

Kvalita pohonných hmot v ČR – nastává nová éra?

PETROL

1/2011

...síla pro mobilitu

E55 Cínovec

Konec zlatých časů



Jan Štěpánek
v čele ČOI



Stát na zvýšení spotřební
daně nevydělal

S příchodem zimy
začínají mycí žně

Okrádání zákazníků
poškozuje dobrou pověst

PETROL
AWARDS

Čerpací stanice roku



ŠPIČKOVÝ VÝKON NÍZKÉ PROVOZNÍ NÁKLADY MODERNÍ DESIGN



Pegasus je nová mycí linka, která svojí vysokou kvalitou mytí, mimořádnou rychlostí, spolehlivostí a nízkými provozními náklady představuje naprostou špičku v oboru. Když přidáme šetrnost mytí a 4 praktické patenty, které opravdu využijete, můžeme s klidným svědomím prohlásit, že nabízíme opravdu jedinečné zařízení...



ceccato
live bright





Informace a služby v oboru petrochemie,
pohonných hmot a čerpacích stanic.

Vydavatel:

PETROLmedia, s.r.o.

Redakce:

PETROLmedia, s.r.o.

Na Dlouhém lánu 508/41

160 00 Praha 6

tel.: +420 224 305 350

fax: +420 224 305 335

www.petrol.cz

Ředitelka společnosti:

Gabriela Platilová (platilova@petrolmedia.cz)

Šéfredaktor:

Tomáš Mikšovský

(miksovsky@petrolmedia.cz)

Asistentka redakce:

Petra Hubková (hubkova@petrolmedia.cz)

Odborný redaktor:

Michal Rožkanin (roskanin@petrolmedia.cz)

Redaktor Convenience:

Ivo Staněk, Mikuláš Buleca, Miroslav Průša

Korektura:

Michal Rožkanin

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, direct mail, a.s.

Žilinská 5

141 00 Praha 4

Tým odborných poradců redakce:

Ing. Ivan Indráček

Společensví čerpacích stanic ČR

(SČS ČR, o.s.)

doc. Ing. Milan Pospíšil, CSc.

Vysoká škola chemicko-technologická

(VŠCHT)

Ing. Miloš Podrazil

Česká asociace petrolejářského průmyslu

a obchodu (ČAPPO)

Ing. Václav Loula

Česká asociace petrolejářského průmyslu

a obchodu (ČAPPO)

Ing. Vladimír Matějovský

nezávislý odborník

Ing. Josef Paumer

AS24 Česká republika spol. s r.o.

Ing. Vladimír Třebický, CSc.

SGS Czech Republic s.r.o.

Registrace MK ČR E 10214

Články označené PR jsou placená inzerce.

Redakce neodpovídá za obsah a formu

článků dodaných jako placená inzerce.

OBSAH

Editorial	2
Změna je život	
Aktuality	3-7
Dopravci krachují kvůli naftě a mýtu	
V rafinériích se vyhrocuje spor akcionářů	
Počet čerpacích stanic opět vzrostl	
Antimonopolní úřad šetří tankování policie	
Spotřeba paliv klesla na minimum	
Havárii v Mexickém zálivu se dalo zabránit	
Rusko zastavilo dodávky ropy Bělorusku	
Chávez: Máme největší zásoby ropy	
BP se spojuje s firmou Rosněft. Soud je proti	
Analýzy a komentáře	8-13
Ruská ropa míří do Číny	
Rusko bude ve vývozu ropy sebevědomější	
Petrolejířský průmysl v roce 2011	
Stát na zvýšení spotřební daně nevydělal	
Reportáž	14-17
Konec zlatých časů	
Rozhovor	18-21
Jan Štěpánek	
Téma	22-29
Kvalita paliv byla loni nejhorší za šest let	
Nekvalitní paliva – životu nebezpečná	
Čerpadláři v defenzivě	
Produkty	30-34
Nová praxe zlepší kvalitu pohonných hmot	
Česká rafinérská zpracovala loni 7,3 mil. tun ropy	
Česká rafinérská mezi největšími dárči	
Výrobce bionafty PREOL obdržel mezinárodní certifikát ISCC	
Agroetanol TTD splnil podmínky trvalé udržitelnosti	
Čerpací stanice	35-47
Ultratiché tankování	
Vliv biopaliv na provoz výdejních zařízení	
Kvalita pro třetí tisíciletí	
Tankování nemrznoucí kapaliny přitahuje zákazníky	
Osušovače rukou Dyson Airblade šetří náklady	
Mytí a servis	48-51
Peripetie zimního mytí	
Bezkontaktní samoobslužné myčky s práškovou technologií	
Shop a gastro	52-55
Mistři švindlu	
PETROLawards	56
Průvodce trhem	57-64
Cena ropy překonala 100 dolarů	
ČOI zjistila rekordní podíl závad	
AutoZum 2011	
Zveřejnění seznamu čerpacích stanic pokutovaných ČOI	
Poradenský servis – odpovědi na dotazy čtenářů	
PETROLpartner	

Změna je život

Už více než deset let přináší PETROLmagazín informace, reportáže, analýzy z oboru výroby a distribuce pohonných hmot a čerpacích stanic. Za tu dobu již vystřídal celkem tři podoby. První, nulté šestnáctistránkové vydání PETROLmagazínu z června roku 2000 otestovalo zájem budoucích čtenářů o oborový časopis. I přes pozitivní reakci prvních příznivců tehdy předpovídali PETROLu někteří tehdejší kormidelníci petrolejářské branže, že nepřežije rok 2000 a maximálně po čtvrtém čísle „umře“. Pak následovala dvě zhruba pětiletá období charakterizovaná designem titulní strany – nejprve modré a pak červené s modrou kapkou. Změna je život, hlásá klasik. Po prolistování tohoto nového čísla mi každý čtenář jistě dá za pravdu, že změna může výrazně oživit a PETROL posunout do další životní etapy.

Již slogan na titulní straně „...síla pro mobilitu“ charakterizuje otevřenost tradičním i budoucím způsobům zajištění mobility. Podstatně se mění i vnitřní uspořádání časopisu, které v odlehčené grafice přinese pestřejší a přehlednější členění zpráv, faktů a dalších informací a výsledně umožní dokonalou orientaci čtenářům. Znovuzavedení titulního TÉMA nabízí kompaktní zpracování dané problematiky napříč odbornými rubrikami bez dřívějšího roztrhání, při kterém se ztrácely zajímavé synergie.

Naším cílem je zvýšit interaktivitu mezi redakcí, listem a čtenáři. V rubrice Průvodce trhem proto otevíráme hned dvě staronové sekce – Poradenský servis, který přinese nejzajímavější odpovědi odborníků na aktuální otázky čtenářů, a Fórum, poskytující prostor pro zajímavé názory, komentáře a polemiku čtenářů k uveřejněným redakčním článkům v předchozím čísle.

Absolutní novinkou je ale bezpochyby RETROspektiva, ve které budeme cestovat v čase vždy o jedno desetiletí zpět a připomeneme si důležité události, které hýbaly naším trhem, zajímavosti i těžkosti, které přinášel bouřlivý a překotný rozvoj čerpacích stanic a petrochemie. V optice dnešní úrovně techniky a vyspělosti trhu nám tehdejší problémy mohou připomenout, o kolik dnes doba postoupila dál. Mladší generaci

RETROspektiva může přinést pobavení a těm starším nostalgické připomenutí starých, nikoliv však zašlých časů.

Přeji Vám, aby Vám PETROL v nové podobě přinesl ještě větší míru spokojenosti.

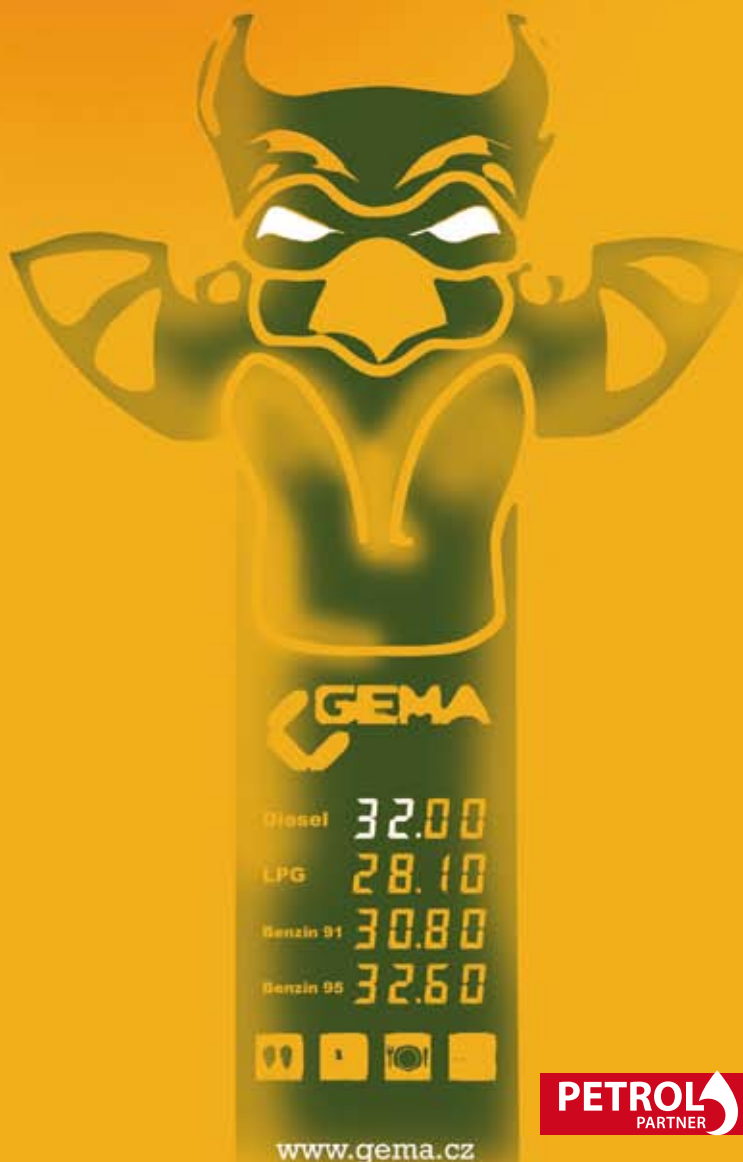
P.S.: Napište nám, jak se Vám PETROL v nové podobě líbí.

Děkujeme, petrolmedia@petrolmedia.cz

Tomáš Mikšovský,
šéfredaktor



TOTEMY OD GEMY



PETROL
PARTNER

průmyslová elektronika elektronické informační tabule cenové ukazatele
světelná reklama vývoj výroba servis



Dopravci kvůli mýtu a drahé naftě krachují

Krachem je bezprostředně ohrožena téměř čtvrtina silničních dopravců. Sdělila to kapitálová informační agentura Čechia. Podle ní je v dopravě a logistice až dvakrát více firem v úpadku než v ostatních oborech. Doprava a logistika tak patří v Česku mezi nejrizikovější druhy podnikání. Že je situace skutečně neutěšená, potvrzuje mluvčí sdružení autodopravců Česmad Bohemia Martin Felix. „Odhadujeme, že loni v naší republice zbankrotovalo 15 až 20 procent dopravních

firem. Vzhledem k tomu, že tarify mýtného se teď rozhodnutím vlády zvýšily o celou čtvrtinu a motorová nafta je v ČR pátá nejdražší v Evropě, bankrotů meziročně ještě přibude,” uvedl Felix.

Vysokou náročnost podnikání v dopravě potvrzuje i viceprezident Svazu průmyslu a dopravy Jaroslav Hanák. „Dopravce nejvíce trápí ceny vstupů, tedy nafty a mýtného. Marže v dopravě se přitom pohybují jen okolo dvou až tří procent,” řekl Hanák. Po-

někud lépe jsou na tom někteří mezinárodní expresní přepravci, například TNT Express. „Naším hlavním zaměřením je mezinárodní kusová přeprava, nikoliv vnitrostátní, a to je hlavní důvod, proč se nás zvýšení mýtného dotkne méně než vnitrostátních přepravců. Ceny svým zákazníkům proto teď nezvedneme,” ujišťuje šéf české pobočky TNT Express Miloš Malaník.

■ mr

Foto: Tomáš Mikšovský

Spotřeba paliv klesla na několikaleté minimum

Tuzemské čerpací stanice a distributoři pohonných hmot mají za sebou jeden z nejhroších roků z pohledu prodaného množství paliv. Podle České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) se loni propadl prodej benzínu nejvíc za minulých sedm let – o deset procent na přibližně 2,4 miliardy litrů. A prodej motorové nafty klesl nejvíc za posledních deset let – meziročně o šest procent na zhruba 4,5 miliardy litrů.

„Důvodem je nejen úsporné chování domácností, ale i rostoucí podíl alternativních paliv, úspornější motory vozů a v pří-

padě benzínu pokračující přesun zájmu k osobním autům na lacinější diesel,” říká expert ČAPPO Václav Loula. Na pokles spotřeby nafty také mělo loni velký vliv 10procentní zvýšení spotřební daně, což zdražilo naftu nad úroveň okolních zemí a domácí i zahraniční kamiony se od loňska českým pumpám vyhýbají, jak mohou (více o spotřebních daních viz samostatný článek v tomto čísle PETROLmagazínu).

Nižší objemy tankování můžou mít zásadní dopad především na menší pumpařské sítě, které nemohou vyrovnávat pokles prodeje lepšími výsledky ve vytížených

lokalitách, například u dálnic. „Znamená to tlak na obchodní marže, jenže to je vzhledem k nekalé konkurenci mnoha pump, prodávajících extrémně laciná paliva z pochybných zdrojů, prakticky nemožné,” podotýká šéf Společenství čerpacích stanic Ivan Indráček. Důsledkem jsou podle něj zhoršené ekonomické podmínky mnoha majitelů čerpacích stanic a znamená to, že někteří se rozhodnou své pumpy prodat. „Pumpaři těžko mohou odpovídajícím způsobem snížit mzdové náklady nebo ceny energií,” tvrdí Indráček.

■ mr

Antimonopolní úřad šetří tankování policie



Antimonopolní úřad zahájil šetření okolností, za nichž policejní vozy tankují pohonné hmoty. A zda při tom neporušují zákon o veřejných zakázkách. To vše má zjistit správní řízení, které regulátor zahájil v lednu z podnětu kartové společnosti CCS. Té se nelíbí, že policie a částečně i armáda začaly u čerpacích stanic bez výběrového řízení využívat takzvanou Kartu krize, která postupně vytlačuje tu od CCS. Jde o desetiny z každého odebraného litru a ve výsledku ročně o milionové částky, o něž CCS přijde na zisku, ale stát ušetří.

Vnitro i antimonopolní úřad podrobnosti tají. „V této chvíli potvrzujeme zahájení správního řízení, vyžádali jsme si podklady od ministerstva vnitra,“ reagoval místopředseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Kamil Rudolecký. „Nejdříve by se měl s materiálem seznámit úřad,“ odmítl žádost

o vyjádření vrchní komisař Policejního prezidia ČR Jan Melša.

Policie postupně vybavuje již od loňska tisíce svých vozů novou tankovací kartou, kterou jí nabídla Správa státních hmotných rezerv (SSHR). Policie od začátku tvrdí, že žádné výběrové řízení nebylo nutné. „Stát nabízí službu, kterou potřebujeme a která je lacinější než ta dosavadní,“ uvedl tehdy Novák. SSHR si totiž neučtuje běžné marže jako klasičtí distributoři paliv. Litr benzínu přes Kartu krize, nakupovaný zatím jen u sítě pump EuroOil státní firmy Čepro, tak vychází zhruba o korunu levněji, než za kolik prodávají palivo ostatní čerpací stanice.

Karta, která umožňuje tankovat paliva v rámci povinné obměny hmotných rezerv státu, je sice určena pro výdej při povodních a všech dalších krizových situacích, ale policie ji už využívá i při klasickém tankování v „mírových“ situacích. Podobně tak hodlá postupovat také armáda. Karty krize by měly

postupně nahradit stávající systém společnosti CCS, jejíž karty však rovněž dokážou zajistit krizové tankování. „Doufáme, že antimonopolní úřad zakročí a bude vypsan tendr, do kterého se budeme moci zapojit i my a jistě i další poskytovatelé tankovacích karet,“ reaguje ředitel společnosti CCS Václav Řehoř.

Nejde vcelku o malé peníze. SSHR hodlá vydat na 200 tisíc Karet krize nejen pro policii, armádu, hasiče, ale i pro další složky integrovaného záchranného systému, případně i pro energetické firmy jako třeba ČEZ, které jsou zásadní pro chod státu. Celkem se odhaduje, že přes Karty krize může ročně protéci palivo za miliardu korun. Řehoř odhaduje, že v případě zapojení Karty krize ve všech složkách integrovaného záchranného systému může společnost CCS přijít zhruba o deset procent svých 16miliardových tržeb.

■ mr

Počet čerpacích stanic opět vzrostl



Počet evidovaných čerpacích stanic v Česku loni opět vzrostl. V loňském roce bylo zaevidováno 92 nových čerpacích stanic a celkem jich je v provozu tedy 6591, vyplývá z údajů ministerstva průmyslu a obchodu (MPO). Prodej a spotřeba pohonných hmot přitom v Česku klesá. Celkem 3965 čerpacích stanic v Česku bylo na konci loňského roku evidováno s prodejem. Z toho 3672 bylo veřejných, tedy ze všech pump asi 55 procent, a 293 s prodejem pouze vymezeným subjek-

tům. Dalších 2626 pump bylo neveřejných, s výdejem pohonných hmot pouze pro vlastní spotřebu.

Nejvíce veřejných čerpacích stanic mají řidiči k dispozici ve Středočeském kraji, je jich zde celkem 531. Následuje Jihomoravský kraj s 377 stanicemi, v Moravskoslezském kraji mohou motoristé natankovat u 351 veřejných pump. V Praze je celkem 219 veřejných čerpaček. Nejrozsáhlejší síť s více než 330 čerpacími stanicemi v ČR provo-

zuje společnost Benzina. Koncern OMV v Česku provozuje asi 217 pump a Shell kolem 172.

Předseda představenstva Společenství čerpacích stanic Ivan Indráček nepovažuje nárůst počtu čerpacích stanic u českých silnic za příliš dramatický. Některé neveřejné stanice se podle něj například přeměnily na veřejné. Přibývání čerpacích stanic není důsledkem růstu prodeje pohonných hmot.

■ mr

Foto: JIMO

V rafinériích se vyhrocuje spor akcionářů

Ani na druhý pokus se na konci ledna nepodařilo akcionářům České rafinérské projednat podnikatelský plán na letošní rok a avizované personální změny, včetně očekávané výměny generálního ředitele Ivana Součka. Lednová náhradní valná hromada, opakovaná po té prosincové, která nebyla usnášeníschopná, skončila opět bez výsledku. Akcionáři se nedokázali shodnout ani na předem připraveném programu.

Co se tedy vlastně v rafinérské děje? Nemuž se sice přímo o roztržce mezi vlastníky České rafinérské, ale v řadě zásadních věcí mezi nimi panuje tvrdý boj. Všechno nasvědčuje tomu, že polským koncernem PKN Orlen ovládaný Unipetrol, nizozemsko-britský Shell a italský Agip (ENI), hledají shodu v řízení a směřování této vysoce ziskové firmy někdy dost složité.

Unipetrol se snaží získat v rafinérské větší vliv. Třeba výměnou šéfa rafinérské

Ivana Součka za „svého“ člověka. Už pár dní před valnou hromadou se dostala na veřejnost informace, že Unipetrol jako majoritní akcionář se chce Součka po osmi letech v čele České rafinérské zbavit. Dřív než mu v prosinci vyprší funkční období. Jenže Unipetrol má sice z pozice majoritního vlastníka s 51 procenty akcií právo na nejvyšší řídicí funkci, ale k výměně kvůli složité akcionářské smlouvě potřebuje hlas ještě alespoň jednoho akcionáře.

„Akcionářská smlouva z doby vzniku České rafinérské je hodně důkladná, detailní a přísná. Vyjednávání o vzájemných požadavcích, teď třeba o novém personálním obsazení, je někdy doslova záležitost pro nej-

lepší právníky,“ říká mimo záznam jeden z tuzemských manažerů z petrolejářské branže, seznámený se situací. Za snahami Unipetrolu stojí jeho vlastník polský PKN Orlen. Ten chce získat větší vliv v Česku. Nejen že do Unipetrolu, ve kterém ovládá 63 procent, a jeho dceřiných firem dosazuje co nejvíc vlastních lidí. Orlen zvažuje i možnost posílení své pozice v České rafinérské, například jako potenciální zájemce o podíl Shellu, který nikdy nepopřel spekulace, že o prodeji svých 16 procent uvažuje.

Souček i Unipetrol odmítli výměnu ve vedení komentovat.

■mr

Foto: Tomáš Mikšovský



Černá kronika

■ **Muž na pumpě v Přerově chtěl „peníze“.** Asi třicetiletý muž maskovaný šátkem přepadl v sobotu odpoledne čerpací stanici v Držovicích na Prostějovsku. Zakřičel na obsluhu, ať mu dá peníze, zároveň na stůl hodil lístek s nápisem „peníze“. Svůj požadavek ještě jednou slovně zdůraznil. Žena mu v obavě o svůj život peníze vložila do tašky. Muž pak z místa přepadení utekl. Odnesl si přes 20 tisíc korun.

