá denní tolerovaný příjem cukru stanovený Světovou zdravotnickou organizací. Pití velkého množství slazených nápojů je jedním z hlavních důvodů obezity. Problémem je i velká nabídka slad-

kého tučného trvanlivého pečiva (plněné oplatky, sušenky apod.), a proto bych doporučila rozšířit nabídku trvanlivého pečiva o sušenky s nižším obsahem cukru a tuku (na trhu jsou, i když ne v tak velké nabídce).

Nabídku potravin u čerpacích stanic nelze omezit jen na zdravé potraviny, ale spotřebitelé by měli mít alespoň základní povědomost o vhodných potravinách a ty by si měli přednostně vybírat. Pokud sáhnou po těch "nezdravých", neměli by jich konzumovat velká množství.

Ján Staš, výživový poradce a lektor Nutris, sekretář a člen Výboru Aliance výživových poradců ČR:

Je chvályhodné, že se čerpací stanice snaží svým zákazníkům nabídnout občerstvení nejen v podobě kvalitní kávy, ale také tzv. plnohodnotného jídla. Tím se myslí také, které přiměřeně zasytí na dobu aspoň 3-4 hodin a zároveň poskytne chuťový požitek, potenciál stabilní energie v podobě potřebných tzv. makro (bílkoviny, sacharidy, tuky) i mikro (vitamíny, minerální látky) živin, včetně potřebné vlákniny, která mj. dobře zasytí a žádoucím způsobem zpomalí vstřebávání živin v trávicím traktu.



Pokud se podíváme na standardní i novou nabídku jídel čerpacích stanic „do ruky“ (sendviče, toasty, panini, těstoviny slané a sladké pečivo), vidíme, že jde o poměrně jednostranné zastoupení tzv. sacharidových jídel (neboli škrobů), které poskytnou vysokou koncentraci energetické nálože, ta má však často za následek její rychlý propad, v některých případech i náhlý útlum nervové soustavy do modu odpočinku a relaxace bezprostředně po konzumaci daného jídla. Tento efekt se umocní ještě víc, pokud jsou těstoviny/pečivo teplé, což sice zvyšuje pocit konzumentovy slasti, zároveň však zvyšuje rychlost jejich vstřebávání a umocňuje zmiňovaný „tlumící“ efekt. Ohled je potřeba brát také na to, že pocit hladu či vyčerpání není způsoben jen pouhou absencí jídla, ale (a především) absencí důležitých živin (vitamíny, minerální látky, mastné kyseliny, aminokyseliny), jejichž přítomnost či absenci mozek velmi citlivě vnímá a střeží zmiňovanými signály hladu či nasycení.

Jednou z možností je v tomto případě vhodná kombinace nabízených potravin tak, aby v ní byly zastoupeny pokud možno všechny zmiňované makroživiny, a ve výsledku tak nabídly podobu řádného pokrmu.

Přiměřená dávka (ideálně vychlazených) těstovin s masem či sýrem se tak dobře doplní se zeleninovým salátem a zálivkou z olivového oleje či octu.

Ovocný salát lze vhodně zkombinovat s plnotučným bílým jogurtem, hořkou čokoládou či směsí sušených plodů, které navíc dodají dávku potřebných mikroživin. Zejména kofein a hořčík přirozeně obsažený v hořké čokoládě přispívá k správné činnosti nervové soustavy, udržení pozornosti a bdělosti nejen v průběhu jízdy.

Ideálním komplementem k pokrmu jsou různé ovocné či zeleninové šťávy (nejlépe čerstvé - tzv. freshe), dále pak lehké přírodní minerální vody (Magnesia, Ondrášovka, Mattoni, Korunní), a to v množství 0,5 – 1 litr denně. Zákazníci můžou sáhnout také po nabídce tzv. fortifikovaných sportovních drinků, které v případě zvýšených nároků také efektivně poskytnou nezbytně nutnou směs vitamínů, minerálních látek či aminokyselin (např. důvěrně známý Carnitine drink).

Obecně doporučuji vyhnout se potravinám vysoce průmyslově zpracovaným, které na své etiketě sice nabídnou dlouhý seznam vstupních ingrediencí, jde však



téměř vždy o fádni zastoupení několika složek levných a nijak zvlášť tělu prospěšných látek (tj. pšenice, cukr, modifikovaný škrob, sušené odstředěné mléko, aditiva). Buďte také obezřetní vůči jednostrannému zastoupení živin v jídle (tj. nekombinovat spolu těstoviny, pečivo, sušenky, slazené limonády nebo naopak sýry, uzeniny, slané ořechy, smažená jídla atd.). Svůj pokrm pokud možno vždy doplňte o porci čerstvé zeleniny.

Ivan Mach, prezident Aliance výživových poradců ČR

Zásadně nedoporučuje konzumovat při jízdě autem tradiční česká jídla, jako je vepřo-knedlo-zelo, husa či svičková. „Řidiči by je měli vyškrtnout z jídelníčku, nejen při dlouhé cestě. Podobně jako další jídla, například smažená, výrazně zatěžují trávicí soustavu. Způsobí rychlý růst hladiny cukru v krvi, objeví se hyperglykemický šok a následně únava. Dostaví se útlum, který nelze překonat!“

Proč se nesmí vydatně jíst? „Z bílého pečiva, ale také třeba bramborové přílohy se dostane do těla velké množství sacharidů. U většiny lidí vyvolávají hyperglykemický

šok. Náhle zvýšenou hladinu glukózy odbourává tělo až hodinu a nakonec je nižší, než byla před jídlem, což je okamžik, kdy se po jídle bohatém na sacharidy dostaví známá únava. Tu vyvolává i nedostatečné pití. „Normálně je nejlepší čistá voda bez bublinek, ale na cestu jsou nejlepší minerálky s větším obsahem hořčíku, třeba Magnesia,“ doporučuje Ivan Mach.

Nejhorší jídlo na cestu je podle něj vše, co zásobí tělo lavinou sacharidů. Patří sem např. bílé pečivo (bagety se smaženými masy nebo salámy), knedlíky, velká porce brambor. „Bagety zásadně nezatracojuji, ale musí mít správné složení.“ Na milost bere Ivan Mach výrobky z celozrnného pečiva s „pravou“ šunkou a zeleninou.

Nevhodné pití na cestě představují pak podle něj energetické nápoje, které sice dokážou povzbudit, ale následně se dostavuje únava. Věc je silně individuální, nicméně i znalci z organizace Dekra varují před větším množstvím kávy a „energetickými“ nápoji - všechny povzbudí jen na krátkou dobu.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv

VE HŘE JE 58 ZMĚN

Ozdravný balíček veřejných financí obsahuje velké množství změn, které se dotknou skoro každého z nás. V souhrnu se jedná o 58 opatření, která povedou ke snížení státních výdajů a zvýšení státních příjmů. Zákon o konsolidaci veřejných rozpočtů je po prvním čtení v parlamentu teprve na začátku své legislativní cesty a ve hře je velké množství pozměňovacích návrhů. Pojdme se však již nyní podívat na výběr opatření, která se mohou promítnout do podnikání v oboru provozování čerpacích stanic.

Zrušení 22 daňových výjimek

Součástí konsolidačního balíčku je zrušení či snížení úlev na dani z příjmů fyzických osob. Uvedme si zde jen několik příkladů. Sleva na dani na manželku se nově omezí výhradně na manžela/manželku pečující o dítě pouze do 3 let věku. Hlavním důvodem tohoto omezení je, že stávající nastavení výjimky odrazuje poplatníky od vstupu na trh práce a započítí významnější výdělečné činnosti, protože při překročení limitní hranice příjmů nárok na slevu zaniká.

Hlavním důvodem pro zrušení slevy na dani pro pracujícího studenta je nízká efektivita zdanění, když slevu využijí jen ti studenti, kteří vydělávají částky vyšší než cca 17.100 Kč. Studenti s nižšími výděly tuto slevu nevyužijí vůbec. Navíc, do okruhu uživatelů stávající daňové úlevy patří mimo jiné i osoby, které mají status studenta jen formálně, to znamená sice jsou ke studiu zapsané, ale vzdělávací zařízení již nenavštěvují.