■ **Kamion málem rozmačkal fabii.** Kamion málem rozmačkal Škodu Fabia na čerpací stanici v Týně nad Vltavou. Řidič kamionu chtěl odjet od stojanu a přitom si potřeboval couvnout. Nepodíval se ale, zda je za ním volno a nacouval do fabie. Její řidič na šoféra kamionu troubil, ale ten to neslyšel. Fabii tak kolos popotlačil o několik metrů. Nehoda se obešla bez zranění. Škoda na obou vozidlech byla vyčíslena na 50 tisíc korun. Dechová zkouška u řidiče kamionu byla negativní.

■ **Lupič podal přepadené prodavačce na rozloučenou ruku a občanku.** Policie vyšetřuje případ „pochvěho“ lupiče, který přepadl čerpací stanici v Mostě. Jeho chování se natolik vymykalo přepadením, na jaké jsou policisté zvyklí, že k případu povolali i znalce z oboru psychiatrie. Na pumpu přišel 24letý mladík v půl deváté večer. Na svůj čin si potřeboval dodat kuráž, protože si nejdřív koupil placatku rumu, kterou venku během několika minut vypil a vrátil se zpět. Uvnitř se s prodavačkou začal normálně bavit a kromě jiného se jí vyptával, jestli má děti. Když přitakala, spustil výhrůžky a řekl si o peníze. Obsluha mu ze strachu vydala 10 tisíc korun. Mladík poté nečekaně ženě podal na rozloučenou ruku a předal jí i svůj občanský průkaz a odešel do herny, kde nejspíš všechny peníze prohrál na automatech. Už bez peněz došel domů, kde se se vším svěřil a pak šel před dům čekat na policii. Ta ho krátce na to zadržela.

■ **Zloděj ukradl dálniční známky za půl milionu korun.** Dálniční známky za více než půl milionu korun ukradl neznámý pachatel z nákladního auta zaparkovaného u čerpací stanice na Rudné ulici v Ostravě. 49letý řidič zaparkoval nákladní vozidlo Iveco u čerpací stanice a poté, co ukončil vykládku zboží, odešel do objektu benzinky. Vozidlo zůstalo bez dozoru. V prostoru kabiny nechal řidič volně ležet stovky dálničních známek určené pro další zákazníky. Řidič odjel k další čerpací stanici se zbožím, aniž si zmizení známek všiml. Že je v autě nemá, zjistil, až když je chtěl dodat dalšímu odběrateli. Zloděj se zmocnil více než 700 dálničních známek, vyčíslená škoda je 515 tisíc korun. Zloději hrozí trest od dvou do osmi let vězení.

■ **Čáslavští policisté zabránili loupeži na pumpě.** 23. prosince po jedenadvacáté hodině nahlásil telefonicky na policii občan, že u čerpací stanice v Církvici se pohybuje osobní automobil Škoda Felicia, ve kterém je zřejmě muž s kuklou na hlavě. Do pátrání se ihned zapojili kutnohorští a čáslavští policisté. Poté co hlídka z Čáslavi podezřelé auto objevila v blízkosti čáslavské čerpací stanice, následovalo pronásledování ujiždějícího vozidla ulicemi města, řidič pronásledovaného auta dokonce vyhodil na vozovku polystyrenové kostky se zapíchanými hřebíky. Použití takzvaných „ježků“ nepomohlo a řidič nezvládl řízení svého auta a zajel do závěje. Policisté třicetiletého muže ihned zpacifikovali. Rychlost zajištění pachatele byla výrazně rozhodující, neboť u něj v autě našli dva plně nabitá samopaly. Policisté podezřelému navíc naměřili 1,22 promile alkoholu v dechu. V současné době je pachatel již vazebně stíhán pro ohrožení pod vlivem návykové látky, nedovolené ozbrojování, násilí proti úřední osobě a loupež ve stadiu přípravy. Obviněnému muži hrozí až desetileté vězení.

■mr

BP čelila havárii ropovodu na Aljaške



Britská ropná společnost BP se ještě nestačila vyrovnat s následky dubnové nehody na plošině Deepwater Horizon v Mexickém zálivu a už musela v lednu řešit další nepříjemnost. Na začátku ledna se potýkala s téměř úplným ochromením dodávek ropy z pole Prudhoe Bay poté, co byla zjištěna závada na ropovodu Trans Alaska Pipeline nedaleko přístavu Valdez. Ropovod přitom jako jediný zajišťuje přepravu suroviny ze severních polí.

Ze zálivu u Aljašky, kde kromě BP operují také společnosti ConocoPhillips, Exxon Mobil, Chevron a Koch Industries, proudí 15 procent americké produkce ropy. Zpráva o zastavené produkci ropy ze zálivu Prudhoe Bay znervózňela kromě těžařů také rafinérie na západním pobřeží Spojených států, které jsou na dodávkách z Aljašky více méně závislé.

Pro BP je těžba v této oblasti klíčová. Záliv Prudhoe Bay je hned po Mexickém zálivu pro společnost druhou největší zásobárnou ropy na západní polokouli. BP, která vlastní 47 procent ropovodu spravovaného konsorciem Alyeska Pipeline Service, dodává ze severních polí při běžném provozu až 410 tisíc barelů ropy denně, tedy každý čtrnáctý barel ze své celkové produkce.

Rusko zastavilo dodávky ropy Bělorusku

Rusko 1. ledna přerušilo dodávky ropy do sousedního Běloruska a ke stejnému politickému nástroji vůči Bělorusku se odhodlalo během ledna vícekrát. Důvodem byl konflikt o ceny ropy. Spory o cenu ruské ropy pro běloruské rafinérie se rozhořely po vstupu Běloruska do celní unie s Ruskem a Kazachstánem. Díky celní unii s Ruskem nemusí Bělorusko platit za ropy clo. Podle zdrojů z obchodních kruhů ruské firmy zastavily zásobování země, protože chtějí po Bělorusech vyšší ceny. Na druhou stranu Bělorusko oznámilo, že od 1. února

zvýší tarif za přepravu ropy přes jeho území o 12,5 procenta. V současnosti Rusko platí 1,64 dolaru (zhruba 31 korun) za přepravu jedné tuny ropy na vzdálenost sto kilometrů.

Spory o ceny a tranzitní tarify jsou už tradicí a přerušovaly dodávky ropy a plynu přes Ukrajinu a Bělorusko do Evropy v předchozích letech. Přes Bělorusko jde ročně do Evropy kolem 40 mil. tun ruské ropy. Ropovod Družba, kterým do Evropy proudí zhruba třetina dodávek ruské ropy, během sporu fungoval dál bez omezení.

■ *mr*



BP se spojuje s firmou Rosněť. Soud je proti

Britský ropný koncern BP a ruská státní ropná společnost Rosněť se dohodly na strategické spolupráci a vzájemné výměně akciových podílů. Oba podniky mají v úmyslu společně hledat ropu a zemní plyn v oblastech ruské Arktidy, které byly dosud výhradní doménou ruských těžařů. Londýnský soud však dohodu o vzájemné spolupráci napadl a zablokoval ji. Vyhověl tak žádosti firmy AAR, která je partnerem BP v ruském společném podniku TNK-BP.

BP podle dohody předá Rosněfti pět procent svých akcií a na oplátku dostane 9,5 procenta akcií ruského podniku. Spolupráce v průzkumu se má týkat rozlehlých oblastí Karského moře, kam dosud zahraniční firmy neměly pří-

stup a které podle BP mohou obsahovat miliardy barelů ropy a miliardy krychlových metrů zemního plynu. Smlouva zavrhuje oživení vztahů mezi Moskvou a BP, která na svém předním trhu v USA upadla v nemilost kvůli loňskému úniku ropy z vrtu v Mexickém zálivu.

Firma AAR, která je investičním nástrojem čtyř ruských oligarchů, tvrdí, že dohoda porušuje ujednání, podle něhož ji má BP před vstupem do jakýchkoliv významnějších nových aktivit v Rusku požádat o souhlas. Mluvčí Rosněfti nicméně uvedl, že rozhodnutí britského soudu by dohodu o spolupráci s BP nemělo narušit. Analytici podle agentury Reuters očekávají, že celý spor se časem vyřeší.

■ *mr*

Krátce

Zisk Chevronu vzrostl o 85 procent. Čistý zisk druhé největší ropné a plynárenské společnosti v USA Chevron ve čtvrtém čtvrtletí loňského roku vzrostl meziročně o 72% na 5,3 miliardy dolarů. Za celý rok se zisk společnosti zvýšil o 85% na 19,1 miliardy dolarů. Chevron plánuje zvyšovat těžbu ropy a zemního plynu do roku 2014 o jedno procento ročně. Poté by se růstové tempo mělo díky rozsáhlým projektům těžby plynu v Austrálii zrychlit na 4–5%.

■ Zisk americkej ropnej spoločnosti ConocoPhillips vzrástol o 54 %.

Havárii v Mexickém zálivu se dalo zabránit

Mexický záliv se z katastrofální ropné tragédie vzpamatuje možná už před koncem roku 2012, i když nejhůře zasaženým částem amerického pobřeží potrvá návrat k původnímu stavu ještě o několik let déle. S odvoláním na studii vědců z Texaského univerzitního systému to tvrdí správce odškodňovacího fondu, který ustavila britská firma BP. Právě výbuch jejího vrtu únik ropy způsobil. Floridská prokuratura odhad zpochybnula s tím, že správce fondu je na BP přímo napojen.

Studii si nechal zpracovat fond, který rozděluje odškodné lidem postiženým ropnou katastrofou. „Během nadcházejících dvou let bude docházet k postupnému zotavování (Mexického zálivu),“ zhodnotil výsledek studie správce fondu Kenneth Feinberg. Ochránci životního prostředí se obávají, že by dodatečné ekologické škody mohly způsobit i chemické dispergátory, které se loni užívaly k rychlejšímu rozkladu ropy v moři. Výzkumy totiž ukázaly, že část ze dvou milionů litrů dispergátorů klesla ke dnu Mexického zálivu a nerozpadla se tak



rychle, jak se předpokládalo. Dlouhodobá přítomnost chemikálií ve vodě přitom může ovlivnit potravinový řetězec v Mexickém zálivu.

Úniku ropy z vrtu Macondo do Mexického zálivu se dalo zabránit, tak zní závěr zprávy americké prezidentské komise, která neštěstí vyšetřovala. Britská společnost BP a firmy, která s ní spolupracovaly, by však musely dát na první místo bezpečnost. Místo toho se snažily ušetřit čas i peníze.

■ mr

Foto: IBRRC

Chávez: Máme největší zásoby ropy



Venezuela prudce zvýšila svůj odhad prokázaných rezerv ropy. Prezident Hugo Chávez uvedl, že podle výpočtu vlády má

země nyní největší prokázané rezervy ropy na světě. Někteří odborníci se ale domnívají, že údaje jsou nafouknuté a upozorňují, že venezuelský ropný průmysl má vážné problémy. Vládní úředníci podle prezidenta v prosinci potvrdili, že zásoby těžké ropy v povodí řeky Orinoko činí až 253 miliard barelů. Loni v květnu vláda uváděla, že prokázané rezervy činí 172 miliard barelů. To byly nejvyšší prokázané rezervy v zemi mimo oblast Blízkého východu.

Energetický poradce a bývalý výkonný představitel firmy Petróleos de Venezuela (PDVSA) Gustavo Coronel však upozorňuje, že tak vysoký růst je technicky nemožný. „Co venezuelská vláda dělá, je, že svévolně užívá vyšší faktor výtěžnosti ropy, než je namístě,“ uvedl Coronel. U naleziště ropy se za prokázané rezervy považují ty, které mohou být vytěženy v přiměřené lhůtě, a to v případě těžké ropy v oblasti Orinoka neplatí. Podle něj vláda zmanipulovala údaje, aby posílila svůj geopolitický vliv.

Podle poslední zprávy o zásobách ropy BP Energy Statistical Review z loňského června činí prokázané rezervy Saúdské Arábie 264,6 miliardy barelů. Druhá příčka patřila Venezuele s rezervami 172,3 miliardy barelů. Třetí byl Írán, jehož rezervy činily 137,6 miliardy barelů.

■ mr

Krátce

■ **BP loni prodělala téměř pět miliard dolarů.** Britský těžbařský gigant BP vykázal za celý loňský rok kvůli finančním dopadům havárie v Mexickém zálivu ztrátu ve výši 4,9 miliardy dolarů, což je nejvyšší ztráta za dvacet let. Za rok 2009 přitom dosáhl zisku 13,9 miliardy dolarů. Ztráta zahrnuje náklady spojené s nehodou plošiny Deepwater Horizon ve výši 40,9 miliardy dolarů. V posledním loňském čtvrtletí však firma posílila a dosáhla kvartálního zisku ve výši 4,6 miliardy dolarů (o třetinu výše než ve stejném období předchozího roku) a šéf společnosti Robert Dudley tak oznámil, že BP poprvé od katastrofy vyplatí čtvrtletní dividendu.

■ **Rosněť loni zvýšil zisk o dvě třetiny.** Největší ruská ropná společnost Rosněť v loňském roce zvýšila čistý zisk téměř o dvě třetiny na 10,6 miliardy dolarů z 6,5 miliardy dolarů v roce 2009. Nejvíce se ve výsledcích promítly zejména vyšší ceny ropy a růst objemu těžby a rafinace. Těžba se zvýšila o 6,4%, zejména díky ropným polím na východní Sibiři. „Mohli jsme snížit čisté zadlužení společnosti o více než 25% a zároveň pokračuje růst dividend o 20%. Do budoucna se zaměřujeme na strategické investiční projekty, včetně rozvoje ropného pole Vankor, které by mělo dosáhnout vrcholu produkce v roce 2014,“ uvedl prezident společnosti Eduard Khudainatov.

■ **Exxon Mobil zvýšil zisk o polovinu.** Americkému ropnému gigantu Exxon Mobil stoupl ve čtvrtém čtvrtletí čistý zisk o 53% na 9,25 miliardy dolarů. Firmě pomohl růst poptávky po pohonných hmotách a chemikáliích podpořený globálním ekonomickým oživením a vyšší cena ropy. Exxon Mobil je největší veřejně obchodovaná ropnou firmou na světě. Zisk je největší od třetího čtvrtletí 2008, kdy firma vykázala rekordní zisk 14,8 miliardy dolarů. Těžba se zvýšila o devatenáct procent, hlavně díky vyšší produkci zemního plynu v Kataru. Za celý rok zisk společnosti stoupl na 30,5 miliardy dolarů, což je o 58% více oproti předloňským 19,3 miliardy dolarů.

Rusko zprovoznilo ropovod ESPO do Číny

Ruská ropa míří do Číny

Evropě roste konkurenční odběratel ruské ropy – Čína. Rusko totiž od nového roku spustilo první ropovod vedoucí z Ruska do Číny.

Čína je jen začátek

Rusko už nemusí spoléhat tolik na Evropu coby odběratele své ropy a vzájemná závislost oslabuje. Tak lze rozumět startu provozu prvního ropovodu spojujícího ruská naleziště ropy s Čínou, jehož provoz obě země spustily 1. ledna. Do země s nejrychleji rostoucí spotřebou ropy na světě tak už nebudou proudit vlaky plně naložené ropou, což bylo drahé a množství takto dodané ropy bylo kapacitně omezené (tímto způsobem Rusko dodávalo do Číny 9 milionů tun ropy ročně, což zhruba odpovídá roční spotřebě ropy v Česku). Nyní může Rusko své dodávky ropy do druhé největší ekonomiky světa zvýšit na trojnásobek. Až tehdy bude využita plná kapacita ropovodu.

Dodávky ropy do Číny jsou však teprve na začátku. Nově postavený ropovod vede ze sibiřských ropných polí do severočínských rafinérií Ta-čching (Daqing) a jeho roční kapacita dosahuje 25 milionů tun ropy. Nový ropovod je ale pouze částí ropovodního systému, který bude měřit 4700 kilometrů a povede až k Tichému oceánu. Odtud bude Rusko vyvážet ropu do dalších asijských zemí (Japonsko, Jižní Korea) nebo i do Spojených států.

Rozsáhlý projekt však nabírá postupně zpoždění. Ještě před rokem a půl se hovořilo o tom, že celý systém ropovodů (tzv. ESPO – East Siberia – Pacific Ocean) by měl být hotov v roce 2012, nyní se však hovoří až o roku 2014, kdy má být hotová poslední část ropovodního systému (tj.

ESPO-2) mezi městem Skovorodino a ropným terminálem Kozmino. Pokud tyto plány Ruska vyjdou, což je pravděpodobné už vzhledem k vynaloženým investicím do terminálu Kozmino na pacifickém pobřeží, bude se jednat o nejdelší ropovod na světě (jeho délka bude odpovídat vzdálenosti Česka a Indie). Nejdelším stávajícím ropovodem je s délkou 4000 kilometrů Družba. Maximální kapacita ropovodu by měla dosáhnout 80 milionů tun ročně.

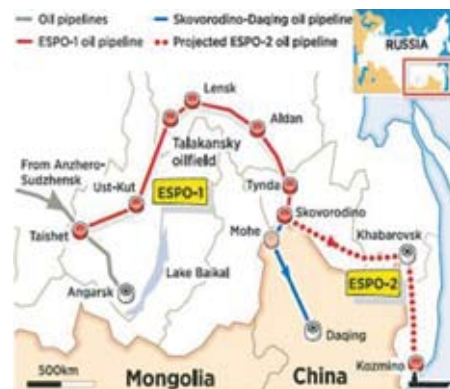
„Už vás tolik nepotřebujeme“

Kreml chce novým ropovodem snížit svou závislost na evropském trhu a zároveň zvýšit dodávky asijským zemím, u nichž prudce roste spotřeba energie (zvl. Čína). Rusko tím vysílá Evropě, kde existuje odpor k dodávkám energie z Ruska a spotřeba ropy stagnuje, jasný politický signál, jenž by mohl znít: Už vás tolik nepotřebujeme, už máme další odběratele.

Dodávky ruské ropy Číně však nepředstavují tak velkou konkurenci Evropě, jak by se mohlo zdát. Do Evropy totiž proudí ropa ze západní Sibiře, zatímco do Číny proudí ropa ze Sibiře východní. Obě oblasti s ropnými ložisky přitom nejsou dostatečně propojené ropovody, takže nelze přepravovat východosibiřskou ropu do Evropy. Jejich propojení by přitom vyšlo mnohem levněji než vybudování nově otevřeného ropovodu do Číny. Orientace na export ropy na východ má však pro Rusko takovou geopolitickou cenu, že neváhá vybudovat mnohem nákladně-

Ropovodní systém ESPO

- plánované dokončení celého systému: 2014,
- plánovaná roční přepravní kapacita: 80 mil. t ropy,
- celková délka systému po dokončení: 4700 km.



ší ropovod do Číny a k Tichému oceánu.

Právě ve východní Sibiři, dosud důkladně neprobádané oblasti, se mohou nacházet potenciálně velká ložiska a oblast představuje potenciální zdroj ruské ropy v budoucnosti. Proto na východní Sibiř Rusko spoléhá a snaží se plánovat potrubní systémy, které by umožňovaly přepravu východosibiřské ropy k Tichému oceánu. V rámci tohoto cíle Rusko na konci roku 2009 otevřelo pobřežní ropný terminál Kozmino, jenž se nachází u města Nachodka.

Rusko přitom nepotřebuje výstavbu nových ropných terminálů exportujících ropu – současné ropné produkci, která je v Rusku na postsovětských maximech, dostatečně postačují stávající terminály. Výhledově se navíc nepředpokládá výrazně vyšší produkce ropy v Rusku, těžba má spíše stagnovat. Signál je ale jasný – diverzifikovat export ropy i za cenu vyšších nákladů.

■ Michal Roškanin

Ovlivní ropovod ESPO z Ruska do Číny ropné zásobování ČR?

Rusko bude ve vývozu ropy sebevědomější

Za zhruba dva nebo tři roky bude Rusko volit, kam bude vyvážet ropu a bude si nově moci vybírat, říká v rozhovoru Václav Bartuška, zvláštní velvyslanec ČR pro otázky energetické bezpečnosti.

Na Dálném východě byl otevřen nový ropovod ze Skovorodina do ropného terminálu Ta-čching na severovýchodě Číny. Jaký je význam ropovodu pro vzájemné vztahy obou zemí?

Význam ropovodu je spíše symbolický, než že by zásadně měnil situaci v oblasti. Objemem ropy, což je asi pět milionů tun, to není ani pro Rusko, ani pro Čínu nějak zásadní. Čína se dnes stává s přehledem druhým největším dovozcem ropy na světě a přeskočí zřejmě Spojené státy, takže bude za čas vůbec největší. To je určitě symbolický krok, protože je to první ropovod mezi dvěma státy, které měly mezi sebou v minulosti velmi složité vztahy a zároveň je to pěkná otázka i pro Evropu. Rusko si buduje

intenzivně, s rozmyslem, dlouhodobě varianty. Strategie ruské strany dává smysl a je velmi chytrá.

Rusko se dlouhou dobu výstavbě ropovodu bránilo. Proč tomu tak bylo?

Největší podíl na tom hrály spory uvnitř ruské elity, protože myšlenka se zrodila už před více jak dvaceti lety, pak se jí chytil koncem 90. let intenzivně Michail Chodorkovskij a jeho firma Jukos a vlastně celý projekt opustil státní správu, stal se z toho privátní projekt soukromé firmy a mnozí říkají, že tato výstavba byla jen z důvodů, proč ruský stát ve finále v roce 2003 Chodorkovského zavřel a koncern Jukos znárodnil.

Byla snaha ruského státu dostat pod kontrolu potenciální vývoz ruské ropy východním směrem hlavním důvodem znárodnění a rozprodání Jukosu?

Byl to jeden z důvodů krachu Jukosu, i když ne možná hlavní důvod. Ale je pravda, že energetická strategie, kterou Putin sestavil koncem 90. let, se v roce 2003 stala oficiální strategií Ruské federace. Její idejí je koncentrovat moc ropy a plynu ve státních rukou. Je to vlastně jediný nástroj, který Rusko má ekonomicky, ale i politicky ve světě.

Jak ovlivní nově vybudovaný ropovod a potenciálně i celý budovaný ropovodní systém na Dálném východě energetickou bezpečnost států střední Evropy a hlavně České republiky?

Rusko má od konce loňského roku větší vývozní kapacitu, než kolik má ropy na vývoz, takže od konce loňského roku si může hrát a může optimalizovat své kroky. Podle mě však tento krok neudělá, dokud nedokončí druhou fázi ropovodu ESPO a baltský systém. V momentě, kdy tyto projekty dokončí – což bude podle mě za dva tři roky –, Rusko řekne: Nyní si můžeme sami určit, kam budeme ropu vyvážet. To podnítl zřejmě vznik velké debaty uvnitř Ruska, kam by měl stát ropu dovážet. Některé skupiny jsou zainteresované na vývozu přes přístavy a jiné na vývozu přes ropovody. Kdo vyhraje, nedokážu odhadnout. Existuje zajisté i část vlivných lidí, která říká: Měli bychom dál používat ropu jako politické ujištění o svém zájmu o region. A pak je druhá skupina, která je spíše pragmatická. Osobně očekávám do roku 2013 či 2014 ze strany Ruska nějaké větší přehodnocení své zahraniční politiky, které se bude týkat jak ropy, tak plynu. V té době už bude hotový i plynovod Nord Stream a Rusko tak bude schopné zaujmout novou, drsnější a sebevědomější politiku vůči Ukrajině. Pak podle mě přijde okamžik, kdy si Rusové řeknou: Karty jsou rozdané znovu.

Na konci roku 2009 spustilo Rusko na pobřeží Tichého oceánu ropný terminál Kozmino, který po dobudování potrubí (předpoklad je do r. 2014) umožní Rusku vyvážet svou ropu ve velkém do asijských zemí nebo i do Spojených států. Nebude ohrožen tok ropy Družbou do Evropy?

V první fázi příliš ne. Terminál Kozmino je určen spíše pro jiný typ nalezišť. Bude zásobován ropou spíše ze střední a východní části Sibiře, zatímco Družbu živí ložiska v západní části Ruska. Převážet ropu z povolžských polí do Kozmina sice je možné, ale je to poměrně nákladné. Jak však říkají geologové, „ropáci“ a plynaři: Geologie je osud. Když se podíváte na mapu Ruska, tak uvidíte, že v evropské části Ruska jsou pole většinou vytěžená nebo se dotěžují. Dosud málo probádanými oblastmi jsou střední a východní Sibiř, Dálný sever, Dálný východ a kontinentální šelf těchto oblastí. Logicky z těchto regionů se bude ropa vozit buď přímo z nějakých přístavů tankery, nebo ropovodem, který povede poblíž – směrem do Číny, východní Asie. Těžko můžeme očekávat, že se z nalezišť, která budou někde u břehů Čukotky, ropa poveze do Evropy ropovodem Družba. To je nesmysl. Pro nás je klíčové dívat se na výtěžnost polí, která dnes zásobují Družbu. A tam je vývoj jasný a odpovídá vývoji těžby ropy v ostatních částech světa.

Takže se může za čas stát, že Rusko nebude mít ropu pro ropovod Družba...



světelné i nesvětelné reklamy

velkoformátový digitální tisk

informační systémy

ocelové konstrukce

ALU - okna / dveře fasády

CLV vitríny

neony

CLV - vitríny

neony . informační systémy
velkoformátový digitální tisk
CLV vitríny . ALU dveře, okna



VÝPRODEJ!
POUŽITÝCH
NEBO REPASOVANÝCH
CLV VITRÍN
CENA OD :
5 000,- Kč



www.
VAM
.CZ

výroba a montáže

VAM - výroba a montáže, Na obci, Jaroměř 55101

tel.: 491 812 876
fax: 491 815 552

vam@vam.cz
www.vam.cz

➤ Těžko říci. Nesmíme zapomínat na to, že Rusko má velkou vnitřní spotřebu ropy, a ta bude s růstem životní úrovně stále větší. Rusové budou potřebovat ropu tam, kde jich žije nejvíce – tedy v evropské části Ruska. To bude i základní problém pro ruský stát – dostat ropu z polí, která budou daleko, do centrální části Ruska.

Jak ovlivní ropnou bezpečnost Baltický ropovodní systém, který umožní Rusku ukončit dodávky ropy do Evropy prostřednictvím ropovodu Družba? Kdy má být vlastně jeho výstavba dokončena?

Pro Baltický systém 2, jak se systém, který máte na mysli, přesně označuje, jsou uváděna různá data dokončení. Nejčastěji zdroje hovoří o roku 2012 a 2013. U ropných terminálů je však vždy po oficiálním otevření náběh kapacit, takže plná kapacita bývá k dispozici za dva tři roky. Situace se tedy začne výrazně měnit roku 2012 nebo 2013, což bude mít pro region střední Evropy samozřejmě dopad.

Nevěřím tomu, že by Rusové Družbu vypnuli z politických důvodů. Ale Družba se pro ně samozřejmě stala z roury, která byla jedinou exportní cestou, pouze jednou z méně významných transportních cest. Nejvýznamnějším odběratelem ropy z Družby zůstává Německo, kde se situace malinko mění vstupem státní společnosti Rosněft do německých rafinérií (došlo k němu loni na podzim – pozn. redakce). Na významu tak nabývá spíše severní větev Družby, která zásobuje německé rafinérie Schwedt a Leuna. Severní větev je také mnohem méně komplikovaná – vede pouze přes Bělorusko a Polsko do Německa. Jižní větev vede přes Bělorusko a Ukrajinu do trojice zemí (vč. Česka), které nejsou nějak zvlášť významné.

Víte, my se strašně rádi vidíme jako důležitá země, ale kupujeme jen zhruba 5,5 milionu tun ruské ropy. Z pohledu země, která těží 500 až 600 milionů tun ročně, to je jen jedno procento.

Jak by případné zastavení toku ropy v Družbě ohrozilo českou energetickou bezpečnost?

Je lepší mít vždy více přepravních cest než jen jednu. A to už pouze z důvodu, abychom měli lepší ekonomické podmínky a lepší podmínky pro vyjednávání. Pokud by Družba vypadla, potom bychom byli odkázáni na jednu rouru ze západu. To není nic, na co bych se těšil. **V případě, že by k nám ropa proudila jen ropovodem IKL, může nastat problém si obstarat dostatečné množství ropy. Česko totiž není ani akcionářem ropovodu TAL, který dodává ropu ropovodu IKL...**

Jsmo už od roku 1996 největší uživatel ropovodu TAL, který není akcionářem. Snažíme se do ropovodu vstoupit už od doby stavby



Václav Bartuška (1968)

Vystudoval žurnalistiku na Fakultě sociálních věd Univerzity Karlovy v Praze. V letech 1994–1995 studoval rovněž na Columbia University v New Yorku. Po revolučním převratu v roce 1989 pracoval jako člen parlamentní komise pro dohled na vyšetřování příčin a pozadí události 17. listopadu. Rok pracoval v reportérském oddělení MF Dnes. Byl také generálním komisařem české účasti na světové výstavě Expo 2000 v Hannoveru. Potom podnikal v oboru pořádání výstav a vypracovává marketingové studie. Od roku 2006 je zvláštním velvyslancem Ministerstva zahraničních věcí ČR pro otázky energetické bezpečnosti a od roku 2010 působí také jako zvláštní vládní zmocněnec pro dostavbu jaderné elektrárny Temelín.

ropovodu IKL, zatím se nám to však nepodařilo. Na druhou stranu je náš vztah s akcionáři TALu velmi korektní – i v roce 2008 (kdy Rusko Česku omezilo dodávky ropy – pozn. redakce) nám akcionáři vyšli vstříc. Máme pověst solidního partnera.

Zmínil jste událost z roku 2008, kdy Rusko den po podpisu smlouvy mezi USA a Českou

republikou o umístění protiraketové základny snížilo na několik měsíců dodávky ropy Družbou zhruba o 40 procent. Jak se díváte na tuto událost s odstupem dnes?

Jednalo se o politický nátlak ze strany Ruska?

Já bych nechal posouzení této otázky na laskavém čtenáři. My jsme vždy s úsměvem zdůrazňovali, že nemáme důvod zpochybňovat vyjádření ruské strany, že jde čistě o technický problém. Bylo pro nás potěšením, že když jsme pak na konci roku 2008 řekli ruské straně, že navzdory omezení dodávek jsme si dokázali obstarat dostatek ropy dodávkami přes ropovod IKL, na druhý den technické problémy pominuly. Nemám nejmenší chuť to komentovat. Myslím si, že to byla výborná vzájemná ukázka toho, co jsou obě strany schopny udělat v reálném čase. Výpadek Družby jsme si zkusili už při nácviu v létě 2007. Nahrazení Družby v létě 2008 nám trvalo přesně 24 hodin. Myslím si, že si to pamatovala i druhá strana.

Myslíte si, že se Rusko z tohoto incidentu poučilo?

Myslím, že ano. My také.

Jaká je vlastně dlouhodobá strategie Ruska ve vývozu energetických surovin?

Maximalizace zisku.

Hraje roli jen ekonomický zájem, anebo také politický?

Je to spojené. Myslím, že hodně lidí dnes Rusku podsouvá politické zájmy, které by v zásadě mělo, kdyby na to mělo peníze. Pokud ropa stojí 130 dolarů za barel, může Rusko hrát jinak, než když ropa stojí 35 dolarů. V zásadě ale platí, že ropa a zemní plyn jsou základní nástroj fungování ruského státu. Zisky z ropy a zemního plynu drží ruský stát nad vodou, takže maximalizace tohoto zisku je absolutní prioritou ruské vlády. To jim nelze mít za zlé, to samé dělá Saúdská Arábie, Spojené arabské emiráty nebo Mexiko. Je to logická, srozumitelná politika podobná té, jakou mají země Perského zálivu. V rámci maximalizace zisku se Rusko snaží také povýšit své rafinérie na výrobu paliv splňující evropské emisní normy Euro (Euro 4, Euro 5) a vyvážet více rafinérských produktů než surovou ropu. Podle mě je současné Rusko mnohem pragmatičtější, než si mnoho lidí myslí. Když jim zbude čas a peníze, tak si pohrají s nějakými politickými vlivy. Ale jsem přesvědčen, že Putina a celou ruskou elitu zajímá především výše příjmů z ropy a plynu.

Jak velké je propojení politiky a byznysu v Rusku přes státní společnosti?

Tam není propojení, tam je naprostá jednota. Je to stejné, jako kdybyste se v Saúdské Arábii ptal, jaké je propojení společnosti Saudi Aramco se saúdským králem. Na to vám můžu říct, že žádné. Jedno tělo jedna mysl. Podobně je to i v Rusku.

Máte bohaté zkušenosti s vyjednáváním s ruskými politiky, zvláště v krizových situacích, ve sporech o cenu plynu nebo ropy. Jací jsou Rusové vyjednávači?

Měl jsem možnost jednat s Vladimírem Putinem a Igorem Sečinem (místopředseda vlády a předseda správní rady firmy Rosněft – pozn. redakce). Jsou tvrdí, nejsou úplně příjemní, ale jsou korektní. Jednalo se mi s nimi dobře. Ne vždy to bylo úplně příjemné, ale v zásadě co řekli, tak to platilo. Pro Evropany však může být ruský způsob chování obtížně pochopitelný nebo srozumitelný. To byl zřejmě i důvod, proč mě Švédové požádali, abych pro ně pracoval při jejich předsednictví EU. S výhrůzkami ze strany Rusů jsem se více méně nesetkal. Víte, vždy musíte odpovědět na jejich jednání tím samým způsobem. Pomohlo mi, že věděli, že nikomu nepatřím.

■ S Václavem Bartuškou
rozmloval Michal Roškanin
Foto: redakce

Perspektivy vývoje trhu v roce 2011

Petrolejářský průmysl v roce 2011

Petrolejářský průmysl se musí připravit na změny, které se promítnou nejen do výroby a distribuce, ale i do ekonomiky.

Navýšení podílu biosložek

Nevýznamnější změnou bude novela zákona o pohonných hmotách (311/2006 Sb.). Vláda návrh novely projednala v prosinci minulého roku a odeslala do PSP ČR. Novela obsahuje několik změn oproti současnému stavu. Jedná se o možnost zavedení výroby automobilových benzinů s obsahem až 10% V/V bioethanolu (E10) při zachování výroby benzínu s obsahem bioethanolu do 5% V/V (E5), což je současná kvalita, do roku 2018. Chápeme, že jde o převod rozhodnutí EK, ale důrazně připomínáme, že nelze novou kvalitu chápat jako povel pro zvýšení povinnosti mísit bioethanol do benzínu nad současných 4,1% V/V dané zákonem o ochraně ovzduší. Český park osobních vozidel není dosud technicky na benzin E10 přizpůsoben a motoristé musí počítat s tím, že benzin E10 bude dražší než E5.

Zveřejňování výsledků kontrol ČOI

Další novinkou v zákoně je povinnost pro Českou obchodní inspekci (ČOI) zveřejňovat zjištěné odchylky od technických norem v jakosti prodáváných motorových paliv v celém řetězci. Po tomto opatření petrolejáři dlouhodobě volali. Ovšem dikce navržená vládou nás neuspokojuje. Zveřejňování všech zjištěných odchylek ČOI nepovažujeme za šťastné. Nelze přece hodnotit stejně distributora, ať je zjištěná chyba odchylkou např. u bodu vzplanutí o jeden stupeň Celsia, nebo hrubá závada v obsahu síry nebo biosložky, svědčící o míchání paliva s nestandardními produkty s cílem daňového podvodu. Proto jsme volali po zveřejňování závažných odchylek, které ukazují na daňový podvod anebo palivo může průkazně poškodit motor. Druhý problém vidíme v časovém horizontu zveřejnění odchylek. Podle návrhu vlády budou odchylky zveřejněny po pravomocném rozhodnutí ČOI, což může být až za několik měsíců po zjištění. To je pozdě. Palivo je dávno prodáno a kdo si vzpomene, o co vlastně šlo.

Registrace a přístup k registrům

Novela zákona dále zavádí povinnost registrace distributorů pohonných hmot u přísluš-

ných celních úřadů. Tuto povinnost vítáme jako jedno z opatření k potírání daňových úniků při obchodování s motorovými palivy a ke zprůhlednění trhu. Další opatření, které zavádí povinnost umožnit přístup kontrolních orgánů k součtovým měřidlům výdeje pohonných hmot u každého stojanu na čerpací stanici, považujeme za převážně administrativní. Uvidíme však, jaký efekt přinese při boji s daňovými podvody.

Kriteria udržitelnosti biopaliv pro dopravní účely

Další významnou změnou bude novela zákona o ochraně ovzduší v části uplatňování biopaliv v dopravě. Návrh novely v nedávné době odeslalo ministerstvo životního prostředí do vlády. Nejzávažnější změnou je stanovení Kriteří udržitelnosti biopaliv používaných pro dopravní účely. Jedná se o významné opatření ke zkvalitnění biopaliv. Bude možné používat pouze biopaliva splňující předepsaná kriteria (od letošního roku 35%, od r. 2017 50%, a od r. 2018 60% úspory emisí skleníkových plynů proti ekvivalentnímu fosilnímu palivu). Dodavatel biopaliva bude muset prokázat splnění kriterií certifikátem.

Zákon dále nově zavádí povinnost snižovat od roku 2014 do roku 2020 ve třech krocích emise skleníkových plynů motorových paliv.

K roku 2014 musí být proto zrušena dnešní forma používání biopaliva v dopravě prostřednictvím povinnosti náhrady fo-

silní složky biopalivy vyjádřené v objemových procentech ve smyslu dikce stávajícího znění zákona o ochraně ovzduší. Vítáme i stanovení jednotného koeficientu pro emise skleníkových plynů fosilních motorových paliv. Zjednoduší to nejen výpočet emisí, ale postaví to i všechny rafinerie na stejnou úroveň bez ohledu na původ ropy a technické vybavení. Jedná se o závažné opatření určené jak výrobcům biopaliv, tak petrolejářům.

Vítáme, že navrhovatel novely zákona převzal metodiku směrnice EK v zavedení přesných a průhledných výpočtových metod pro výpočet jak kriterií udržitelnosti biopaliv, tak pro emise skleníkových plynů.

Očekávaný vývoj trhu

V roce 2010 poklesly dodávky motorových paliv (automobilových benzinů a motorové nafty) celkem ve srovnání s rokem 2009 o 6%, což je v hmotném vyjádření propad o 380 tis. tun. Prodej benzinů se snížil o 8% a motorové nafty o 5%. Příčiny spatřujeme v ekonomické situaci a daňové politice státu, a to zejména v roce 2010, kdy došlo k nárůstu sazby spotřebních daní o jednu korunu za litr. Dalším faktorem, který negativně působil na prodej fosilních motorových paliv, bylo zvýšení povinnosti náhrady fosilní složky paliv od 1. června 2010 dané zákonem č. 172/2010 Sb. V roce 2010 používání biopaliv snížilo prodej čistých fosilních paliv celkem o 260 tis. tun. S těmito nepříznivými vlivy se musel petrolejářský průmysl celý rok potýkat a hledat opatření k jejich minimalizaci.

V roce 2011 neočekáváme zásadní obrat. Dodávky benzínu budou ve srovnání s rokem 2010 mírně růst, ale úroveň roku 2008 nedosáhnou. Vývoj bude záviset především na koupěschopnosti motoristické veřejnosti, kterou určitě ovlivní úsporná opatření vlády. Dodávky motorové nafty se mírně zvýší jako důsledek předpokládaného vývoje ekonomiky u nás a v eurozóně. Předpokládáme mírný růst prodeje paliva E85 a směsné nafty. Máme však obavy, aby to nebylo čím dál více způsobeno již dnes dosti využívaným mísením dvou kvalitativně odlišných paliv v nádržích vozidel. Má to vedle negativních dopadů na emise skleníkových plynů z vozidel i dopad na snížení výběrů spotřebních daní. Věříme, že tímto problémem se budou kompetentní státní orgány zabývat.

Aktuální problémy

EK zamítla žádost ČR o výjimku z tlaku par lihobenzinových směsí, což může mít negativní dopady na jakost benzínu distribuovaného v letním období. Zatím je dosažení předepsaného tlaku par benzínu pro naše výrobce technický a ekonomický problém. Budeme proto usilovat o podání nové žádosti a k tomu budeme iniciovat příslušná ministerstva.

S ohledem na povinné zvýšení obsahu biosložek v motorových palivech budeme usilovat o zvýšení koeficientu nezbytných technologických ztrát při dopravě a skladování v režimu podmíněného osvobození od spotřebních daní. Chceme také technickou normou řešit podmínky skladování a dobu použitelnosti motorových paliv s biosložkou.

■ PR ČAPPO

Zdanění motorových paliv

Stát na zvýšení spotřební daně nevydělal

Ministerstvo financí tvrdí, že na zvýšení spotřební daně z pohonných hmot vydělalo. Dopravci a petrolejáři ale tvrdí pravý opak. Kdo z nich má pravdu?

Výběr vzrostl jen mírně

Zvýšení spotřební daně u pohonných hmot se státu docela vyplatilo. Taková je rétorika ministerstva financí. Lze tak usuzovat z výběru spotřební daně z benzínu a nafty za uplynulý rok. Zatímco předloni stát vybral na spotřební dani z pohonných hmot 81,5 miliardy korun, loni to bylo 83,7 miliardy korun. Výběr spotřební daně tak vzrostl o 2,6 procenta. Což je ale mnohem menší růst, než s jakým počítal stát, když od ledna 2010 zvýšil spotřební daň u pohonných hmot o 8,5–10 procent.

Tehdejší ministr financí Eduard Janota počítal, že se příjmy státu ze spotřební daně u pohonných hmot zvýší o sedm miliard. Nekalkuloval však (přes upozornění ze strany petrolejářů) s odlivem tankování dopravců za hranice – a v té době také ještě nevěděl, že v únoru bývalý slovenský premiér Fico výrazně sníží spotřební daň u nafty a ještě tak posílí odliv tankování dopravců za hranice.

Důležitější je předpis

Podle Ivana Indráčka, šefa Společenství čerpacích stanic ČR, však stát na zvýšení spotřebních daní spíše prodělal. Respektive vybere zhruba stejné množství peněz jako v roce 2009, kdy byly spotřební daně u pohonných hmot o korunu nižší, avšak občané a firmy mají za pohonné hmoty vyšší výdaje. To má ve svém důsledku i další negativní dopady, například na výši dani z příjmu, kterou firmy platí.

Správnější postup, jak posuzovat úspěšnost či neúspěšnost zvýšení spotřební daně, spočívá podle Indráčka v porovnání výši předpisů k zaplacení této daně. „Předpis je číslo, které nám říká, kolik pohonných hmot bylo v daném měsíci uvedeno do volného daňového oběhu – bez ohledu na to, kdy a zda vůbec peníze fyzicky doputovaly do státní pokladny,“ vysvětluje Indráček.