Ke zrušení je navržena i další selektivní daňová výjimka a tou je osvobození nepeněžních benefitů zaměstnancům, kterou efektivněji využívají zejména větší zaměstnavatelé. Malým firmám či živnostníkům s malým počtem zaměstnanců se podle důvodové zprávy nevyplácí administrovat tyto daňové benefity tak, aby byly využity naplno. Některá nepeněžní plnění jsou dnes osvobozena od daně do limitu 20.000 Kč/rok, ovšem jiná (např. sportovní a kulturní akce) jsou osvobozena „bez limitu“.

Vytváří se zde tedy prostor pro poskytování osvobozených nepeněžních plnění vysoké hodnoty, které většinou čerpají spíše nadprůměrně placení zaměstnanci.

Podobně je navrženo ke zrušení i osvobození nadlimitních stravenek. Ty dnes na rozdíl od stravenkového paušálu mohou být poskytovány jako osvobozené od daně bez limitu, čímž mohou tyto stravovací benefity činit řádově i tisíce korun denně (tzv. manažerské stravenky). V souvislosti s tím dojde i k úpravě stravenkového paušálu tak, aby ho mohly adekvátně čerpat i osoby na delších pracovních směnách.

Nemocenské pojištění pro zaměstnance

Ozdravný balíček počítá se znovuzavedením nemocenského pojištění zaměstnanců ve výši 0,6 %. Kvůli snížení sazby nemocenského pojištění placené zaměstnavateli v roce 2019 z 2,3 % vyměřovacího základu na 2,1 % a také kvůli zavedení dalších dávek nemocenského pojištění (např. zavedení a poté prodloužení otcovské či zavedení pečovatelské dovolené) vykazuje účet nemocenského pojištění od roku 2019 záporné saldo, v loňském roce zhruba 8 mld. Kč. Zavedením tohoto opatření se očekává vyrovnaní bilance účtu.

OSVČ vzrostou odvody na sociální pojištění

V souladu s doporučeními řady ekonomických expertů obsahuje konsolidační balí-

ček návrh na zvýšení odvodů OSVČ. Konkrétně by se měl v letech 2024–2026 zvýšit minimální vyměřovací základ pojistného na sociální pojištění OSVČ z 25 % na 40 % průměrné mzdy, tj. o pět procentních bodů ročně, a tím přiblížit minimální vyměřovací základ na úroveň minimální mzdy. Zároveň se navrhuje, aby OSVČ platily pojistné nejméně z 55 % namísto současných 50 % základu daně. Zvýšené odvody nebudou platit pro začínající podnikatele. Pro OSVČ, která bude nově zahajovat výkon hlavní samostatné výdělečné činnosti a tuto samostatnou výdělečnou činnost v uplynulých 20 kalendářních letech nevykonávala, by měsíční vyměřovací základ zůstal na 25 % průměrné mzdy platné pro daný kalendářní rok, a to po dobu prvních dvou kalendářních let od zahájení podnikání.

Nová progresse daně z příjmů fyzických osob

Nyní platí dvě sazby daně z příjmů fyzických osob, 15 % a 23 %, přičemž vyšší sazba se vztahuje na příjmy přesahující čtyřnásobek průměrné mzdy. Nově by hranice pro vyšší zdanění příjmů měla začínat na trojnásobku průměrné mzdy, nyní tedy zhruba na 121.000 Kč měsíčně. Rozšiřuje se tím množina vysokopříjmových, kteří by platili 23 % sazbu daně z příjmů. Jde o solidární krok, aby se vysokopříjmoví zaměstnanci více podíleli na konsolidaci veřejných financí. Posun by se dotkl i OSVČ, které by vyšší sazbu daně platily už ze zisku

přesahujícího 36násobek průměrné mzdy, a nikoli 48násobek jako v současnosti. U zaměstnanců je základem daně hrubá mzda, u OSVČ je základem daně rozdíl mezi příjmy a výdaji.

Změna sazby daně z příjmů právnických osob

Po 15 letech by se měla změnit daň z příjmů právnických osob, a to ze stávajících 19 % na 21 %. Současná sazba daně patří v Evropě mezi ty nižší a jejím zvýšením bychom se měli přiblížit evropskému průměru.