Z výše předpisů spotřebních daní v loňském roce vyplývá, že firmy by měly uhradit za prodeje v roce 2010 spotřební daně zhruba ve stejné celkové výši jako v roce 2009, kdy byly tyto daně o korunu na litr nižší. „U benzínů je vidět jen velmi mírné zvýšení předpisu, nafty však zaznamenávají citelný propad.“

Předpis spotřební daně je správnějším zdrojem dat o vývoji výběru spotřební daně než údaje o jejich konečném výběru. Na konečný výběr spotřební daně má totiž vliv odložení splatnosti daně, které může trvat i dva měsíce. Na výběr spotřební daně v loňském lednu a únoru tak pozitivně mohlo zvláště zapůsobit předzásobením, kdy obchodníci plnili sklady s pohonnými hmotami na maximum s cílem nakoupit je ještě levněji než v lednu 2010, kdy se zvýšila spotřební daň. Odložení zaplacení daně z těchto paliv se pak pozitivně projevilo právě až v roce 2010 a vylepšilo tak statistiku výběru spotřební daně. „Je zcela zřejmé, že tyto ‚extra‘ prostředky ve státním rozpočtu souvisí s vyšší sazbou daně jen zprostředkovaně a absolutně zkreslují trend způsobený jejich zvýšením,“ uvádí Indráček.

Dopravci: Stát ztratil 8 miliard

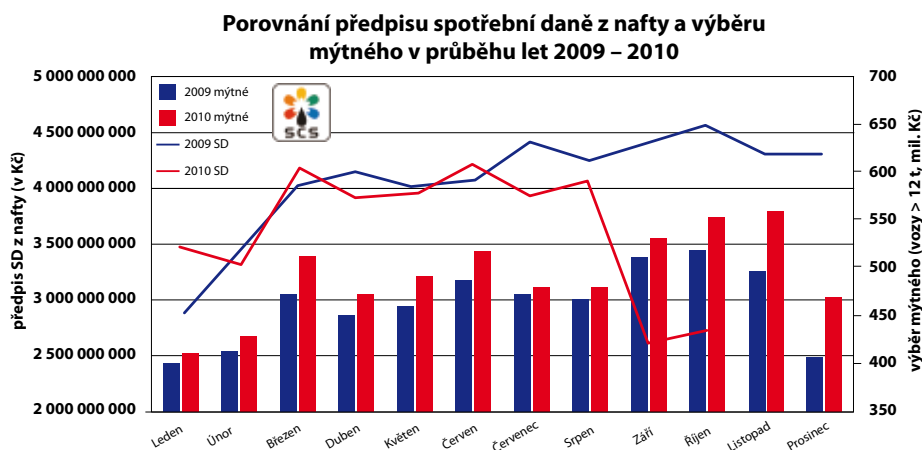
Čeští dopravci jdou ve výpočtu, o kolik stát na výběru spotřební daně přišel, ještě dál. Podle nich stát přišel zvýšením spotřebních daní o šest až osm miliard korun. „Kamiony, jejichž dojezd je více než 2000 kilometrů, nemají žádný důvod nechávat své peníze v České republice, ale bohužel naopak přispívají zahraničním rozpočtům. Je nepochopitelné, že v době obrovského tlaku na snižování schodku státního rozpočtu se ministerstvo financí nesnaží napravit loňskou chybu se zvýšením spotřební daně, a nechává si tak pod rukama unikat miliardy do zahraničí,“ uvedl mluvčí sdružení autodopravců Česmad Bohemia Martin Felix.

V průběhu druhé poloviny loňského roku ministerstvo financí tvrdilo, že návrat spotřebních daní na původní úroveň by nebylo rozumné vzhledem k tomu, že okolní země chystají jejich zvýšení. Podle ministerstva tak měly okolní státy zvýšit spotřební a jiné daně a dorovnat tak zvýšení spotřebních daní v Česku. Konkurence Česka v ceně pohonných hmot tak měla být ve výsledku zhruba na stejné úrovni jako před zvýšením daní před rokem.

Zahraníčí zvedlo daně málo

Ministerstvo se však přepočítalo a okolní státy daně nezvýšily o tolik, o kolik je zvýšil český stát. Například Slovensko od ledna zavedlo povinný příspěvek na nouzové zásoby ropných látek, zvýšilo o jedno procento sazbu DPH (nyní 20%) a zrušilo daňové zvýhodnění biopaliv. Povinný příspěvek na ropné rezervy zvýšil cenu benzínu a nafty v přepočtu zhruba o 40 haléřů za litr a DPH zvýšilo cenu o dalších 20 haléřů. A ceny benzínu a nafty ještě zhruba o 50 haléřů zvýšilo zrušení nulové spotřební daně na zhruba pětiprocentní ob-

Okolní státy sice zvyšovaly daně, avšak ne o tolik jako loni Česko.



Cena pohonných hmot v okolních zemích

Stát	EUR		CZK	
	BA	NM	BA	NM
Polsko	1,247	1,195	30,30	29,04
Rakousko	1,293	1,264	31,42	30,72
Slovensko	1,391	1,282	33,80	31,15
Francie	1,465	1,287	35,60	31,27
Německo	1,468	1,317	35,67	32,00
Maďarsko	1,348	1,319	32,76	32,05
Itálie	1,471	1,349	35,75	32,78
Česko	1,385	1,360	33,66	33,05
Průměr EU-27	1,445	1,311	35,11	31,86

Ceny jsou k 24. 1. 2011, kurz CZK/EUR = 24,4; průměr EU-27 je vážený a zohledňuje spotřebu pohonných hmot v jednotlivých zemích.

Zdroj dat: Evropská komise

sah biosložky. Takže pohonné hmoty u našich východních sousedů zdražily v přepočtu zhruba o 1,20 koruny. To je však menší zdražení, než ke kterému došlo loni v Česku kvůli zvýšení DPH a spotřební daně. Vyšší spotřební daň od té doby zvedla cenu pohonných hmot o 1,20 Kč (vč. započtení DPH) a samotné zvýšení DPH zvýšilo cenu cca o 0,25 koruny. Slovensko tak nadále zůstává – vzhledem k nízké spotřební dani na naftu – velice atraktivní pro tankování zahraničních dopravců.

Ke státnímu zásahu do cen pohonných hmot došlo i v Rakousku, kde vláda bojuje s deficitem státních financí. Vláda zvýšila u benzínu i nafty spotřební daň o pět eurocentů (cca 1,25 Kč), což se opět přibližuje k loňskému zdražení pohonných hmot v Česku vlivem zvýšení daní.

Nejvýhodněji ze sousedních zemí vychází tankovat v Polsku. Stát sice od ledna zvýšil speciální daň u benzínu a nafty a o jedno procento DPH (na 23 %), zvýšení daní však není razantní. Speciální daň, která se přičítá ke spotřební dani, vzrostla jen o 2,4 procenta a ceny pohonných hmot jsou i vlivem vyšší DPH dražší jen zhruba o pět až sedm grošů (tj. cca 0,35 Kč/l).

Vliv na konkurenceschopnost státu na pomyslné mapě cen pohonných hmot v Evropě však nemá jen samotná výše spotřebních daní, ale i vývoj kurzu koruny k euru. Tím, že koruna vůči euru dlouhodobě posiluje, dochází i bez zvyšování spotřební daně k prodražování tankování zahraničních kamionů. „Od roku 2004 do loňského roku zdražila tuzemská nafta jen vlivem posilování kurzu koruny pro cizince v přepočtu o 4,50 koruny,“ uvedl na loňském PETROLsummitu Martin Vohánka, šéf firmy W.A.G. minerální paliva.

Co ovlivnilo inkaso daně?

Na výši vybrané sumy spotřební daně za pohonné hmoty mělo vliv několik faktorů. Pozitivně výběr daně mohl ovlivnit růst nákladní kamionové dopravy – nejvýznamnějšího odběratele motorové nafty. Z údajů mýtného systému vyplývá, že v loňském roce vzrostl výběr mýta od kamionů s vahou nad 12 tun o více než 6 procent.

Negativně výběr daně ovlivnila vyšší spotřeba vysokokonzentrovaných směsí biopaliv (směsná nafta, E85, 100% bionafta), vyšší nezaměstnanost a rostoucí používání automobilů s nízkou spotřebou a již zmíněné snížení spotřební daně u nafty na Slovensku (v přepočtu o 3,40 Kč/l), které působilo proti růstu výkonů nákladní dopravy. Kamionová doprava, kteří se podle odhadů podílejí na tuzemské spotřebě nafty více jak třetinou, přesunuli své tankování také do dalších okolních zemí (Polsko, Rakousko), které mají nižší cenu nafty.

■ Michal Rožkanin

Samoobslužná pračka koberečků současný trend čištění autokoberečků

- V současnosti nejžádanější doplněk u mycích center a čerpacích stanic
- Nejefektivnější čištění autokoberečků, díky kartáčování a zkrápění vodní mlhou
- Možnost okamžitého použití koberečku po vyčištění
- Kompletní provedení v nerezové oceli s elektronickým mincovníkem
- Jednoduché a bezpečné ovládání i instalace



Firma Automax
nabízí toto zařízení
**za cenu
69.000,- Kč
bez DPH,
včetně dopravy.**



PETROL
PARTNER

Pro další informace se prosím obraťte na náš obchodní tým.

Walmsley enterprises international spol. s r.o.

oficiální dovozce

Kníničská 144, OSTROVAČICE 664 81, Česká republika

e-mail: jiri.bocek@automax.cz, asistentka@automax.cz

tel.: 545 229 212, 737 211 913.

www.automax.cz

Konec zlatých časů

Silnice E55, od Teplic přes Dubou po hraniční přechod na Cínovci, se od listopadové revoluce stala místem, které ovládla polistopadová „zlatá horečka“. Pohádkové výdělky provozovatelů čerpacích stanic jsou pouhou vzpomínkou na zlaté časy, kdy si E55 získala evropský věhlas díky pestrobarevné směsi erotického byznysu, vietnamských trhovišť, heren a kasín.



Zlatá horečka 90. let

Silnice E55 se stala po otevření hranic a vstupu do schengenského prostoru jednou z klíčových tras pro dopravce spojující sever s jihem a východem Evropy. Není proto divu, že od výjezdu z Teplic na hranice a dále na Drážďany zde vyrostl neskutečný počet obrovitých čerpacích stanic. Jejich kapacita musela po dlouhá léta uspokojovat návaly motoristů, kteří zde tankovali plné nádrže pohonných hmot před překročením hranice. V Německu dlouhodobě ceny benzínu a nafty vysoko překračovaly úroveň na české straně. Proto zákonitě velice podstatná část výtoče šla na vrub tank-

turistice. Čerpací stanice v této lokalitě znamenala pro své provozovatele jistotu přímo pohádkových výdělků.

Okolí silnice E55 od Cínovce po Dubí a Teplice v polistopadovém kvasu devadesátých let ovládla „zlatá horečka“. Na jedné vlně se vezli provozovatelé čerpacích stanic společně s dalšími místními obchodníky. Němci nepřijížděli ve velkém pouze tankovat, ale mířili za levnými nákupy a za dobrým a rovněž levným jídlem a pitím v restauracích. Mezinárodní věhlas E55 v okolí Dubí si ale vysloužila díky neobyčejnému rozkvětu sexturismu, nočním podnikům a nonstop hernám a kasínům.

Místní kolorit dokreslovala pestrobarevná vietnamská trhoviště, lemující mezinárodní silnici E55 nekonečnými zástupy plastových trpaslíků, v jejichž útrokách si Němci převáželi přes hranice kartóny nealkoholických cigaret.

Na vlně obchodního rozmachu

Příhraniční lokalita mezi Cínovcem a Teplicemi prošla za posledních dvacet let z pohledu provozovatelů čerpacích stanic několika dramatickými zlomy. Tím prvním bylo samozřejmě otevření hranic do již sjednoceného Německa, po kterém následoval stavební boom v prostředí raného kapitalismu. Katalyzátorem rozkvětu místního obchodu byl především dramatický nárůst kamionové dopravy a cestování Němců za levnými nákupy. Mezi prvními zde postavila na výjezdu z Teplic čerpací stanici společnost OMV, Aral u E55 realizoval hned dvě vysokokapacitní čerpací stanice s 12 výdejními stánkami, jednu naproti OMV a druhou v centru Dubí, na výjezdu z Dubí před Aralem pak ještě postavila pumpu společnost SETA. U hraničního přechodu v městečku Cínovec vyrostla třístožanová soukromá čerpací stanice. Nakonec se všech 5 jmenovaných pump postupně převléklo do barev rakouského OMV. Kromě jedné malinké „bílé“ čerpací stanice OK Petrol se dvěma výdejními stojany na společné refyži zůstává v současnosti jedinou konkurencí OMV gigantická čerpací stanice Shell (původně Lukoil) se 14 refyžemi (z toho tři pro kamiony) a Agip – Eni (původně Esso) se čtyřmi stojany v řadě.

Čerpací stanice u E55 = zlatý důl

Pro provozovatele čerpacích stanic bylo významným akcelerátorem v objemu výtočí zrušení limitu pro tankování kamionů při přejezdu hranic. Největší čerpací stanice na Cínovci, Shell, vytočila v průměru denně 50.000 litrů a nebyly výjimkou ani dny s výtočí i nad 70.000 litrů. Nedaleká stanice Esso, dnes Agip těsně za hraniční čarou na vjezdu do republiky točila denně průměrně 40.000 litrů a ostatní konkurenti v lokalitě na tom nebyli o moc hůře. Řidiči kamionů zde tankovali plné nádrže jak při výjezdu do Německa, tak při návratu do Česka. Průměrný výdej na jeden kamion se pohyboval okolo



800 litrů. „Některé kamiony dojížděly k naší čerpačce, která je hned za čarou, doslova na páry,“ vzpomíná nájemce Agipu Stanislav Kubát, který je na čerpací stanici od jejího spuštění do provozu v roce 2000.

Na gigavýtočích místních stanic měla obrovský podíl tankuristika německých motoristů, zasahující hluboko do německého vnitrozemí. Za levným benzínem a nafetou jezdili Němci i z poměrně vzdálených míst a u českých čerpacích stanic plnili mimo nádrže vozidla i nespočet příručních kanystrů. I při obrovité kapacitě příhraničních stanic se u stojanů tvořily dlouhé fronty vozidel s německými značkami.

Zlaté časy jsou tytam

Předzvěsti horších časů se paradoxně pro čerpací stanice na hřebeni hor staly povodně v roce 2002, kdy velká voda v údolích strhla přístupové silnice, po kterých se zákazníci dostávali ke svým oblíbeným pumpám v Česku. „To byl pro nás takový první zmar, ze kterého jsme se dostávali víc než tři čtvrtě roku,“ vypráví Stanislav Kubát.

Konec zlatých časů ale přišel později – jako mávnutím kouzelného proutku z cínoveckého úseku E55 zmizely ze dne na den kamiony. U silnice se objevil zákaz vjezdu nákladních vozidel nad 7,5 tuny. K radosti místních obyvatel Cínovce a Dubí se ve dne v noci dunící karavany automobilů a kamionů přesunuly na nově postavenou dálnici D8 z Teplic přes Ústí na Drážďany. Postupně se od silnice vytratili i vietnamští trhovci. Smutně dnes vypadají chátrající domy s opuštěnými restauracemi, penziony a nočními podniky podél E55 v Dubí, které se jejich majitelé marně snaží prodat hluboko pod cenou.

Spolu s kamiony stejně rychle zmizely od silnice desítky „kněžek lásky“. Obecní správě a policii se konečně podařilo splnit cíl utlumit kdysi takřka nevladatelný erotický byznys, který s sebou přitahoval kriminalitu a nepořádek. Obsluha na stanicích si také oddechla, přestože prostitutky a jejich pasáci byli součástí poměrně stálé klientely prodejny. „Ráno v odpadcích na pumpě dnes nalézáme jen ojediněle použité stříkačky, dříve jich bylo někdy i na dvě desítky!“ svěčuje se paní z obsluhy teplické OMV.

Obchodu nepřející sníh

Zbylé zákazníky každou a zejména letošní zimu odrazuje sníh, který pravidelně



Dříve monumentální, vysokokapacitní čerpací stanice, dnes mrtvý památník zlatých časů.

zhoršuje dostupnost cínoveckých čerpacích stanic. Komu by se chtělo „škrábat“ se na Cínovec na samotném hřebeni Krušných hor pro pár centů ušetřených za levnější tankování? Není lepší dojet si nakoupit a natankovat pohodlně po dálnici přímo k některému z obchodních center v Teplicích či v Ústí? Navíc i ceny zboží se na obou stranách hranice postupně srovnaly a levné nákupy už Němce do Čech tolik nelákají a dnes naopak spíš Češi míří za výhodnými nákupy do nedalekých Drážďan. Zima v této oblasti trvá dobré čtyři měsíce v roce. Letos se již od podzimu čerpací stanice ztrácejí pod příkrovem nadmíru štědré sněhové nadílky. „Tady nemusí ani

sněžit, prakticky pořád zde fouká velmi prudký vítr a my celý den bojujeme i s metrovými návějemi sněhu. Bez sněhové frýzy se tu neobejdeme,“ říká Michal Zvolenský, nájemce čerpací stanice OMV na Cínovci.

Propad obrátů, vyostření konkurence

Odsun zákazníků pocítily nejen místní obchody, restaurace a další podniky, ale zákonitě i čerpací stanice. V průměru šly skokově výtoče o 60–70 procent dolů. Lokální konkurence se vyostřila. Dlouhé řady stojanů pod rozlehlými střechami, dříve jen těžce odolávající frontám zákazníků, dnes většinou zejí prázdnotou. Celková kapacita vyjádřená například počtem tankova-



U cínovecké stanice OMV díky orientaci na stálé zákazníky z Německa, kteří zde tvoří cca 99 procent klientely, nebyly změny ve výtočích tak drastické.

› cích stání dnes silně překračuje poptávku. Provozovatelé propustili často více než polovinu personálu a začali také omezovat dříve nepřetržitou provozní dobu.

V konečném důsledku ti slabší začali odpadávat. Provoz některých gigantických stanic nešlo dlouhodobě udržet a provozovatelé přistoupili k jejich zavírání. Kdysi byla výstavní stanice Aral na příjezdu do Teplic součástí pulsujícího Eldoráda. Současný provozovatel stanice, společnost OMV, ji ale před časem musel zavřít. Špatná pozice vůči konkurenci a průměrná denní výtoč okolo 1000 litrů byly silným argumentem pro odstavení z provozu a demontáž technologie a dalšího vybavení. Zavřený kiosk s opuštěnou výdejní plochou bez stojanů pod rozměrným přestřešením a v barvách svého posledního provozovatele je dnes mentem nesoucím otázku přežití ostatních čerpacích stanic podél bývalé výpadovky k hranicím.

Na hranicích se tankuje už jen benzín

Benzínové pumpy na Cínovci dnes drží nad vodou výhradně prodej benzínu a cigaret německým zákazníkům. Čerpací stanice Shell a Agip, situované podél obchvatu Cínovce, mají zhruba do 20 procent českých zákazníků cestujících přes hranice do Německa. Stanice OMV, která je mimo hlavní silnici, se stala domácí čerpací stanicí pro obyvatele přilehlých obcí, kteří zde z 99 procent tvoří stabilní a stálou klientelu. Odklon kamionů z Cínovce se díky orientaci na místní klientelu příliš čerpací stanice OMV nedotkl. Podle Koblihy zde hraje v místní konkurenci



Za vjezdem do republiky vítá řidiče jako první na našem území čerpací stanice Agip.

svoji roli i konzervativnost starších zákazníků. Zde se v plné míře projevuje vlastnost německých zákazníků, kteří upřednostňují při nákupu německou značku, za níž rakouskou OMV považují více než italskou či holandsko-britskou konkurenci.

Aktuálním problémem je cena nafty, která je v Česku vyšší než v Německu. „Naftu zde natankují jen zbloudilé duše,“ vtipně komentuje současný stav Stanislav Kubát z Agipu. Přesto se značkové stanice na Cínovci ještě stále drží nad celorepublikovým průměrem. Žádný z místních nájemců si spolu se svými zaměstnanci ale raději ani nepřipouští na mysl situaci, kdy by i ceny benzínu u nás předstihly ceny v Německu.

Těžká pozice v cenovém trychtýři

Na poli prodeje pohonných hmot oproti pět kilometrům vzdáleným stani-

cím na Cínovci se čerpací stanice v Teplicích a Dubí ocitají momentálně v daleko těžší pozici. Dnes u nich nakupují většinou místní motoristé a především firemní zákazníci, v porovnání s Cínovcem zde Němci mají maximálně 20procentní podíl. Podle area manažera společnosti OMV Zbyňka Koblihy je německý zákazník typický „price hunter“, jde vyloženě po ceně na totemu. „Máme vypočítáno, že rozdíl musí být minimálně 3–3,5 koruny mezi naší cenou a cenami v Německu, aby pro německého zákazníka byla cena zajímavá. Zajíždět čtyři kilometry do Dubí nebo Teplic se jim nerentuje, tudíž tankují na Cínovci,“ vysvětluje Kobliha.

Zdejší čerpací stanice se navíc ocitly v takzvaném cenovém trychtýři extrémně levných stanic Tank Ono a VS Petrol, které prodávaly v den mojí návštěvy pohonné hmoty zhruba o 3 koruny(!) levněji. Není bez zajímavosti, že ve frontě před stojany na „superlevný“ benzín nestálo ani jedno auto z Německa. Takový cenový rozdíl společně s neznákovou firmou prodejce nebudí u Němců na rozdíl od Čechů důvěru v kvalitu prodáváných hmot a serióznost prodejce.

Shopy stojí na prodeji cigaret

V nabídce zboží v shopu je mezi místními čerpacími stanicemi poměrně veliký rozdíl. Na obrat v kiosku si nemusí zoufat čerpací stanice OMV na výjezdu z Teplic a v Dubí. Ty se nacházejí ještě v poměrně hustě zabýdleném intravilánu města a těží z přízné převážně místních zákazníků. „Němečtí zákazníci nekupují téměř nic, na naši čerpací stanici přijedou většinou z nákupu v teplických supermarketech. Zde si nakoupí pouze cigarety a natankují si,“ říká nájemce dvou stanic



Kromě cigaret je ostatní zboží v prodejně na regálech spíše dekorací.



Na Cínovci se odklízí sníh celou zimu, nemusí ani sněžit, stačí, když fouká vítr, a ten zde fouká prakticky pořád.

Eva Písaříková. V Dubí není žádný jiný obchod, a tak zdejší čerpací stanice funguje jako večerka. „Prodejna tady jde dokonce lépe než v Teplicích, kde je v dosahu velký počet supermarketů,“ dodává Písaříková.

Po vstupu do kiosku všech stanic na Cínovci je zdejší stav obchodu na první pohled patrný. Zatímco v Dubí a Teplicích jsou shopy standardně zásobeny, zdejší čerpací stanice nabízejí jen velmi zúžený sortiment a mezi jednotlivými kusy na regálech se i při veškeré aranžérské snaze obsluhy často prohání průvan. „O prodeji suchého zboží zde nemůže být ani řeč, spíš plní funkci dekorace, aby regály nebyly prázdné,“ shodují se míst-

ní provozovatelé čerpacích stanic. A to platí i v případě stanic značkových sítí, u kterých se nájemce může opřít o detailně propracované merchandisingové koncepty, marketingové akce dodavatelů a širokou paletu služeb. Součástí stanice Shell je velká restaurace, která byla momentálně zavřená. Také u Agipu rozměrná sekce občerstvení vypadá, jako by ji včera přivezli a na nainstalovali. Rozsáhlé gastroprovozy se díky slabé nebo spíš žádné poptávce zákazníků prakticky nevyplatí.

Na oběd jdu proto do nedalekého hotelu, kde restaurace s klasickou kuchyní přežívá především díky turistům. Je zde



Malá soukromá čerpací stanice ve společnosti silných značek dnes spíš „paběrkuje“.

poměrně rušno, vzhledem k netradičně krásnému počasí sem zavítalo z výletu po vyhlášené krušnohorské magistrále velké množství běžkařů všech věkových skupin. Před odjezdem, než se spustím zpět do údolí pod těžkou šedou inverzní deku, jsem se od obsluhy dozvěděl, že prosluněný dnešek je jedním ze 13 dní v roce, kdy je na Cínovci lépe než v údolí. Vyrazím zpět a v kontextu místní pránostiky přeji provozovatelům čerpacích stanic podél E55 od Cínovce po Teplice, aby jim ty jejich dobré dny vydržely co nejdéle.

■ Tomáš Mikšovský

Foto: Tomáš Mikšovský



Restaurace obrovité stanice Shell ztratila své zákazníky a dnes připomíná spíš království z pohádky O šípkové Růžence...



Obsluha dlouhé minuty vyhlíží zákazníka. Doby, kdy si celou směnu nevydechla, jsou tytam. Dnes je zde „klídek“...



Jan Štěpánek

8. listopadu 2010 stanul v čele České obchodní inspekce a s novým vedením otočil kormidlem o 180 stupňů. ČOI začala aktivně komunikovat s veřejností, zveřejnila do té doby utajovaný seznam kontrol u čerpacích stanic v loňském roce a začala pracovat na zcela nové strategii kontrol kvality prodáváných pohonných hmot.

Jaké jste dostal od ministra průmyslu do nového roku úkoly?

Zajistit lepší komunikaci mezi obchodní inspekcí a ministerstvem a ostatními dozorovými orgány. Stabilizovat obchodní inspekci jak personálně, tak i zabezpečit její lepší prezentaci na veřejnosti a především zajistit důslednější a účinnější kontroly ČOI.

Jaké jsou základní činnosti, které má ČOI vykonávat?

Česká obchodní inspekce jako orgán státní správy v souladu s pravomocemi

danými jí zákonem o ČOI kontroluje právnické a fyzické osoby prodávající nebo dodávající výrobky a zboží na vnitřní trh, poskytující služby nebo vyvíjející jinou podobnou činnost na vnitřním trhu. Co se konkrétně týká paliv, tak kontrolujeme dodržování stanovené jakosti pohonných hmot, zda se při prodeji pohonných hmot používají ověřená měřidla a také dodržování podmínek stanovených zvláštními právními předpisy, jmenovitě vyplývajících ze zákona č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách, a prováděcí vyhlášky k tomuto zákonu.

Česká obchodní inspekce svou činností v první řadě chrání oprávněné zájmy spotřebitele jako slabšího účastníka smluvního vztahu a také fiskální zájmy státu. A samozřejmě o výsledcích své činnosti informuje veřejnost.

V posledních letech však byl rozsah jejích informací značně omezen. ČOI ztratila dobré jméno a důvěru veřejnosti. Zejména za neochotu a tajeň výsledků kontrol na čerpacích stanicích byla ČOI silně kritizována nejen ze strany médií, seriózních obchodníků a zákaznických sdružení, ale i státních institucí v čele s kanceláří ombudsmana i některých politiků. Jak chcete pozvednout zpět dobré jméno ČOI?

První kroky jsme už učinili. Budeme zveřejňovat nejen prodejce nekvalitních pohonných hmot, ale chceme zveřejňovat nepoctivé podnikatele i v jiných obo-

rech. Chceme důsledněji monitorovat trh, abychom omezili nabídku nebezpečných výrobků, a samozřejmě budeme spotřebitele o jejich výskytu informovat.

Dalším naším úkolem je chránit spotřebitele tam, kde se on sám chránit nemůže, například při nákupu pohonných hmot, kdy je zcela odkázán na poctivost prodejce. Anebo tam, kde se sice chránit může a musí, ale stává se, že se chránit neumí – například při sjednávání smluv o spotřebitelském úvěru nebo při nákupech uzavíraných na dálku. V těchto případech chceme poskytovat spotřebitelům dostatek informací, aby věděli, jakým způsobem se chovat, a byli schopni se účinně ochránit sami.

ČOI odebrala v minulém roce jen o něco více než zákonem stanovené minimum vzorků. Vzhledem k silně se zhoršující úrovni kvality podle výsledků kontrol to navenek vypadalo, jako by ČOI rezignovala na jakoukoliv vlastní aktivitu s cílem negativní vývoj zastavit...

Já si nemyslím, že se jakost pohonných hmot nějak radikálně zhoršila, ani že by obchodní inspekce rezignovala. Pouze z nepochopitelných důvodů došlo ke snížení počtu odebraných vzorků. Proč, to je otázka pro minulé vedení. Jsem přesvědčen, že drtivá většina prodejců pohonných hmot jsou slušní obchodníci. Bohužel je možné, že určitá část obchodníků zneužila omezení činnosti obchodní inspekce.

Myslíte si, že dosud prezentované výsledky kontrol zákazníkovi u čerpací stanice napovídají, aby byl obezřetný při nákupu pohonných hmot a uvědomoval si určitou míru nebezpečí, že natankuje nekvalitní benzín, naftu či LPG?

Určité, zcela jasně nebezpečí tu je. Proto chceme počty kontrolovaných vzorků v letošním roce zvýšit o jednu pětinu. Zaměříme se právě na pumpy, které při minulých odběrech neprošly a byly u nich zjištěny nevyhovující pohonné hmoty. K tomu by měl napomoci nový, účinnější způsob kontroly.

Kontroly na čerpacích stanicích

Pokud se připravuje nový způsob kontrol, zaznívají na našem webu nebo při neformálních diskusích s účastníky trhu nářžky na jistou součinnost

Kontrola kvality paliv ČOI v roce 2011

Kontroly na čerpacích stanicích

- zvýšení plánovaného počtu vzorků o 20 % na 2200,
- možnost navýšení počtu kontrol po dohodě s MPO,
- nasazení mobilní laboratoře,
- možnost kontroly plomb na měřidlech ve stojanu,
- možnost fyzické kontroly správnosti vydaného množství paliva.

Zveřejňování výsledků kontrol na internetu

- měsíční aktualizace seznamu,
- zveřejnění čerpacích stanic po nabytí právní moci správního řízení,
- zveřejnění kompletního rozhodnutí ČOI o udělení sankce (po nabytí účinnosti novely zákona o PH).

Zákaz prodeje na místě

- okamžité vydání zákazu na místě na základě analýzy mobilních laboratoří,
- zaplombování výdejních pistolí příslušného produktu,
- kontrola dodržení zákazu prodeje.

Další opatření

- koordinace kontrolní činnosti s dalšími dozorovými orgány,
- spolupráce s odborníky z oboru distribuce paliv a výroby vozidel,
- koncept nového modelu monitoringu kvality pohonných hmot.

inspektorů s některými kontrolovanými subjekty. Nejčastěji je zmiňován nátlak kontrolovaných na inspektory a nestandardní odebrání vzorků.

Pokud bych se něco takového dozvěděl, neprodleně bych to řešil. Já jsem takové nářžky zatím nezaznamenal, ale v případě, že bych se něco takového dozvěděl, okamžitě bych tuto informaci předal orgánům činným v trestním řízení. Zadruhé se nedomnívám, že by k takové situaci mohlo dojít, protože na kontrolu vzorků vždy jezdí dva inspektori. Probíhá to tak, že zastaví před benzinovou pumpou, u stojanu natankují do připravených nádob pohonnou hmotu, každý vzorek zapečetí a poté sepisují odběrný protokol. Metodika odběru musí být dodržena, jinak by byl výsledek laboratorního rozboru napadnutelný.

Nedalo by se to řešit podobně jako u celníků, že výjezdové skupiny s kontrolory jednoho kraje provádí inspekci v jiné oblasti, aby nebyli rozpoznáni, a jako prevence proti budování „vztahů“ podnikatelů s inspektory?

Zvažujeme zavedení systému výjezdových skupin pro kontroly určitých benzinových pump. Při některých kontrolách samozřejmě inspektori rotují, ale při odběru pohonných hmot jsme to doposud nedělali. Předpokládáme-li nějaký tlak, jsou na takové kontroly vysíláni inspekto-

ři z jiného kraje. Kontroly v krajích probíhají samostatně a jejich vedoucí mají povinnost kontrolovat inspektory v terénu, abychom snížili riziko, které jste zmínil.

Jde i o ochranu vašich inspektorů, v případě obchodování s pohonnými hmotami jde o velké peníze...

Při podezření, že může hrozit inspektorům nějaké riziko, využíváme k jejich ochraně spolupráci s Policií ČR.

Kontroluje Česká obchodní inspekce i označení prodáváných produktů na výdejních stojanech a komunikační materiály na čerpacích stanicích? Sdělení prodejce spotřebitelům může být nepravdivé a dochází tak ke zcela vědomému klamání spotřebitelů.

Česká obchodní inspekce průběžně kontroluje plnění informačních povinností i u čerpacích stanic a za jejich porušení ukládá sankce. Pokud by zjistila, že se jedná o klamavou reklamu, případ předá příslušnému živnostenskému úřadu, nebo postih ukládá sama, jedná-li se o nekalé obchodní praktiky.

Může ČOI kontrolovat i správné množství vydávaných produktů?

Každý výdejní stojan má několik úředních plomb, např. Český metrologický institut (ČMI) plombou garantuje, že výdejní stojan vydává správné množství pohonné hmoty. Novela zákona o pohonných ➤

► hmotách zavádí povinnost provozovatele umožnit kontrolním orgánům přístup ke kontrole plomb ve stojanech. Pokud ČOI při kontrole na čerpací stanici zjistí, že jsou plomby neplatné nebo tam nejsou vůbec, tak samozřejmě následuje postih.

Provozovatelé čerpacích stanic jsou povinni jednou za dva roky objednat u ČMI úřední kalibraci měřidel. Jestliže kdykoliv v průběhu provede servisní technik manipulaci s měřidlem, pak má povinnost nahradit plombu servisní plombou a provozovatel tuto skutečnost musí zaznamenat do provozní dokumentace. Zde je určitá díra pro přestavení měřidel stojanu ve prospěch prodávajících. Zákazník až na výjimky nepozná, že mu stojan vydal o pět procent méně paliva oproti údajům na displeji. Mají inspektoři ČOI pověření i k fyzické kontrole vydávaného množství paliva?

Samozřejmě, že je možné to kontrolovat, i když to není časté. ČOI ze zákona může provést kontrolu prodávajícího množství, tj. zda deklarovaný objem pohonné hmoty na stojanu odpovídá skutečně vydanému množství, zkontrolovanému úředně ověřeným měřidlem.

Zveřejňování výsledků kontrol

Obchodní inspekce se konečně rozhodla zveřejňovat benzínové pumpy, u kterých zjistila prodej nekvalitního paliva.

Do nabytí účinnosti nového zákona o pohonných hmotách, který stanoví rozsah zveřejněných informací, budeme každý měsíc zveřejňovat na našem webu benzínové pumpy, u kterých ČOI zjistila prodej nekvalitního paliva. A to poté, kdy správní řízení nabylo právní moci. K již zveřejněným výsledkům za rok 2010 tak v únoru přibýly výsledky kontrol jakosti pohonných hmot na dalších 14 čerpacích stanicích.

Zatím jste zveřejnili seznam všech kontrol s negativním zjištěním za rok 2010. Bohužel běžný občan-motorista z něj nevyčte, která čerpací stanice se dopustila malé chyby v kvalitě, jež nemá vliv na vozidlo, a naopak která čerpací stanice se dopustila flagrantního pochybení s potenciálním nebezpečím poškození vozidel zákazníků.

Po nabytí účinnosti novely zákona o pohonných hmotách budou vyvěšena na internetu celá rozhodnutí. Z textu rozhodnutí bude zcela jasné a jednoznačné, jaké pochybení bylo zjištěno u příslušného vzorku odebraného u kontrolované osoby nebo společnosti. Závažnost porušení do určité míry odráží také výše pokuty. U malých odchylek od normy se pohybuje výše pokut na spodní hranici sankce stanovené zákonem, tj. ve výši desítek tisíc.

Považujete zveřejňování za nástroj, který by měl mít výraznou vážnost a účinnost v procesu vedoucím k očištění trhu?

Já se domnívám, že je to velmi účinný nástroj a jeho účinnost se bude zvětšovat s počtem odebraných vzorků. Čím budeme na pumpách častěji, tím bude vyšší i účinnost kontrol. Jsem přesvědčen, že medializace výsledků je lepší než sebe-

větší pokuta. Spotřebitel není dítě, a pokud má relevantní informace o zjištěném prodeji nekvalitní pohonné

hmoty, umí se většinou rozhodnout tak, aby vyloučil možnost poškození svého vozidla.

Pokud na jedné čerpací stanici ČOI opakovaně zjistí závažné porušení jakosti, velice rychle se tato informace mezi zákazníky rozšíří. Na takové čerpací stanici si pohonnou hmotu pak koupí málokdo, což prodávající moc dobře ví. Proto bylo kolem zveřejnění seznamu tolik emocí, a proto bude možná zveřejnění horší než uložená pokuta.

Jak rychle jste schopni prodejům uložit pokutu? Může ji inspektor uložit už přímo na místě?

To rozhodně ne – tak rychle to nejde. Pokuta je ukládána ředitelem inspektorátu ve správním řízení.

Jak dlouho tedy trvá, než se objeví hříšník v onom měsíčně aktualizovaném seznamu ČOI na internetu?

Lhůty jsou dané zákonem. Nejkratší lhůta může být měsíc, kdy zveřejníme na našem webu konkrétní benzínovou pumpu, ale může být samozřejmě i delší. Záleží na tom, jak podnikatel při kontrole spolupracuje, zda se odvolává a podobně. Může to pak trvat i několik měsíců.

Budete v případě pohonných hmot usilovat o zkrácení doby správního

řízení, aby došlo ke zrychlení celého procesu zveřejnění?

Správní proces je daný zákonem a my nemáme zájem jej zbytečně protahovat, i když z pohledu ČOI není prvořadé, jestli pokutu uloží za měsíc nebo za dva. Naším prvořadým úkolem je zabránit dalšímu prodeji nevyhovující pohonné hmoty – a k tomu chceme maximálně využívat možností mobilní laboratoře. Ta na místě odběru v minimální době zjistí z námi odebraného vzorku porušení jakosti pohonné hmoty, což našim inspektorům umožní okamžitě vydat zákaz jejího dalšího prodeje.

Zákaz prodeje na místě

Novinkou je využití mobilní laboratoře při inspekcích a zákaz prodeje nekvalitních paliv na místě. Jak by měla probíhat kontrola s mobilní laboratoří v praxi?

Zákaz prodeje nekvalitního paliva na místě, tj. zákaz distribuce konečnému spotřebiteli, nelze vydat při běžném odběru vzorku, který odvážíme na rozbor do stacionární laboratoře, protože informací, že pohonná hmota nevyšla, máme zhruba do dvou dnů po odběru. Na zákaz prodeje může být pozdě, jestliže nevyhovující pohonná hmoty je už vyčerpaná. Když ale porušení jakosti na konkrétní benzínové pumpě zjistíme na místě, kdy je pohonná hmota stále v tanku, má zákaz prodeje smysl a ochrana spotřebitele je okamžitá a účinná.

K běžné praxi neseriózních prodejců patří obměna pohonné hmoty v zásobnících neprodleně po kontrole ČOI za kvalitativně bezvadnou.

Pokud šetříme stížnosti spotřebitelů na konkrétní pumpu, po vyhodnocení závažnosti získaných informací můžeme vyslat na místo kontroly naše pracovníky spolu s mobilní laboratoří, která do dvou hodin provede rozbor vzorku odebraného inspektory ČOI. V případě negativního výsledku bude na místě vydán zákaz prodeje příslušného produktu.

Mobilní laboratoř je poměrně na dálku nápadné vozidlo, z médií všeobecně velmi známé. Pokud bude jezdit s vašimi inspektory, obávám se, že se v krajním případě může stát to samé, jako při kontrole ČOI v tržnicích, kdy prodejci stánek zavrou a z prodejního místa utečou...

Takové obavy jsou zbytečné. Naši in-

spektoři mohou odebrat vzorky samozřejmě před příjezdem laboratoře, protože jezdí samostatně, máme vlastní vozidla, a laboratoř je bude následovat. Proč by nemohlo dojít k tomu, že by obsluha benzínové pumpy nebo provozovatel dopředu laboratoř uviděli? Pokud ji uvidí, nemyslím, že čerpací stanici lze tak rychle zavřít nebo opustit jako stánek s textilem. A nádrž s benzínem nebo naftou těžko někam přemístí.

Mobilní laboratoř je v Česku jediná a její kapacita je poměrně velmi vytižena...

To je sice pravda, takže může docházet i k tomu, že odběry vzorků bude třeba provést v jiném kraji, než se momentálně laboratoř nachází. Pak inspektoři vzorky na místě zajistí, než dojde mobilní laboratoř. Po příjezdu laboratoře se vzorky zanalyzují. Praxe ukáže, jak takové situace dokážeme organizačně zvládnout.

Jakým oficiálním způsobem mohou inspektoři na místě zakázat prodej nekvalitního produktu? Je prodejce povinen si povolovat cisternu a odčerpat daný produkt a zaměnit jej za nový?

Inspektor může zakázat prodej nekvalitní pohonné hmoty na místě na základě protokolu o výsledku laboratorního rozboru a následnou kontrolou se pak ověřuje, zda byl zákaz prodeje dodržen a prodávaná pohonná hmota má stanovenou jakost. Způsob, jakým bude prodejce po zákazu prodeje postupovat, si může zvolit sám.

Dovedu si docela dobře představit, že sotva inspektoři odjedou, za dvě hodiny se vesele prodává dál. Jak pozná zákazník čerpací stanice, kde byl vydán zákaz prodeje?

Je možné, že se některý prodejce bude chtít paliva zbavit takto nekale. Samozřejmě i s tím musíme počítat, takže pistole budou zaplombovány. To znamená, že bude prodej fyzicky znemožněn. Dále provedeme následnou kontrolu a v případě, že zjistíme obcházení zákazu, promítne se to při stanovení výše pokuty.

Jakou rychlost reakce bude mít ČOI po obdržení stížnosti od občanů?

Už v minulosti jsme odběry na základě podnětů občanů prováděli víceméně okamžitě, například když přišla stížnost v pondělí ráno, během dne jsme provedli odběr. Nyní plánujeme postupovat ještě operativněji, aby naše reakce byla při zjištění nevyhovujícího paliva okamžitá.



Jan Štěpánek (nar. 1964)

Vystudoval Vysokou školu zemědělskou v Praze. Po ukončení studia nastoupil jako kvalitář a hygienik v oboru potravin, poté pracoval jako inspektor. Od roku 1991 je zaměstnancem České obchodní inspekce, do roku 1994 byl inspektorem, pak ředitelem inspektorátu ČOI Praha. 8. listopadu loňského roku byl pověřen ministrem průmyslu a obchodu Martinem Kocourkem vedením České obchodní inspekce.

V případech, kdy se zakáže prodej, objeví se tento akt se jménem čerpací stanice na vašich stránkách? Je možné zveřejnit takovouto čerpací stanici?

Ne, zatím to není možné. Ke zveřejnění dojde až po nabytí právní moci rozhodnutí, to znamená po pravomocném uložení pokuty. O vydaném zákazu prodeje se bezprostředně dozvědí o kontrolované čerpací stanici v první řadě stálí zákazníci v okolí. Taková zpráva se mezi místními rychle rozšíří. Myslím, že vydání zákazu prodeje bude ještě účinnějším trestem pro neseriózní prodejce, než jejich zveřejnění po ukončení správního řízení na stránkách ČOI.