Omezení výjimek na dani z příjmů právnických osob

U daně z příjmů právnických osob by se měla omezit daňová uznatelnost při nákupu osobních automobilů pro podnikatelské účely na 2 miliony Kč z ceny vozu. Hlavním důvodem jsou časté situace, kdy si podnikatelé pořizují luxusní vozy k soukromému užívání, čímž se vytrácí původní záměr daňového zvýhodnění nákupu automobilů pro podnikání. Například v roce 2020 bylo 96 ze 101 nově registrovaných Ferrari v ČR registrováno na firmu.

Zastropování úlev z odvodů pro dohody o provedení práce

Provozovatelů čerpacích stanic, kteří často využívají různé formy brigádní výpomoci, se budou týkat opatření, která nově stanovují dva limity pro placení pojistného na sociální zabezpečení za zaměstnance, který pracuje na základě dohody o provedení práce (DPP). První limit bude stanoven pro DPP u jednoho zaměstnavatele, a to ve výši 25 % průměrné mzdy, a druhý limit bude stanoven pro vznik účasti na pojištění při souběhu více DPP u více zaměstnavatelů, a to ve výši 40 % průměrné mzdy. Aby opatření mohlo být kontrolováno, bude zavedena evidence všech DPP a příjmů z těchto dohod.

Tímto opatřením by se měla vyřešit současná nepříznivá situace, kdy jsou dohody o provedení práce namísto příležitostného zaměstnání jediným a častým zdrojem příjmů některých zaměstnanců. Dané osoby nejsou kvůli tomu důchodově pojištěné, tj. po skončení práce nemají buď vůbec nárok na starobní důchod, anebo jen velmi malý, což se negativně odráží v čerpání dávek státní sociální podpory.

Redukce počtu sazeb DPH

V návrhu ozdravných opatření dochází ke zjednodušení systému DPH sjednocením dvou snížených sazeb (15 % a 10 %) do jedné společné ve výši 12 %. Opatření povede k vyšší transparentnosti a k odstranění absurdit jako v případě aplikace tří různých sazeb DPH u točeného piva. Snížení DPH z 15 % na 12 % je navrhováno u řady aktuálně citlivého zboží a služeb, např. u potravin bez nápojů, vybraných léků či farmaceutických výrobků, dětských autosedaček, stavebních prací nebo pohřebních služeb. U knih by mělo dojít k aplikaci nulové sazby, ty by tedy neměly být DPH zatíženy vůbec. Naopak u položek bez prokazatelného sociálního či zdravotního významu počítá návrh s přesunutím do základní sazby DPH. Konkrétně se jedná o kadeřnické a holičské služby, služby autorů a umělců, sběr, přeprava a skládkování komunálního odpadu, opravy obuvi, kožených výrobků a kol, úklidové práce, točené pivo, palivové dřevo, noviny.

Zdražení dálničních známek

Od 1. března příštího roku by se cena celoroční dálniční známky měla zvýšit na 2.300 Kč. Měsíční bude stát 430 Kč, desetidenní 270 Kč a denní 200 Kč.

Od návrhu k účinnosti legislativních změn

Návrh Zákona o konsolidaci veřejných rozpočtů poslanci po třech dnech jednání, dne 14. 7. 2023, v prvním čtení schválili. Zákon pak zamířil k projednání ve sněmovních výborech. Druhé čtení, kde mohou být předkládány pozměňovací návrhy, by se mohlo uskutečnit na začátku září. Poté, co zákon schválí ve třetím čtení poslanecká sněmovna, se jím bude zabývat senát a až po podepsání prezidentem ČR nabudou jednotlivé legislativní změny účinnosti. Je vysoce pravděpodobné, že nebude schváleno vše, co vláda představila, a navrhovaná opatření jistě doznají významných úprav. Doporučujeme proto, abyste po završení legislativního procesu konzultovali se svým daňovým poradcem, které změny se vás týkají a jak ovlivní vaše podnikatelské aktivity.