Pokud ČOI vydá zákaz prodeje, zajisté by se vyplatila koordinace s kontrolními složkami živnostenských úřadů, celní správy či finančních úřadů...

Taková spolupráce už byla nastavena. Kromě ministerstva průmyslu a obchodu informujeme o výsledcích kontrol pohonných hmot průběžně ministerstvo financí, generální ředitelství cel a také policii.

Televize Prima a Nova v nedávné minulosti přistihly prodejce na čerpací

stanici, že vyplácí statisíce poškozeným motoristům, kteří reklamovali nekvalitní palivo. Myslíte si, že všechna vaše nová opatření, včetně zveřejňování, pomohou takové praktiky z trhu odstranit?

Já se domnívám, že s novým přístupem ke kontrolám, které teď startují, se to takovým provozovatelům nevyplatí. Zákaz prodeje na místě a další důsledná kontrolní činnost omezí prodej nekvalitních pohonných hmot účinněji.

Myslíte si, že s novým rokem začíná v České obchodní inspekci nová éra v monitoringu kvality pohonných hmot?

Můžete to tak nazvat. Je to hlavně začátek snahy o zvýšení účinné ochrany spotřebitele v situaci, kdy se velmi těžko může chránit sám, a také snahy o obnovení jeho důvěry v Českou obchodní inspekci.

■ S Janem Štěpánkem rozmlouval
Tomáš Mikšovský
Foto: Tomáš Mikšovský

Kvalita pohonných hmot v roce 2010

Kvalita paliv byla loni nejhorší za šest let

Rok 2010 se na poli kvality pohonných hmot nesl ve znamení boje o zveřejňování čerpacích stanic pokutovaných ČOI za prodej vadných paliv, alarmujícího nárůstu závažných závad s možností porušení vozidel a dramatického vyvrcholení v podobě odvolání ústřední ředitelky ČOI.

Alarmující podíl závažných závad

Kvalita pohonných hmot u tuzemských čerpacích stanic se od poloviny roku 2001, kdy byla její kontrola zákonem uložena České obchodní inspekci (ČOI), prakticky každým rokem zlepšovala. A to až do zhruba 5 procent zjištěných závažných vzorků v roce 2009. Loni však došlo ke zvratu a podíl závažných vzorků vyskočil na 7,9 procenta a z toho podíl vzorků se závažným pochybením vyskočil na alarmujících 2,1 procenta. Na 4 zjištěné závady připadá 1 závada s vážným rizikem poškození vozu. Kvalita pohonných hmot se v tuzemsku rapidně zhoršila. Oproti předloňskému roku se zvýšil hlavně podíl závad u benzínu – na 5,7 procent, což je více jak dvojnásobek oproti roku 2009. Mírný vzrůst závažnosti nastal u motorové nafty a v případě LPG došlo k mírnému zlepšení.

Nízký počet kontrol terčem kritiky

Plánovaný roční počet odbíraných vzorků byl v průběhu roku 2009 vedením ČOI snížen zhruba o pětinu na zákonem stanovené minimum 1800 vzorků. I přes negativní trend ve vývoji kvality pohonných hmot nebyl inspekci loňský plán odběrů navýšen. V roce 2010 odebrala ČOI celkem 1866 vzorků pohonných hmot a uložila celkem 49 pokut v celkové výši téměř 8,3 miliardy korun. Nízký počet vzorků v situaci zvyšující se závažnosti byl předmětem dlouhodobé kritiky médií, která inspekci vytýkala nízkou aktivitu, v důsledku které se prodejci pančovaných pohonných hmot čím dál tím méně obávají případných kontrol.

Ministerstvo společně s ČOI ohlásilo pro letošní rok navýšení počtu odběrů vzorků pohonných hmot zhruba o pětinu na 2200 vzorků a využití mobilní laboratoře pro účinnější způsob kontrol, při kterém mohou inspektoři vydat zákaz prodeje závažného paliva na místě.

Zpackaný výběr laboratoří

Loni vyvrcholila snaha ředitelky ČOI Příhodové změnit laboratoř, která testuje a vyhodno-

cuje odebrané vzorky pohonných hmot. Do té doby prováděla testy laboratoř společnosti SGS CR. Důvodem bylo současné provádění testů pro distributory paliv v programu Pečeť kvality. Inspekce vypsal počátkem roku první výběrové řízení, do kterého se přihlásila jen SGS CR. Inspekci ale vadilo, že byl jediný zájemce a soutěž zrušila. Do druhého tendru, ve kterém byly zadávací podmínky „volnější“, se přihlásil opět jediný zájemce – zlínská firma ITC. SGS druhé výběrové řízení ignorovala a požádala o zrušení soutěže. Hlavním důvodem byly podmínky tendru, které neukládaly doložit platné akreditace a umožňovaly po uzavření smlouvy s vítězem následně upravit cenu nebo rozšířit předmět plnění. Poté, co ČOI návrh na zrušení tendru zamítla, podala SGS podnět k antimonopolnímu úřadu (ÚOHS). Ten okamžitě prostřednictvím předběžného opatření tendr zastavil. ÚOHS dosud sice pravomocně nerozhodl, ale všeobecně se předpokládá, že s nejvyšší pravděpodobností bude zrušené i toto výběrové řízení.

Změna vedení ČOI

Mnohem zásadnější událostí však bylo odvolání ústřední ředitelky ČOI Jany Příhodové z funkce, k čemuž došlo v listopadu. Řízením ČOI byl pověřen ředitel inspektorátu ČOI pro Středočeský kraj a Prahu Jan Štěpánek. Odvolání Příhodové přišlo jak „blesk z čistého nebe“. Ministr průmyslu Kocourek rozhodl o odvolání „z hodiny na hodinu“ v pátek 5. listopadu a v pondělí 8. listopadu už Příhodová nepřišla do práce. „Ředitelku ČOI Příhodovou jsem se rozhodl odvolat na základě skutečností, které se negativně podepisují jak na samotné kontrolní činnosti, tak na hospodaření inspekce. ČOI je zmiňována vnitřními a vnějšími spory a dokonce musí čelit soudním žalobám. Ústřední inspektorát vedle toho dlouhodobě neplnil správních lhůt, panují pochybnosti o zadávání zakázek a množí se stížnosti na jeho vedení,“ uvedl Kocourek.

Ministr dodal, že také nebyl spokojen s komunikací dosavadní ředitelky jak s veřejností, tak s ministerstvem. Příhodová se zdůvodněním svého odvolání nesouhlasila a rozešla se tak s minis-

trem ve zlém. Ve funkci působila od dubna 2007, kdy ve vedení ČOI vystřídala Jiřího Pěkného, který se s příchodem Jana Štěpánka na ČOI vrací.

Utajování skončilo

Obchodní inspekce dlouhou dobu odmítala zveřejnit jména čerpacích stanic s nekvalitním palivem, za což byla dlouhodobě veřejností, spotřebitelskými sdruženími a médii tvrdě kritizována. Zveřejnění však odmítala inspekce s odvoláním na právní výklad zákona. Podle ředitelky Příhodové zveřejněním prodejců vadných paliv by ČOI riskovala soudní žaloby. Trvale se problematice zveřejňování čerpacích stanic věnovala média, zejména televize Prima, která dokonce podala na ČOI žalobu z důvodu porušování povinnosti státní instituce poskytovat veřejnosti informace. Na stranu kritiků se postavil i ombudsman. Zájem médií a veřejnosti o výsledky kontrol ČOI u čerpacích stanic zesílil ve druhé polovině roku, kdy občanské sdružení Acta non verba na internet umístilo vlastní seznam čerpacích stanic, kterým byla údajně udělena v loňském roce pokuta. Seznamu se ihned chytla média. Proti formě zveřejněného seznamu a především jeho správnosti a úplnosti se však vymezily asociace ČAPPO a SČS a zejména společnost Benzina, jelikož se v seznamu objevily i čerpací stanice, které v roce 2010 vůbec ČOI nekontrolovala. K autenticitě seznamu se odmítala vyjádřit i samotná inspekce, od níž data o kontrolách unikly a seznam Acta non verba byl zpochybněn. Tlak na obchodní inspekci tak v závěru roku vygradoval na maximum.

Se změnou vedení ČOI se do jejího čela dostali odborníci, kteří v minulém období považovali postoj ČOI ke zveřejňování výsledků kontrol za chybný. Letos v lednu ministerstvo průmyslu a obchodu rozhodlo zveřejnit seznam pokutovaných čerpacích stanic v roce 2010 a ve zveřejňování pokračovat jednou měsíčně i v letošním roce. A to už před platností novely zákona o pohonných hmotách, která zavádí povinnost ČOI výsledky kontrol zveřejňovat. Podle ministerstva údajně došlo k přehodnocení původního právního výkladu na základě několikaměsíčních analýz, které nařídil ministr Kocourek. Impulsem k rychlému rozhodnutí byl nepochybně i rok a půl trvající soudní spor s Acta non verba o poskytnutí informací o pokutovaných čerpacích stanicích ČOI za prodej vadných paliv, který ministerstvo v lednu před městským soudem v Praze prohrálo.

■ Tomáš Mikšovský, Michal Rožkanin

CESTOU KVALITY

PETROL
PARTNER

Staňte se i vy partnerskou čerpací stanicí!

Spojte své podnikání s nejvýznamnějším dodavatelem a distributorem pohonných hmot v České republice.

Odlište se od konkurence a získejte:

- silnou marketingovou podporu významného výrobce motorových paliv
- garanci kvality a spolehlivost dodávek pohonných hmot
- exkluzivní dodávky speciálně aditivovaných produktů Ultradiesel a Ultra 95
- zajištění kontroly kvality prodáváných pohonných hmot ve spolupráci s Ústavem paliv a maziv a další výhody

Pro bližší podmínky spolupráce nás kontaktujte na paliva@unipetrol.cz nebo na níže uvedeném čísle.
Více informací naleznete na www.unipetrolrpa.cz.



Unipetrol RPA, s.r.o.

Obchodní úsek
O. Wichterleho 810
278 52 Kralupy nad Vltavou

tel.: 315 718 390
fax: 315 718 398

www.unipetrolrpa.cz

Kulatý stůl PETROL

Nekvalitní paliva - životu nebezpečná

Nekvalitní pohonné hmoty mají negativní vliv na vozidla životní prostředí a mohou ohrozit životy cestujících. Vyplynulo to z první společné diskuse odborníků ze Škoda Auto se zástupci distributorů paliv a představitelů státu a dozorových orgánů. Setkání významně přispělo ke zefektivnění procesů zlepšování kvality paliv na českém maloobchodním trhu.

Výrobci aut s paliváři u jednoho stolu

Společnost PETROLmedia vyslyšela opakované návrhy ze strany řady příznivců PETROLmagazínu a po delší odmlce uspořádala další setkání u Kulatého stolu PETROL. Navazuje tak na dřívější velice úspěšnou sérii miniseminářů. Kulaté stoly se věnují výhradně aktuální specifické, odborné problematice. Jsou pořádány ve formě workshopů, umožňujících dané téma důkladně prodiskutovat a ve výsledku významně napomoci k jejich řešení.

Tentokrát pořadatel využil nabídky společnosti Škoda Auto prezentovat dlouhodobé poznatky z oblasti vlivu ne-

kvalitních pohonných hmot na agregáty vozidel a diskutovat je s renomovanými odborníky z oboru výroby, distribuce, zkušebnictví a monitoringu kvality pohonných hmot a státní správy. Cílem tohoto Kulatého stolu bylo napomoci procesu zlepšování celkové úrovně kvality prodáváných pohonných hmot na českém trhu, která je v současné době nejhorší za posledních sedm let.

Reklamacce kvality paliva servisem

Technici našeho největšího výrobce vozidel Škoda Auto Mladá Boleslav dlouhodobě sledují vliv závad způsobených

nekvalitním palivem. Servis v případě podezření na závadu vlivem vadného paliva nahlásí případ Technickému servisnímu centru. Škoda Auto provádí vlastní rozbor závad palivového systému. Servisy v takových případech mají povinnost odebrat palivo, které se analyzuje prostřednictvím smluvní společnosti (Trifoservis). Na základě výsledků rozboru paliva se poškozené díly, popřípadě celé skupiny, zasílají k analýze palivového systému ke specialistům (Bosch), kteří určí, zda k poškození došlo vlivem nekvalitního paliva. Pokud palivo dle testů normě nevyhoví a zároveň se potvrdí poškození součástí palivem, pak veškeré náklady na opravu jdou k tíži zákazníka. Ten musí opravu uhradit a následně má možnost vzniklou škodu uplatnit v reklamčním řízení u prodejce pohonných hmot. Jestliže jedna z obou analýz jasně neprokáže poškození palivem a vozidlo je v záruce, pak hradí opravu automobilka.

Zkušenost provozovatelů čerpacích stanic s reklamami kvality paliv zákazníky na základě vyjádření servisů připojil



Zástupci Škoda Auto Martin Lang, Zdenek Dráb, Jan Pavlíček, Jan Machač se před začátkem Kulatého stolu obávali konfrontace rozdílných postojů a stanovisek s petrolejáři...

Václav Loula. Členové ČAPPO, jejichž čerpací stanice díky zavedeným systémům kvality vykazují velice nízkou chybovost, řeší denně zákazníky, kteří se vracejí ze servisů a reklamují kvalitu paliva. Velmi často jde o nečistoty, vodu v palivu, v poslední době se množí stížnosti na obsah biosložek. Okamžitě se odeberá vzorek z čerpací stanice, který je do několika dní zanalyzován. Následně se potvrdí, že palivo je bez závad. Argumentace distributora se opírá o výsledek analýzy paliva a proti závěru servisu je postaven fakt, že ten samý den u předmětné stanice tankovaly stovky zákazníků, ale zrovna tento jediný případ skončil v servisu se závadou. Servis posléze své obvinění bere zpět...

Například až potom se zjistí, že řidič v době, kdy uhodily mrazy, vyjel se starou náplní v nádrži, aniž dotankoval zimní naftu, a palivový systém se mu ucpal. V informovanosti nejen motoristů, ale zejména pracovníků servisů vidí v tomto směru distributori ještě poměrně velké rezervy.

Nekvalitní palivo může ohrozit životy

ČOI i při nižší četnosti kontrol v minulém roce zjistila vysoké množství vážných neshod s normou. Z 880 vzorků nafty byla ve 30 případech potvrzena kontaminace paliva (obsah síty, nadlimitní obsah biosložek apod.). Podobně dopadla statistika monitoringu u benzínů, kde bylo zachyceno celkem 26 vzorků, u kterých byla prokazatelně přimíchána nestandardní příměs, nejčastěji se pančují benzíny rozpouštědly (toluen), technickým benzínem, objevuje s nadlimitní objem biosložky.

Podle zástupců automobilky nekvalitní palivo ohrožuje bezpečnost provozu

a může vystavit životy cestujících vážnému nebezpečí. Automobilka registruje řadu případů, kdy vlivem nekvalitního paliva došlo k zanášení sacích ventilů, motor nereaguje na plyn a ztrácí výkon a vozidlo neakceleroje. To může například při předjíždění být příčinou velmi vážných nehod. Konkrétním případem z této kategorie je porucha ben-

Nekvalitní palivo může vážně ohrozit bezpečnost provozu a životy cestujících

Cíle Kulatého stolu PETROL

- zvýšit účinnost a zefektivnit mechanismy kontrol jakosti paliv
- přispět k zlepšení čistoty trhu v oblasti úrovně kvality prodávaných paliv u čerpacích stanic
- snížit počet reklamačních řízení na vozidla v důsledku použití nekvalitního paliva
- zajistit lepší informovanost širší odborné i laické veřejnosti o vlivu kvality paliv na motorová vozidla

zínového motoru typu FSI, kdy na expertize v koncernové laboratoři VW v Ingolstadtu byla zjištěna přítomnost nežádoucích olejových sloučenin v benzínu, s největší pravděpodobností se jednalo o řepkový olej.

Podle Daniela Dobeše z SGS přítomnost řepkových olejů a jeho derivátů se standardně při monitoringu nezjišťuje, přestože SGS příslušné testovací metodiky má a může analýzu provést. Pokud u výrobců automobilů jde o vážný problém s narůstající četností, vzhledem k závažným důsledkům v podobě vysokých škod i ohrožení života, je potenciální prostor pro další spoluprá- ➤

Účastníci Kulatého stolu PETROL

Za společnost Škoda Auto:

Ing. Jan Pavlíček, MBA (TPA – Vedoucí vývoje zástavby agregátu): Šel jsem sem s určitou obavou z neznáma a s určitou obavou z toho, zda se nedostaneme do názorových rozporů, protože mohly být protichůdné. Odcházím s velice dobrým pocitem, že všechny zainteresované strany táhnou myšlenkově jedním směrem. Budeme určitě připraveni k tomu, abychom společnými silami definovali, jaké mohou mít konkrétní vady paliva závažné dopady na motor.

Ing. Jan Machač (Technické Servisní Centrum): Já bych chtěl poděkovat, za dnešní diskusi, kterou charakterizují třemi slovy: plodná, konstruktivní a přínosná. Největší přínos, vidím na reciprocitě, ať už na úrovni odborné, argumentační nebo novinářské. Všichni, co máme u tohoto stolu společné, je spokojený zákazník, o něj nám všem jde především.

Zdenek Dráb (Technické Servisní Centrum): Pro mě to není nic nového, já se v této problematice pohybuji dennodenně. Trochu mě překvapilo, že metodický pokyn pro odběr paliva a jeho hodnocení, který jsme konzultovali s právníky, vlastně jen částečně platí vzhledem k platné normě ČSN.

Ing. Martin Lang (PST/4 - Ovlivňování výroby): Dnešní Kulatý stůl shledávám jako velice podnětný, musím říci, že je super, že můžeme být jako Škoda Auto u procesu, který kvalitu paliva v České republice zlepšit. Vidím další přínos i v tom, že eventuálně může zlepšit i procesy u nás,

Odborníci z oboru motorových paliv

ing. Václav Loula (ČAPPO- vedoucí odborné sekce kvality paliv): Já doufám, že dnešní diskuse bude pokračovat. Přikláněl bych se, za účasti dalších odborníků, k definování parametrů, které motor ještě snese. Z hlediska zákonných norem s využitím médií, budeme ostře vystupovat proti tomu, že občané tankují i na doporučení nezodpovědných prodejců různé směsi. K čemu je potom homologace vozidel?

ing. Ivan Indráček (SČS ČR- předseda asociace): Stejně jako většinu z vás mě zarazily výsledky poruch vlivem nekvalitního paliva, které poměrně negativně vyznívají pro Česko, Ta nekvalita jde vždy ruku

v ruce s daňovými úniky a já si nemyslím, že by Česká republika byla v tomto výjimkou. Nedávno proběhly informace v tisku o Estonsku, kde mají také ohromné problémy s daňovými úniky. To bylo pro mě zajímavé, poznání s vykřičníkem.

Ing. Daniel Dobeš, PhD (SGS ČR - ředitel divize paliv a maziv): Přestože velmi dlouho spolupracujeme se Škodou Auto, s obchodní inspekcí, i s mnoha sítěmi čerpacích stanic, dnes to bylo poprvé, co jsme měli příležitost se potkat, nikoli s každou ze stran jednotlivě, ale dohromady. Doufám, že z tohoto setkání vzejdou různé pracovní skupiny pro řešení konkrétních dílčích problémů.

Ing. Vladimír Třebický, (SGS ČR, odborník pro laboratorní analytiku paliv): Ty týmy se tady mezi řeči de facto již vytvářely, dnešní setkání je přínosem pro zlepšení kvality a současně i lepší informovanost veřejnosti.

Zástupci státní správy:

ing. Jiří Pěkný, (ČOI, ředitel Kanceláře úřadu): Dnes konečně dostal informace o tom, co de facto může nekvalitní palivo s autem udělat, o čemž jsme vždy zatím jen spekulovali. V nejbližší době bych rád některé z vás oslovil s nabídkou spolupráce na novém projektu kontrol kvality pohonných hmot. Naším cílem je v krátkém časovém úseku nastavit takový systém kontrol, který pomůže trh s palivy vyčistit.

Miloslava Fléglová (ČOI - tisková mluvčí) Já můžu souhlasit se vším, co tady zaznělo. Chtěla bych jenom dodat, že by diskuse měly být zaměřeny zejména k tomu, co můžeme nějakým způsobem ovlivnit. Ze strany České obchodní inspekce je to mimo jiné také právní vědomí nebo vzdělávání spotřebitelů. Doufám, že i do budoucna najdeme společnou řeč a že se nám společnými silami podaří lépe chránit spotřebitele, zprůhlednit a zkvalitnit prodej pohonných hmot a samozřejmě k tomu využít poznatků, které dnes přinesli zástupci automobilky.

Mgr. Pavel Vlček (MPO, vedoucí tiskového oddělení) Jsem opravdu moc rád, že jsme věčně diskutovali s cílem udělat něco správného, bez snahy vymezit proti sobě svá stanoviska. Všichni chceme v pozitivním slova smyslu nastavit pravidla s cílem ochránit lidi, jejich peníze, jejich zdraví, jejich životy.

› ci zúčastněných stran s cílem rozšíření standardního monitoringu, aby se tento problém podařilo náležitě podchytit.

Neshoda v původu vody

Mnoho závad indikovaných servisy u benzinových motorů tvoří nadlimitní obsah biosložek, jejichž důsledkem je velice často zapečení pístních kroužků. Největším problémem je ale přítomnost volné vody v palivu, kterou palivový systém není schopen odfiltrovat. Zejména u systému common rail je vysoce na vodu v palivu senzitivní a dochází k poruše palivového systému a následně ke zničení celého motoru.