■ **AUTOR:** Ing. Petra Brožová
Autorka je manažerka metodiky účetnictví se zaměřením na obor čerpacích stanic, Kodap Liberec.



Specializované služby pro čerpací stanice

KODAP

- Účetnictví na míru ČS
- Měsíční přehled o ekonomice
- Daňové poradenství v ceně

www.kodap.cz

>eurodata

- Užitečné a přehledné analýzy
- Online přístup k datům
- Služby pro 10 000 ČS v Evropě

www.edtas.cz

ETL GLOBAL

STÁLE POCTIVÁ KÁRA



Velký terénní pick-up nepatří v Česku na rozdíl od USA mezi nejrozšířenější automobilový druh. Přesto existují lidé, kteří přesně takový automobil potřebují, ať pro své podnikání, nebo koníčky. Volkswagen má takový automobil v nabídce od roku 2010, nyní dorazila do Česka jeho druhá generace. Vyzkoušeli jsme si luxusní verzi s šestiválcovým turbodieselem a desetistupňovou převodovkou.

Na jedné lince s fordem

Nový terénní volkswagen sdílí techniku s aktuálním Fordem Ranger a oba modely se vyrábí na jedné lince v jihoafrické továrně Fordu. Pokud by k této spolupráci nedošlo, nejspíš bychom se další generace těchto užitečných dřičů nedočkali, protože drahý vývoj by samotný prodej nezaplátil. I když mnohé komponenty jsou stejné, obě značky postavily na stejném základu dva svébytné modely s odlišným designem i jízdním projevem. Nová generace je větší a silnější než původní model.

Celkovou délkou 5350 mm jej překonává novinka o 96 mm, rozvor (3270 mm) pak narostl o 173 mm. Jelikož rozvor narostl více než délka, zkrátily se převisy, což zlepšilo nájezdové úhly, a tudíž i terénní schopnosti. Přední narostl na 30° a zadní na 26°. Zlepšila se také hloubka brodění z 500 mm na 800 mm.

Také interiér vychází z fordu, ale detaily a ovladače vás nenechají ani na chvíli podlehnout dojmu, že nesedíte ve volkswagenu. Týká se to grafiky displejů kontrolních přístrojů a infotainmentu, výdechů klimatizace, multifunkčního volantu nebo tva-

rování sedadel. Specialitou v rámci značky je na výšku postavený středový 12palcový dotykový displej, což je právě jeden z důkazů sdílení techniky s fordem.

Prémiový interiér

Možná vás u tohoto pracovního nástroje překvapí prémiová značka audiosystému Harman Kardon o výkonu 640 W, prémiovým dojmem působí celý interiér této verze, což umocňují elektricky nastavitelná sedadla či kožené čalounění. O dokonalý ovládací komfort a bezpečnost zároveň se v závislosti na výbavě stará navíc přes 25 asistenčních systémů. Zmínil bych se třeba o adaptivním tempomatu, parkovacím asistentem, prostorovém kamerovém systému s rozsahem 360° nebo systému pro rozpoznávání dopravních značek. Od výbavy Style má Amarok také tzv. matrixové diodové světlomety IQ.Light, které důsledným zhasínáním jednotlivých segmentů nedopustí oslnění chodců ani řidičů protijedoucích vozidel.

Do ložného prostoru naložíte europaletu a celkové užitečné zatížení se zvýšilo na 1,19 tuny. Ložný prostor navíc můžete zamknout pomocí zámku zadního víka a elektricky ovládané rolety. Pro ložný prostor je navíc určena ucelená řada příslušenství, různé nosiče, držáky, ližiny, kryty nebo rámy, stejně jako tomu bylo u jeho předchůdce.

Pouze na naftu

Amarok se v Česku nabízí se třemi motory, všechny spalují naftu. Dva mají čtyři válce, dvoulitrový objem a dosahují výkonů 125 a 151 kW. Vrcholnou variantu pohání třílitrový šestiválec o výkonu 177 kW a točivém momentu 600 Nm, který spolupracuje výhradně s desetistupňovým automatem. V této variantě utáhne Amarok brzděný přívěs do hmotnosti 3,5 tuny, největší přípustná hmotnost soupravy se zvýšila na 6,5 tuny.