Vodu přitom v palivu monitoring ČOI ani společnost SGS v rámci programu Pečeť kvality za celý minulý rok ani v jednom z odebraných vzorků nafty neindikovaly. Na původu volné vody v palivu se odborníci z automobilky s petrolejí neshodli. Daniel Dobeš z SGS v této souvislosti spatřuje určité rezervy v metodickém předpisu, podle kterého servisy provádí odběry vzorků. Servisy totiž odesílají k rozboru pouze jeden litr paliva, zatímco norma stanovuje vzorek minimálně 1,6 litru paliva, aby šlo seriálně provést laboratorní analýzu. Podle Vladimíra Třebického vzniká voda vysrážením ze vzdušné vlhkosti vlivem změn teplot v parním prostoru nádrže vozidla. Argumentaci palivářů ale zástupci výrobce vozidel odmítli na místě přijmout. Všechny provozovatele čerpacích stanic jsou povinni jednou ročně odkalit nádrže, ve kterých se shromažďuje vodní kondenzát. Není ale jisté, zda v rámci snahy o úspory nepřešli majitelé některých čerpacích stanic na dvouletý cyklus či dokonce nepřijali taktiku vyčkávání. Otázka původu vody v palivu tak zůstává důležitým bodem pro budoucí odbornou diskusi a širší spolupráci automobilového průmyslu s paliváři a ČOI.

Nadlimitní obsah biosložky krátí životnost

V poslední době se nejen množí případy prodeje pohonných hmot s nadlimitním obsahem biosložky v rozporu s tím, co prodejce deklaruje. Řada motoristů ve snaze ušetřit za pohonné hmoty míchá standardní palivo, které je pro daný vůz určeno, s vysokoprocenním biopalivem, které je často na čerpací stanici k dispozici na jednom stojanu. Jsou i provozovatelé čerpacích stanic, kteří motoristům radí míchat E85 s klasickým naturelem půl na půl.

Takový případ, kdy prodejce zákazníkovi neposkytuje řádné informace v souladu s odbornou péčí, lze podle Miloslava Fléglové z ČOI kvalifikovat jako nekalé obchodní praktiky a vážné porušení zákona o ochraně spotřebitele.

Jan Machač kategoricky tento hit v současnosti velmi rozšířený mezi motoristy odmítá, protože vozidlo na spalování takové směsi není konstruováno a zákonitě dochází k výraznému snížení jeho životnosti. Opakované tankování paliva přivodí závady, které se projevují dlouhodobě. Zvýšený obsah nežádoucích látek v nekvalitním palivu likviduje systém čištění spalin, což má za následek nevyhovující emise. U benzinových motorů je ovlivněna senzorika motoru a dochází k výraznému zkrácení životnosti lambda sond či katalyzátorů. Zvýšený obsah biosložky v naftě má kupříkladu za následek snížení životnosti diesel partikul filtru ve výfukovém systému. Dochází k jeho zalepení a nutnosti jeho výměny nákladem cca 20.000 korun například již po 50.000 ujetých kilometrech namísto 150.000.

Ztráta důvěry zákazníka

Technické servisní centrum Škoda Auto, kde se scházejí hlášení z celého svě-

ta, zaznamenává největší problémy s kvalitou paliva v Česku a v Polsku. Ve vyspělých státech Evropy poruchy palivových systémů vlivem vadných paliv prakticky neexistují. Překvapením je, že se nevyskytují například ani na Ukrajině či v Rumunsku.

Jiří Pěkný by proto rád získal podobnou statistiku poruchovosti napříč státy v Evropě i od dalších výrobců automobilů, aby ČOI mohla nastavit nový systém monitorování kvality paliv v Česku. Jeho cílem bude efektivně snížit v současnosti vysokou chybovost na úroveň srovnatelnou například s Belgií, kde před deseti lety byla kvalita paliv přímo katastrofální a dnes je nejlepší. Cílem ČOI je maximálně ochránit trh před nejakostními palivy. Podle Pěkného na tom vydělá stát (v současné době se odhaduje daňová ztráta na více než 10 mld. ročně), zvýší se obrát solidním prodejcem u čerpacích stanic na úkor podvodníků a úsporu zaznamenají i prodejci vozidel a jejich zákazníci za opravy porouchaných vozidel.

Pavel Vlček z MPO by uvítal, kdyby se na základě statistických dat od automobilů s počty a příčinami poruch vlivem vadného paliva podařilo definovat kritéria, kdy při zjištění výsledků laboratorních testů dochází k poškození vozidla zákazníka. To by výrazně napomohlo zpřesnit připravovanou kategorizaci závad v jakosti motorových paliv. Pokud má na základě zákona ministerstvo povinnost zveřejňovat veškeré případy pochybení, pak podle Ivana Indráčka z SČS musí zavést jednoznačnou kategorizaci závad, která zjednoduší orientaci laické veřejnosti ve zveřejněných výsledcích monitoringu ČOI.

■ Kulatý stůl PETROL připravil a moderoval Tomáš Mikšovský,
Foto: Tomáš Mikšovský

2900krát v Evropě

Značka s budoucností!

Změňte do budoucna, kontaktujte nás!

Eigl a.s./AVIA
Příkop 4, 604 52 Brno
telefon: 545 213 000
fax: 545 240 983
e-mail: office@eigl-co.cz

AVIA INTERNATIONAL
Badenerstrasse 329, 8003 Zürich
www.avia-international.com
e-mail: info@avia-international.com

www.eigl.at

Vážně dobrá. **AVIA**



Spolehlivý partner

motoristů, prodejců i výrobců automobilových paliv

při výběru efektivní aditivace



Složení aditivů VIF se pružně přizpůsobuje narůstajícímu přidávání biosložek do benzínu a do nafty, aby byly dosahovány maximální účinky a nejlepší ochrana motorů.

Benadit BA se nově používá i pro ochranu sedel výfukových ventilů motorů pracujících s palivy LPG nebo CNG. Je vhodný pro kapilární dávkovací systémy i pro dávkování čerpadlem.



BOHATÉ ZKUŠENOSTI A PORADENSKÁ ČINNOST NA VYSOKÉ ÚROVNI

VIF, s.r.o.,
Volutova 2523, 158 00 Praha 5, tel.: 235 520 133,
e-mail: vif@telecom.cz, www.vif.cz



Čerpadláři v defenzívě

Prakticky každý provozovatel čerpací stanice se dostal do situace, kdy musí řešit reklamaci kvality nakoupeného paliva s rozzlobeným zákazníkem, kterému v servisu sdělili, že mu nekvalitní pohonné hmoty zničily vůz.

Obsluha v nepříjemné situaci

Řada čerpací stanic se potýká s problémem, jak účelně čelit nařčení některých zákazníků o prodeji nekvalitních pohonných hmot. Přitom patří mezi seriózní prodejce, kterým jde o jejich dobré jméno u zákazníků a o svoji čerpací stanici pečují. Pravidelně odkalují nádrže, pohonné hmoty zpravidla nakupují od prověřených prodejců na základě dlouhodobých kontraktů, nejčastěji od rafinérie nebo státního Čepa a čerpací stanice prošla i kontrolou ČOI. Přesto čas od času musí čelit rozčilenému zákazníkovi, který přijde s tvrzením, že natankoval benzín nebo naftu, auto mu nejede a v servisu mu řekli, že závada vznikla v důsledku nekvalitního paliva. V první chvíli má zákazník nad obsluhou „navrch“ a je třeba s ním tak závažnou reklamaci řešit v klidu a asertivně. Pro-

vovatel čerpací stanice (pokud si sám není vědom pochybení na své straně) se ocitá v nesnadné pozici, jelikož zpravidla nebyl v příslušném autoservisu přítomen a nemohl posoudit okolnosti zjištění servisních techniků.

Servisy se brání reklamaci vozidla

Pokusy některých servisů přesvědčovat zákazníky, že příčinou poruchy motoru nebo poškození palivové soustavy je „nekvalitní palivo“, se bohužel pravidelně objevují. Někteří představitelé servisů s oblibou takové hodnocení paliva vydávají jen na základě svých laických představ, aniž by nechali palivo přezkoušet v laboratoři standardními postupy. Pokouší se o to zejména v záruční době vozidla, když má být závada bezplatně opravena, aby nemuseli uznat záruku, ale i po nepovede-

né běžné opravě, aby neutrpěla jejich pověst u zákazníků. Zákazník pak uplatňuje reklamaci u provozovatele čerpací stanice, kde palivo nakoupil.

Otázka je, jak se provozovatel čerpací stanice může bránit. To je důležité, protože ne vždy to skončí jen na úrovni diskuze či výtek zákazníka, ale existují případy žalob o náhradu škod pohybujících se v deseti tisících nebo až ve stovkách tisíc korun.

Postupovat podle reklamačního řádu

Čerpací stanice má mít reklamační řád, který stanoví i postup vyřizování reklamací kvality paliv. Jednou z důležitých částí je zajištění důkazního vzorku. Bez toho nelze k reklamaci zaujmout stanovisko. Vzorek musí být odebrán z nádrže vozidla způsobem popsaným v normě, vhodným zařízením, a proto lze doporučit objednat tuto službu u certifikovaného inspekčního orgánu, který zajišťuje, že identita vzorku je z právního hlediska nezpochybnitelná. Servis ale identifikuje poškození

vozidla nekvalitním palivem v mnoha případech až po demontáži poškozených součástí, před kterou se musí obsah palivového systému včetně nádrže vypustit. Pokud není možné odebrat vzorky z nádrže, musí být při vzorkování dodrženo alespoň několik hlavních zásad standardního postupu.

Odběr vzorku

Provede-li odběr vzorku jen servis, není jeho původ uznatelný, při odběru v servisu musí být přítomen zákazník, a nejlépe i zástupce čerpací stanice, které zákazník nákup nekvalitního paliva reklamuje. Pokud se na vyzvání nemůže druhá strana dostavit, tak alespoň musí být přizvána nestranná osoba (nikoliv jen další zaměstnanec servisu nebo majitel vozidla), která podepíše protokol o odběru vzorku. Zejména pokud je odhad škody na vozidle vysoký, doporučuje se servisu přizvat k odběru vzorku a sepsání protokolu notář. Jde sice o další náklady, které však mohou významně práva zúčastněných ochránit od další eskalace nedůvěry a zpochybňování postupu servisu, kdy může celá věc skončit až u soudu.

Pro odběr vzorků musí být použity vhodné vzorkovnice, prokazatelně suché a čisté, nestatčí odebrat palivo jen do jedné vzorkovnice, požaduje se minimálně

Bez důkazního vzorku nelze k reklamaci zaujmout stanovisko.

do dvou, aby jedna mohla být uložena v servisu a druhá předána laboratoři k posouzení, případně

se provede odběr do dalších vzorkovnic, které si převezmou jednotliví účastníci reklamačního sporu, mají-li o to zájem. Vzorkovnice musí být ihned uzavřeny a zabezpečeny, alespoň přelepku uzávěru opatřenou podpisy účastníků. Vzorkovnice musí být na místě označeny štítkem, na kterém jsou alespoň tyto údaje: druh paliva, reg. značka vozidla, místo odběru (včetně firmy) a datum odběru, pokud je odebráno vzorků více, např. ze dna a jiného místa nádrže, musí to také být na štítku uvedeno.

Protokol o odběru

Protokol o odběru musí být neprodleně vystaven a podepsán všemi přítomnými osobami s uvedením dne a hodiny odběru vzorku a vystavení protokolu. Vzorek bez protokolu není věrohodný. Vzor protokolu je k dispozici například na internetových stránkách www.cappo.cz.

Je-li při vizuální prohlídce vzorků zřejmá přítomnost vody (zákal, kapky u dna) nebo nečistot (rez, písek aj.), nesplňuje palivo evidentně požadavky normy, ale tyto kontaminace nemusí pocházet z posledně natankovaného

paliva, mohly se v nádrži postupně nahromadit. Je třeba přezkoumat těsnost uzávěru, používá-li se mytí vozidla tlakovou vodou apod., a posoudit druh nečistot, což někdy odhalí jejich původ.

O tom, jestli palivo splňuje požadavky normy, může rozhodnout pouze akreditovaná laboratoř na základě výsledků provedených zkoušek.

Prodejní doklad a vzorek

Stěžující si zákazník musí především doložit prodejci nákup pohonných hmot účtenkou. Provozovatel čerpací stanice by měl požadovat o odběr vzorku z nádrže vozidla v servisu, pokud již tak servis spolu se zákazníkem učinili, má právo požadovat předložení správně odebraného vzorku s protokolem a písemné vyjádření servisu. V žádném případě nezakládá právo zákazníka na reklamaci jen sdělení, že tam někdo něco řekl o nekvalitním palivu, a pokud nemá servis své tvrzení doložené zkouškami paliva, může mu nařčený prodejce pohrozit právním postupem.

Někteří distributoři pohonných hmot postupují při reklamování paliva podle zásady: Po tankování vozidlo odjelo bez závad od čerpací stanice a tudíž jakost je v pořádku a reklamaci odmítají uznat. Značkové firmy se snaží o kvalitu paliva zákazníky přesvědčit, i když jde o další náklady. Příkladem

OMV podle oblastního manažera Zdeňka Koblihy postupuje maximálně otevřeně. Na čerpací stanici je vždy součástí každé dodávky pohonných hmot atest výstupní kontroly o kvalitě pohonných hmot. Když má zákazník nějaké pochybnosti o kvalitě, obdrží kopii tohoto certifikátu. Pokud nadále přetrvává jeho pochybnost o kvalitě prodáváných produktů a trvá na tom, že natankoval špatnou hmotu, jsou na místě před zákazníkem odebrány dva vzorky do suchých skleněných nádob, jeden vzorek pro zákazníka a jeden vzorek pro společnost OMV. Tyto vzorky jsou před zákazníkem zapečetěny a podepsány. Samozřejmě vzorek, který zůstal v držení společnosti OMV, je odeslán k přezkoušení. Po obdržení výsledků z akreditované laboratoře kontaktujeme zákazníka. „Zatím se ze 100 % vždy potvrdilo, že prodávaná pohonná hmota je bez závad,“ konstatuje Kobliha.

■ Tomáš Mikšovský

Foto: Tomáš Mikšovský

Redakce děkuje za pomoc při zpracování tématu Vladimíru Matějovskému, Miloši Podrazilovi (ČAPPO), Jiřímu Frolichovi (TV Prima) a Zdeňku Kobliho (OMV).
Zdroj: TV Prima

Reklamací lze řešit i jiným způsobem



Zcela odlišně od ostatních provozovatelů čerpacích stanic řeší reklamace pohonných hmot společnost Tank ONO, která volí nápadně vstřícný postup vůči zákazníkům. TV Prima ve zprávách ze dne 18. srpna 2010 přinesla ohromující reportáž z další dvacítky čerpacích stanic Tank ONO. Reportáž přinesla důkaz, že společnost vyplácí řidičům škody na zničeném autě přímo na ruku jako na běžícím pásu. U tohoto distributora s extrémně nízkými cenami se nejedná o náhodu. Hned dvakrát v nedávné minulosti zařadila TV Nova do hlavního bloku večerních zpráv případ hromadného vyplácení desítek motoristů, kteří zůstali s nepojízdnými vozidly stát několik metrů za stanicí Tank ONO. Důvod takového postupu je jasný – jde o to, aby se na veřejnost neprovalilo, že prodávají nekvalitní palivo. V reportáži TV Prima se pan Honza svěřuje, že v únoru se těšil na lyže do Alp, zaplatil si dopředu hotel, permanentky, den před odjezdem natankoval plnou nádrž. Tím jeho těšení skončilo. Ve tři ráno auto již nenastartoval. Zjistilo se, že natankoval špatný benzín. Při reklamaci na stanici jej čekalo překvapení: „No jo, vy už jste asi padesátej. Běžte si za vedoucím.“ Vedoucím asi po 10 vteřinách přemýšlení zaplatil vše – opravu, reklamované palivo včetně výdajů za propadlý zájezd. Když redaktori na tu samou čerpací stanici zavolali, vedoucí barvu nepřiznal: „Jste jediný, kdo si stěžuje. Nikdo tady nic jiného nehlásil.“ Když ale redaktori Primy přišli s kamerou přímo na čerpací stanici, přiznali její zástupci, že řidičům veškeré škody propláceli. Celkem to podle nich přišlo společnosti Tank ONO skoro na půl milionu korun, které rozdělili mezi 350 poškozených motoristů. Podle pana Honzy měl vedoucí čerpací stanice v záměru celkovou škodu uplatnit u pojišťovny. „On to hrál na pojišťovnu. Dali jsme mu všechny podklady, co jsme vypláceli lidem za faktury... Jak on si to vyřešil, to nevím,“ uzavírá reportáž TV Prima z čerpací stanice Tank ONO pan Honza.

ČEPRO disponuje víceúrovňovým systémem kontroly kvality

Nová praxe zlepší kvalitu pohonných hmot

Díky úpravě legislativy se řidiči mohou nyní dozvědět, které čerpací stanice nabízí nekvalitní benzín a naftu. O tom, jak hlídá pohonné hmoty největší státní distributor paliv, společnost ČEPRO, jsme diskutovali s jejím obchodním ředitelem Janem Duspěvou.



Česká obchodní inspekce nedávno zveřejnila seznam čerpacích stanic, které nabízejí nekvalitní benzín či naftu. Jde o správný krok?

My současnou aktivitu České obchodní inspekce vítáme. Jsem rád, že se podařilo změnit legislativu a inspekce může nyní bez větších zábran zveřejňovat seznam „hříšníků“ s nekvalitními pohonnými hmotami. Jsme také připraveni sami nebo v rámci ČAPPO se dále podílet na zvyšování kvality pohonných hmot na českém trhu. Za důležité považuji při zveřejnění hříšníků uvést i konkrétní druh neshody, tak aby motorista věděl, jestli se jedná o neshodu neohrožující zdraví a motor vozidla či naopak o závažné porušení norem.

Jakým způsobem současná aktivita ovlivní chování provozovatelů čerpacích stanic?

Pevně věřím, že provozovatelé čerpacích stanic a jejich majitelé si budou nyní dávat mnohem větší pozor na kvalitu nabízených pohonných hmot, a to mimo vlastní zdroj těchto pohonných hmot především na kvalitu technologických postupů při dopravě autocisternou a při manipulaci na vlastní čerpací stanici. Někteří z nich se mohou samozřejmě začít bránit a svalovat vinu na ty druhé, nežádá zcela neoprávněně na své dodavatele. Pokud se ale prokáže, že dodavatel splnil veškeré nároky na kvalitu, a to jak během skladování, vydání a přepravy pohonných hmot směrem k prodeji, pochybení nemusí být na straně distributora, ale naopak může být u dopravce či u provozovatele čerpací stanice.

Společnost ČEPRO je největším státním distributorem paliv v ČR. Jak vypadá kontrolní mechanismus, který zmiňujete?

ČEPRO má na základě svých dlouhodobých zkušeností vypracovaný jedinečný systém ke sledování kvality pohonných

hmot postavený na několika stupních kontroly. V první řadě odebíráme pohonné hmoty od certifikovaných rafinérií, z 99 % se jedná o rafinérie společností Eni, MOL, PKN a Shell. Naši pracovníci pečlivě kontrolují pohonné hmoty již při vstupu do systému ČEPRO, během manipulace i při jejich výdeji. Díky třinácti moderně vybaveným laboratořím můžeme provádět kontroly velmi rychle a v kterékoliv fázi skladování či expedice. Počet analyzovaných vzorků se v rámci našeho vlastního kontrolního systému blíží číslu 70.000 ročně. Samozřejmostí jsou také zavedené systémy jakosti dle norem ČSN nebo auditu kvality u všech dodavatelů pohonných hmot i biosložek.

Interní kontroly leckdy nemohou zajistit úplnou nestrannost výsledků. Dohlíží na vás také nezávislé subjekty?

Spolupracujeme s nezávislou institucí SGS, která u nás působí jako dozorcí orgán nad naším vlastním systémem sledování kvality. Ve skladovacím a distribučním systému ČEPRO je tento dozor prováděn v rámci projektu „Monitoringu terminálů“. V loňském roce SGS ve skladech ČEPRO odebrala a následně prověřila celkem 824 vzorků, přičemž shoda s požadavky normy byla v 99,15 % případů. Na našich čerpacích stanicích EuroOil provádí kontrolu kvality pohonných hmot v rámci celorepublikového projektu „Pečeť kvality“, tam byla zaznamenána 98,6 % shoda s legislativními požadavky u 1085 vzorků. Samozřejmě, že ani síť EuroOil se nevyhnula kontrole České obchodní inspekce, ani v tomto případě inspektoři nezjistili žádnou závadu.

Systém kontroly je u vás nastaven na řadě úrovní. Jak má ale běžný řidič na čerpací stanici poznat, zda to, co tankuje, je opravdu kvalitní palivo?

Všechno je otázkou zájmu samotných řidičů. Chápu, že benzín nebo naftu tanku-

jete přímo do auta, bez možnosti kontroly kupovaného zboží. Bohužel se zákazníci prozatím až příliš často řídí cenou a otázku kvalitu zanedbávají, což může mít neblahé účinky na výkon a provoz vozidla, ve svém důsledku pak i na stav financí majitele vozu.

Společnost ČEPRO by z povahy věci měla mít také určitou vizi do budoucna. Jaký je váš výhled pro trh pohonných hmot?