Všechny Amaroky jsou rovněž vybaveny pohonem všech kol, který je nabízen ve dvou variantách. Jednodušší je spojena s manuální převodovkou a má pevně přiřaditelný pohon předních kol s terénní redukcí 2,73:1, sofistikovanější verze se dodává standardně k samočinné převodovce a disponuje vícelamelovou spojkou, která rozděluje pohon na všechna čtyři kola podle adhezních podmínek. I tento Amarok má účinnou terénní redukcí (3,06:1). Terénní výbavu doplňuje závěr zadního diferenciálu a systém pro kontrolované sjíždění prudkých svahů.

Vznětový šestiválec je po dosažení provozní teploty kultivovaný a do prostoru posádky proniká jeho zvuk jen ve vyšších otáčkách. Stálý převod a odstupňování převodovky cílí hlavně na sílu, dynamika je přes rychlý náběh turbodmychadla a okamžitý nárůst točivého momentu, který v otáčkách 1750 1/min dosáhne hodnoty 600 N.m, průměrná. S ohledem na výkon, objem šestiválce, hmotnost a aerodynamický tvar Amaroku nelze čekat u spotřeby zázraky. Ve městě i na dálnici se ustálila těsně pod hodnotou 12 litrů na 100 km, při jízdě po dálnici konstantní rychlostí okolo 150 km/h však pomalu rostla ke 14 litrům.

Na silnici nemotorný silák

Terénní výbava dává Amaroku předpoklady pro pohyb v obtížném terénu. To však vyžaduje i odpovídající obutí. Testovaná verze



však disponovala 21 palovými koly s profilem 45, které jsou určeny na asfalt a přes vyšší odolnost nenabídnou potřebnou trakci v terénu. I proto jsme automobil zkoušeli převážně na silnici, kde je znát vyšší hmotnost a projeví se také technika podvozku, který byl konstruován na velké užitečné zatížení a co největší křížení v terénu. Vzadu proto najdeme tuhou nápravu odpruženou listovými pery, která rozhodně není určena pro sportovní jízdu a nenabídne ani komfort srovnatelný třeba s Touaregem. Srovnávat s osobními automobily včetně mnoha SUV nelze ani přímost či agilitu řízení. Přesto se Amarok řídí příjemně, na dálnici je v rychlostech nad 150 km dobře ovladatelný a stabilní a v zatáčkách poslušně udržuje zvolenou stopu. Obratnost však není jeho silnou stránkou, což dokazuje průměr zatáčení přes 12 m.

Nový Amarok se povedl a lze očekávat, že i v prodeji naváže na svého předchůdce, který celou svoji kariéru patřil mezi špičku svého segmentu. Tvůrcům Amaroku se podařilo důmyslně skloubit moderní technolo-

gie s tradiční technikou, která do terénního automobilu patří. Výsledkem je univerzální automobil, který se statečně popere s bahnem, odveze i utáhne cokoliv a zazářit může i na parkovišti golfového hřiště. Výjimečné vlastnosti si importér nechá zaplatit. Základní provedení pick-upu s motorem 2.0 TDI (125 kW) přijde na 1 102 893 korun, za luxusní verzi Aventura s šestiválce si připlatíte více než 400 tisíc korun.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



AUTO JE MÝM
DRUHÝM DOMOVEM



HOTEL IMPERIAL



U nás načerpáte energii

Hotel Imperial, Karlovy Vary

• e-mail: reservation@spa-hotel-imperial.cz • tel.: +420 353 203 113

www.spa-hotel-imperial.cz




HOTEL IMPERIAL
Spa & Health Club

Marian Vojtko je slovenský muzikálový zpěvák, který dlouhodobě působí v České republice. V současnosti je v angažmá pražských divadel Broadway, Hybernia a Hudebního divadla Karlín. A také vystupuje s česko-slovenským vokálním seskupením 4 Tenoři. S nimi je často na cestách za koncerty. Jezdí ale po vlastní ose a auto je v podstatě jeho druhý domov.

Když vystupujete se 4 Tenory, jezdíte prý většinou sám po vlastní ose, zatímco kolegové jezdí společně. Proč?

Je to o tom, že já se vždycky před koncertem rozezpívám v autě, a to by asi kolegové museli cestovat se špunty v uších. Hlavní řidič je navíc Pavel Vítek, který má klimatizaci nastavenou na minimální teplotu. Tak to bych asi nezaspíval ani hoří.

Takže auto je taková vaše zkušebna?

Ano, a když se nad tím zamyslím, tak větší roli do divadla jsem vlastně nastudoval cestou v aute. Když čekám někde v koloně při cestě na ranní zkoušku, je to nejlépe využitý čas. Někdy se asi řidiči kolem mě musí divit, co to v tom autě vyvádím. Asi bych se úplně nedivil, kdyby na mě někdo zavolal doktora Chocholouška.

Říkáte, že auto je váš druhý domov. Jaká auta máte nejradši, v jakém se cítíte bezpečně a pohodlně?

Já v tom autě v podstatě skoro žiju, proto si auta vybírám opravdu podle bezpečnosti. I to je důvod, proč mám rád auta veliká. Ale líbí se mi i auta sportovní. Pořídil jsem si také mustanga a splnil jsem si tak velký dětský sen. Jako malý kluk jsem vždycky obdivoval ten burácející zvuk motoru, což je pro tyhle auta specifické.

Jak vzpomínáte na dobu, kdy jste si dělal řidičák?

Tak to už je hodně dávno. Řidičák jsem si dělal v osmnácti, ale kamarád ze sousedství, zběhlý v řízení, jelikož vždycky vo-

zil tátu večer z hospody, mě to naučil už předtím. Když jsem nastoupil do autoškoly, byl jsem docela zkušený řidič.

Jste opatrný řidič? Vyhnul jste se nehodám?

Opatrný určitě jsem, jezdím rychle, ale bezpečně. Ročně je to nějakých čtyřicet tisíc kilometrů, takže nějakou zkušenost už mám. Někde nehody jsem zažil, ne že ne, ale naštěstí to vždycky odnesly jen plechy. A taky jsem byl vždycky ten, do kterého někdo narazil. Ještě si vybavuju, že jsem zkoušel jezdit i na motorce, ale tam jsem párkrát spadl a ošklivě jsem se odřel. Takže jsem pak usoudil, že auta jsou bezpečnější.

Potkáváte se na benzínkách s fanoušky? Oslovují vás?

Ano. Někdy se na benzínce potkám s lidmi, kteří mě osloví a říkají, že se jim líbilo představení v divadle. A taky, že v televizi vypadám větší.

A jak se k vám chová personál benzínek? Také máte mezi ním své fandý?

Pracovníci benzínek se chovají ke všem zákazníkům dobře, jsou to profesionálové. Aspoň, co jsem si všiml, tak celková úroveň obsluhy je dobrá a zaměstnanci benzínek jsou milí a vstřícní. Jasně, někteří mě poznávají. Někdy prodavačky na benzínce, ty mě mají raději, na mě mrknou, dáme se do řeči, klábosíme o umění a o životě. Někdy od nich dostanu pochvalu nebo nějakou sladkost na cestu. Je to strašně příjemné poznávat nové lidi a jejich názor.

Máte vždycky plnou nádrž? Stalo se vám, že jste byl někdy na suchu?

Na suchu jsem zaplatbůh ještě nikdy nezůstal, ale je fakt, že většinou dojíždím skoro na doraz. Vždycky si říkám, že až začne svítit oranžová kontrolka, tak zajedu na benzínku. Dřív ne!

Máte svou oblíbenou benzínku, kde tankujete pohonné hmoty?

Oblíbenou vyloženě ne. Myslím, že oblíbená je vždycky ta, kde je nejlevnější benzín nebo nafta.

Využíváte nějaké slevové karty?

Vůbec ne. Vždycky mi je na benzínce nabízejí, ale já nikdy nevím, jak a co mám sbírat a většinou někde tu kartu ztratím. A i když

už jsou dneska slevové aplikace v mobilu, zapomenou hesla.

Stalo se vám někdy, že byste omylem v návalu povinností ujel bez placení?

Tak zapomnětlivý anebo roztržitý jsem ještě nikdy nebyl. To by byla ostuda, kdyby mě začali honit a křičeli „zloděj, zloděj!“.

Využíváte mycí boxy, nebo spíš klasickou myčku?

Spíš klasickou myčku. Když jsem byl malý kluk, tak jsem vnímal jako velkou odměnu, že jsem tátovi mohl umýt auto. To bylo něco! Dneska už jsem trochu línej, abych si v boxu sám myl auto. Myčka je pro mě lepší varianta a po zimě někdy dávám auto umýt kompletně ručně.

Když na benzínku dorazíte, existuje něco, co si tam rád koupíte kromě pohonných hmot?

Já se vracím z koncertů dost často v pozdních nočních hodinách a kupuji si většinou coca colu, nebo energetický napoj. A někdy si dám i sladkost.

Zastavíte se někdy i na teplé jídlo?

Teplé jídlo si dávám na benzínce málokdy, když už, tak mám radši rychlá občerstvení.

Dáváte si na benzínce kávu?

Tak tady u mě nepochodíte. Já kávu nepiju už třicet let. Ale všímám si a od přátel i vím, že kafe mají dobré a různé druhy. I sebou do auta, což je výhoda.

Jste spokojený s úrovní sociálního zařízení na našich pumpách?

Čistota sociálního zařízení je základ a myslím, že v tomhle směru se toho v posledních letech hodně zlepšilo. Ta úroveň bude stejná jako v jiných vyspělých zemích. Nebo mám prostě štěstí na benzínku, kde je čisto.

Co říkáte na postupný zákaz spalovacích motorů? Je to podle vás rozumné a reálné?

Nevím, jestli je to rozumné, ale reálné to asi časem bude. Já jsem milovník hlučných a výkonných motorů. Asi bych byl dost v nevýhodě a těžko bych zákaz spalovacích motorů nesl. Ale pokud by to bylo v zájmu něčeho lepšího, tak bych to asi rád podstoupil.

■ AUTOR: Šárka Jansová
FOTO: autor

Mariánské Lázně Ensana Hotels



Společnost Mariánské Lázně Ensana Health Spa Hotels nabízí lázeňské, relaxační a wellness pobyty v Mariánských Lázních

- Komfortní ubytování v hotelech Nové Lázně, Centrální Lázně, Maria Spa, Hvězda, Imperial, Pacifik, Butterfly, Vltava a Svoboda
- Garantovaná léčba přírodními zdroji – minerálními prameny, přírodním Mariiným plynem a slatinou
- Statut klimatických lázní od roku 2023
- Pořádání konferencí a teambuildingových akcí
- Pitná kúra přímo v hotelu
- Pobyty pro rodiny s dětmi
- Volnočasové a sportovní aktivity



Mariánské Lázně
Health Spa Hotels
Healing Power of Nature

Telefon: +420 354 655 501-9
E-mail: marienbad@cz.ensanahotels.com
www.ensanahotels.com

Zlatý



Stříbrný

AutoMax



Christ

KODAP
>eurodata



MONTI



SHERON

uniCODE
SYSTEMS



Bronzový



Vydavatel: PETROLmedia, s. r. o. **Redakce:** PETROLmedia, s. r. o., Na Dlouhém Lánu 508/41, 160 00 Praha 6 – Vokovice, IČ: 25586831, 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:** Veronika Perglová (sekretariat@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.

NATANKUJ S MOL MOVE A VYHRAJ!



MERCEDES-BENZ CLA



POUZE
S APLIKACÍ
MOL MOVE

3 VÝHRY DENNĚ

V HODNOTÁCH



9000 Kč



NEBO



3000 Kč



NASKENUJ A VYHRAJ

Více informací na: www.soutez.molmove.cz.
Platnost akce od 3. 7. do 1. 10. 2023.

soutez.molmove.cz

Paliva ORLEN Benzina



Následujte kvalitu

Kdyby si auta mohla sama vybrat, tankovala by kvalitní paliva od ORLEN Benzina. Paliva, která zcela odstraňují usazeniny v motoru a prodlužují jeho životnost.