Ještě minimálně dvě desítky let budou ve světě a zejména v České republice převládat dva základní druhy paliv – benzín a motorová nafta. To však nic nemění na faktu, že aktuálním trendem jsou alternativní paliva, především biopaliva (B30, B100, E85) a další, jako jsou zkapačněné ropné plyny (LPG), stlačený zemní plyn (CNG) nebo různé varianty hybridních motorů. Neustále rostoucí doprava nás bude stále více nutit k zamyšlení nad používáními palivy, způsobem jízdy, dopady na životní prostředí a především využívání dostupné energie.

Co pro to dělá vaše společnost?

ČEPRO v této souvislosti nezůstává pozadu. V oblasti nakládání s alternativními palivy se dokonce domnívám, že naše zkušenosti nás staví na jednu z prvních pozic v Evropě. V oblasti distribuce alternativních paliv do pohonných látek přimícháváme zákonné procento biosložky a na trh uvádíme vysokoobjemová biopaliva B100, B30 a E85, mimo alternativní paliva prodáváme i speciálně aditivovaná paliva, která mají unikátní užité vlastnosti. V mrazivém období nabízíme například výběrové palivo Optimal Diesel, které má pro současné období vylepšené vlastnosti díky zvýšené koncentraci speciálního aditiva.

■ PR Čepro



Druhý nejvyšší objem zpracované suroviny od roku 2003

Česká rafinérská zpracovala loni 7,3 milionu tun ropy



Česká rafinérská zpracovala v roce 2010 v obou rafineriích téměř 7318 tisíc tun ropné suroviny, což je druhý nejvyšší objem od přechodu na přepracovací režim v roce 2003. Tento výsledek, na němž se podílejí všichni tři zpracovatelé (Unipetrol RPA, Eni Česká republika a Shell Czech Republic), potvrzuje aktivní přístup k eliminaci krizových dopadů, strategický význam a konkurenceschopnost společnosti.

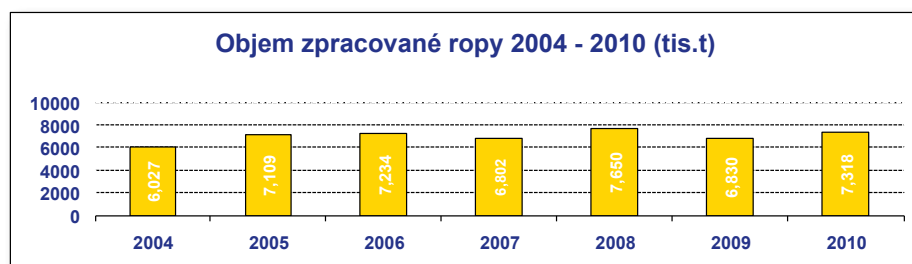
S ohledem na probíhající ekonomickou krizi a recesi odvětví zpracování ropy byl aplikován tzv. krizový management nákladů, čímž se podařilo dosáhnout významného snížení nákladů.

Během roku 2010 Česká rafinérská úspěšně prověřila zpracování alternativních rop v rafinerii Litvínov a optimalizovala formulaci motorových paliv. Snížil se počet neplánovaných odstávek zařízení v obou rafineriích (byť koncem roku se situace zkomplikovala provozními

omezeními v obou rafineriích) a byla udržena jejich průměrná vysoká disponibilita v porov-

nání s předchozími lety. Na konci roku 2010 ve společnosti pracovalo 640 zaměstnanců. Společnost splnila svou povinnost přimíchávat biokomponenty do motorových paliv uvolňovaných do daňového oběhu ČR (bio-ethanolu do automobilového benzínu a MEŘO do motorové nafty), a to v objemech uložených novelou zákona platnou v období od 1. 1. do 31. 5. 2010 a následně od 1. 6. 2010.

Česká rafinérská zorganizovala řadu akcí odpovídajících dlouhodobě pěstované sociální odpovědnosti jak vůči zaměstnancům, tak i okolí rafinerií.



Česká rafinérská mezi největšími dárci

Filantrop roku 2010			
Pořadí největších dárců (podle výše darů v milionech Kč)		Pořadí nejštedřejších dárců (podle výše daru v poměru k ekonomickým ukazatelům)	
		Poměr k tržbám Poměr k zisku	
1. ČEZ	374,5	1. KPMG	0,55 % 16,90 %
2. OKD	134	2. OKD	0,43 % 6,73 %
3. Česká spořitelna	53,1	3. GlaxoSmithKline	0,15 % 6,92 %
4. Česká pojišťovna	46,4	4. ČEPS	0,22 % 3,27 %
5. ČEPS	31,7	5. Česká rafinérská	0,10% 2,71 %

Fórum dárců ČR, Byznys pro společnost a Czech TOP 100 vyhlásily výsledky žebříčku TOP firemní filantrop 2010 o pořadí největších firemních dárců a v řadě kategorií ocenily nejúspěšnější dárcovské projekty uplynulého roku. Svými výsledky se již řadu let účastní i Česká rafinérská a je dobře, že i v letošním žebříčku se umístila na čelním pořadí. V pořadí největších dárců (podle výše darů v milionech Kč) se Česká rafinérská umístila na 13. místě a na 5. místě v pořadí nejštedřejších dárců (podle výše daru v poměru k ekonomickým ukazatelům).

Při vyhlášení výsledků bylo konstatováno, že dobročinnost českých firem i přes uplynulé krizové roky se rozvíjí jak kvantitativně, ale i kvalitativně zaváděním nových efektivních forem a projektů, do kterých se stále více zapojují zaměstnanci firem, často v počtu několika stovek ze všech stupňů řízení těchto firem. O tomto trendu svědčí i to, že v letošním roce byla poprvé vyhlášena i kategorie malých a středních firem, které se mohly pochlubit velmi zajímavými a efektivními projekty.

■ PR Česká rafinérská, Foto: Česká rafinérská



Den dobročinnosti 2010 v Dětském domově Kralupy nad Vltavou

Prokazatelná 49% úspora emisí skleníkových plynů

Výrobce bionafty PREOL obdržel mezinárodní certifikát ISCC

PREOL získal jako první výrobce bionafty u nás mezinárodně platný ISCC certifikát, prokazující dlouhodobou udržitelnost podmínek výroby bionafty v celém životním cyklu – od pěstitelů řepkového semene, přes sběrná místa, až po konečný proces výroby a spotřeby bionafty.



Produkce bionafty v PREOL

- výrazné snížení emisí skleníkových plynů oproti klasické naftě,
- pro pěstování řepky je využívána vhodná orná půda, která byla i v minulosti pro tyto účely používána,
- řepka pro výrobu bionafty je pěstována podle zásad správné zemědělské praxe,
- zaměstnanci, kteří se podílejí na výrobě, pěstování, skladování a dopravě, pracují v souladu s pracovními a sociálními podmínkami obvyklými v Evropské unii.

úspěšně prošla procesem certifikace za účelem ověření vlivu na životní prostředí, a to jako první ve svém oboru a regionu. Certifikace prokázala dlouhodobou udržitelnost podmínek výroby bionafty v celém životním cyklu, od pěstitelů řepkového semene, přes sběrná místa, až po konečný proces výroby a spotřeby bionafty. PREOL tak může deklarovat, že při pěstování řepky a spotřebě všech surovin nutných pro výrobu biopaliv jsou dodržovány veškeré podmínky na dlouhodobě udržitelnou výrobu a splněny požadavky evropské legislativy.

Mezinárodně uznávaný systém ISCC byl vypracován na základě směrnic Evropské unie o podpoře a využívání energie z obnovitelných zdrojů (2009/28/ES, 2009/30/ES). Certifikovaná biopaliva, která splní základní podmínky dlouhodobé udržitelnosti, by se měla odlišit od těch, která mají negativní vliv na životní prostředí. Samotný proces certifikace je komplexní systém prokazování a podložených výpočtů s cílem dokázat splnění stanovených kritérií. Ty musí být jednak splněny při pěstování a sklizni biomasy, v případě PREOLu řepky, jejího skladování, přepravy, zpracování a spotřeby. Musí být prokázáno snížení emisí skleníkových plynů v celém životním cyklu produkce biopaliva, který začíná na poli a končí v nádrži motorového vozidla.

První certifikovaná bionafta v ČR

Na evropských trzích uspěje v příštím roce pouze certifikovaná bionafta, u které byly, kromě užitných vlastností, prokázány i naprosto pozitivní vlivy na životní prostředí.

Společnost PREOL, která je členem skupiny Agrofert, uvedla před rokem do provozu nejmodernější jednotku na výrobu bionafty s kapacitou 100.000 tun ročně, získala nyní mezinárodní certifikát dle systému ISCC (International Sustainability and Carbon Certification).

Úspora emisí skleníkových plynů při výrobě bionafty se promítne v roce 2011 i do české legislativy. Musí být dosaženo minimálně 35% snížení emisí oproti emisím z použití klasické

motorové nafty. Díky své moderní technologii prokázal PREOL při výrobě a spotřebě bionafty 49% úsporu emisí skleníkových plynů oproti emisím vzniklým z použití fosilní motorové nafty. Bionafta z firmy PREOL dosáhla zmiňovanou úsporu skleníkových plynů a již dnes a s velkou rezervou splnila tento budoucí legislativní požadavek. Mezinárodně platný ISCC certifikát, bez kterého by PREOL nemohl prodávat své produkty již od prvního ledna 2011 např. do Německa, získal PREOL jako první výrobce bionafty u nás.

Udržitelnost v celém životním cyklu

Bionafta vyráběná ve společnosti PREOL

V Evropě uspěje v příštím roce pouze certifikovaná bionafta.

PREOL
member of AGROFERT group

■ PR PREOL

Foto: archiv PREOL

SHERON

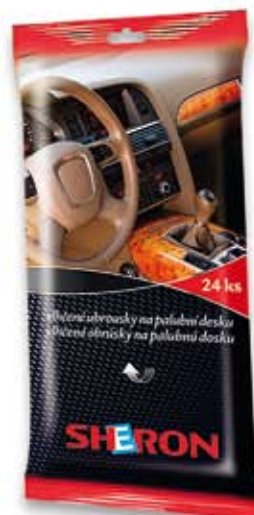
PETROL
PARTNER



SHERON



SHERON



SHERON



SHERON



SHERON



SHERON

DOPŘEJTE SI ORIGINÁL

První výrobce bioetanolu v ČR s certifikátem udržitelnosti

Agroetanol TTD splnil podmínky trvalé udržitelnosti



Společnosti Cukrovary a lihovary TTD i její dceřiná společnost Agroetanol TTD úspěšně prošly procesem certifikace udržitelnosti od pěstitelů cukrové řepy až po výsledný produkt – bioetanol.

Trvale udržitelný bioetanol

Společnosti Cukrovary a lihovary TTD, a. s., a její dceřiná společnost Agroetanol TTD, a. s., se staly součástí certifikačního systému ISCC (International Sustainability and Carbon Certification), který na základě směrnic Evropské unie o podpoře a využívání energie z obnovitelných zdrojů (2009/28/ES, 2009/30/ES) zaručuje, že při výrobě biopaliv byly dodrženy základní podmínky udržitelnosti, kterými jsou snižování emisí skleníkových plynů, udržitel-

né nakládání s půdou, ochrana přírodních stanovišť a podmínky sociální udržitelnosti.

V praxi to tedy znamená, že společnosti Cukrovary a lihovary TTD, a. s., a Agroetanol TTD, a. s., úspěšně prošly procesem certifikace udržitelnosti od pěstitelů cukrové řepy, přes první sběrné místo až po konečný proces výroby bioetanolu, a to jako jedny z prvních ve svém oboru a regionu.

Mohou tak svým zákazníkům deklarovat, že při pěstování cukrové řepy a spotřebě všech surovin nutných pro výrobu biopaliv jsou dodržovány veškeré podmínky na udržitelnou výrobu a že jsou splněny požadavky evropské legislativy. To znamená, že vyrábí bioetanol technologií, která zajišťuje snížení emisí skleníkových plynů oproti fosilním palivům, že pro pěstování

E85 v ČR nabízí již více než 100 čerpacích stanic.

cukrové řepy je využívána stávající orná půda, která byla i v minulosti pro výrobu cukrové řepy používána, že cukrová řepa je pěstována podle správné výrobní praxe a že zaměstnanci, kteří se podílejí na výrobě bioetanolu, pracují v souladu s pracovními a sociálními podmínkami obvyklými v Evropské unii a České republice.

Bioetanol – jedna z alternativ

Termín bioetanol se používá pro označení kvasného lihu určeného k palivovým účelům. Má vysokou výhřevnost a je možné ho s dobrou účinností spalovat v plynových turbínách či kotlích. Největší využití má ale bioetanol jako motorové palivo. Spaliny lihu neobsahují popel a síru a mají nižší podíl oxidu uhličitého a oxidu dusíku. To je hlavní důvod, proč se bioetanol využívá v automobilové dopravě ke snižování emisí skleníkových plynů. V České republice se od 1. června loňského roku



přimíchává do benzínu 4,1 % bioetanolu. To je součástí závazku vůči Evropské unii, kterým jsme se zavázali do roku 2020 nahradit 10 % paliv v dopravě obnovitelnými zdroji.

Tomu by měla napomoci i vysokokonzentrováná směs bioetanolu a benzínu – palivo E85.

Palivo E85 – výhodné pro pumpaře i řidiče

Palivo E85 je v současnosti rozšířené již na více než stovce čerpacích stanic. Čerpadlářům nabízí možnost nahradit bez jakýchkoliv dalších nákladů dosluhující Special 91 a získat nové zákazníky. Zemědělcům přináší možnost zpracování a odbytu jejich nadprodukce místo toho, aby svou sklizeň rozhazovali po polích nebo po silnicích. A konečně řidičům nabízí při současných rekordních cenách pohonných hmot výhodnou alternativu k fosilním palivům a ještě možnost udělat něco pro životní prostředí.

■ PR Cukrovary a lihovary TTD,

Jakub Hradiský

Foto: TTD





Acis , Construction and Technology Services, s.r.o.

Působí na českém trhu od roku 1991 v oblasti výstavby, údržby a servisu čerpacích stanic.
Společnost je držitelem certifikátů ISO 9001:2000, 14001:2004, SCC*:2002, OHSAS 18001: 1999

Komplexní služby v oblasti výstavby, servisu a údržby čerpacích stanic :

- Poradenství v oblasti výstavby , údržby a servisu čerpacích stanic
- Financování – pomoc při zajištění finančních prostředků na výstavbu ČS
- Projektční činnost – zpracování projektové dokumentace pro ÚR, SP, inženýring
- Facility management – správa budov, objektů či areálů
- Metrologie – autorizované středisko na ověřování průtokových měřidel a měřících sestav
- Čištění a defektoskopie nádrží , těsnostní zkoušky nádrží a potrubí, odkalování, čištění lapolů , ČOV, zaměření lokace místa úniku pohonných hmot z potrubí a nádrží v nedostupných místech (pod vozovkou, v zásypu, apod.)
- Autorizované měření emisí
- Jiskrové zkoušky nádrží a potrubí
- Výstavba čerpacích stanic a ostatních investičních celků, zajištění výstavby ČS jako generální dodavatel
- Call centrum – přijímání a odbavování závad včetně jejich evidence v nepřetržitém provozu 365 dní v roce.
- Revize plamenojistek, veškeré elektrevize, revize plynu, hasicích přístrojů, hydrantů
- Vedení evidence ČS (úřední ověřování měřičů , pneuměřičů, apod.)
- Servisní služby 24 hodin denně celoročně – servis prováděný na základě certifikátů od výrobců všech tuzemských a zahraničních renomovaných značek výdejních technologií
- Servis řídicích systémů Shop 2000, Euroshop, Adast POS, Microlec, Marketr, Huth, apod.
- Periodické prohlídky dle ČSN 65 02 02
- Servis kontinuálního měření hladin – Veeder Root, Site Sentinel, Stic (enraf nonius), Labko, Hectronic, Fafnir, USTD II.

V případě hlubšího zájmu o společnost Acis, podrobnosti naleznete na internetových stránkách www.acis.cz

Acis, Construction and Technology Services, s.r.o

Hlavní 124, 252 45 Zvole, Praha- západ
Tel: +420 271 073 550, Fax: +420 271 073 223
e- mail: cc@acis.cz

PETROL
PARTNER



Je v Česku tlačný systém novým trendem?

Ultratiché tankování

V posledním roce v České republice stoupl počet nových čerpacích stanic, na nichž byl instalován u nás méně tradiční tlakový systém. Hlavním důvodem je nepochybně jeho efektivita při nasazení na velkokapacitní čerpací stanice s požadavkem nadstandardní spolehlivosti, vysokého výkonu a rychlosti výdeje pohonných hmot.



První čerpací stanici s tlakovým systémem v ČR postavila na začátku 90. let společnost OMV u D1 v Pávově. Mnozí řidiči navyklí na rychlé vrčení stojanu při tankování z ultratichého chodu stojanů na této pumpě znejistěli, zda produkt opravdu vytéká z výdejní pistole.

Česká tradice – sací systém

Mnozí investoři při záměru o výstavbě čerpací stanice v minulosti zpravidla příliš nerozmýšleli, zda ji realizovat v sacím, anebo tlačném systému. Tradičně u nás téměř všichni dávali přednost systému sacímu, kde v každém stojanu je sací čerpadlo pro dopravu produktu z podzemní nádrže. Přestože na čerpacích stanicích se sacím systémem v určitých případech je možno potrubní rozvod řešit i páteřním rozvodem s tzv. hřebenovými odbočkami, zpravidla

vedou ke každému stojanu samostatné potrubní řady. Teprve na počátku 90. let se objevily v Česku první čerpací stanice v tlačném systému. Pravděpodobně pro mnohé řidiče bylo první setkání s tlačným systémem počátkem 90. let na ČS OMV – Pávov na D1 u Jihlavy. Prvním a dominantním znakem pro každého zákazníka byla tehdy moderní ČS s podezřele tichými a nechvějícími se výdejními stojany. Překvapení z tichého chodu bylo tak velké, že mnozí řidiči dokonce znejistěli, zda produkt opravdu vytéká z výdejní pistole.

Jednodušší a kratší potrubí

Z pohledu investora, majitele a provozovatele ČS pak u tlačných systémů nejde jen o velmi kultivovaný chod výdejního stojanu, ale především o úsporu investičních nákladů, spolehlivost, ekonomičnost, maximální výkonnost a bezpečnost použité technologie. Základní úspory, kompenzující vyšší cenu samotných čerpadel, jsou dvojího druhu.

Především jde o úsporu potrubních rozvodů. Potrubní větev daného produktu jde z nádrže jen jedna a prochází přes všechny výdejní místa od prvního po poslední výdejní stojan. Oproti sacímu systému jsou tak dvouplášťové potrubní rozvody podstatně kratší (cca o 60 %).

Druhou jednoznačnou úsporou je pořízení výdejních stojanů, které musí být levnější, neboť jsou bez sacích čerpadel. V neposlední řadě dlouhodobé zkušenosti ukazují, že čerpadla pro tlačný systém jsou skutečně bezúdržbová a mohou běžet po celou dobu fyzické i morální životnosti čerpací stanice (15 – 20 let), aniž by provozovatel o nich věděl.

Spolehlivost na prvním místě

Vlastní ponorné čerpadlo se instaluje přímo na víko nádrže a jeho motor, resp. podávací turbína je umístěna a točí se v produktu u dna nádrže. Samotný princip turbínového čerpadla má již dlouhou historii například v podobě čerpadla do studny u nás známého jako „Nautila“. Pro čerpání pohonných hmot jsou na trhu u nás čerpadla od dvou výrobců z USA – Red Jacket a FE Petro. Jako první se narodilo čerpadlo Red Jacket. Důvodem k jeho vývoji byla mimo jiné i skutečnost, že u čerpacích stanic v teplých lokalitách a při dlouhých potrubních rozvodech či potřebě vyšší dopravní výšky sací čerpadla selhávala v důsledku kavitace – tvorby parních bublin v dopravovaném produktu. Tlačné čerpadlo tento problém nezná. Vývoj neustále pokračuje a tak jsou dnes k dispozici různé typy čerpadel v provedení s teleskopickým propojením mezi hlavou čerpadla na víko nádrže a vlastní turbínou, což výrazně usnadňuje instalaci čerpadel a odpadá nutnost tlakové zkoušky. Turbína ponorného čerpadla se točí přímo v dopravovaném produktu a motor v turbíně je přímo chlazen a mazán příslušným produktem.

Výkon čerpadel lze navýšit

Oba přední výrobci dodávají čerpadla ve dvou výkonových řadách na ČS pro čtyři pistole (turbína 550 W), nebo šest a více pistolí (turbína 1,1 kW) s cca 40 l/min. přes pistolí. Sací systémy k tomu používají sací jednotky vybavené el. motory s výkonem cca 550 až 750 W pro dvě pistole, tzn. že při použití tlakových čerpadel se jedná i o energetické úspory.

K dispozici je i čerpadlo s proměnlivými otáčkami s výkonem 2 k (1,5 kW), které mění otáčky čerpadla a tedy výkon podle počtu otevřených pistolí. Jedno takové čerpadlo se běžně používá až pro osm pistolí v případě 40 l/min./1 pistolí.

Pro průtoky přes pistole např. 80, 90, 120 nebo 130 l/min. se používá propojení sprážením více ponorných tlakových čerpadel do jednoho centrálního potrubí vedoucího ke stojanům. Tato konfigurace (Master/Slave) se běžně používá na velkokapacitních ČS a moderních truck centrech (např. Agip-Truck centrum Rozvadov nebo EuroWag Rozvadov).

Obrovskou výhodou tlakových čerpadel je také i možný budoucí bezproblémový „upgrade“ na výkonu při pozdější změně požadavků na průtoky přes pistolí, nebo při navýšení počtu stojanů a rozšiřování

výdejních míst. Tento „upgrade“ zabere 15, možná 30 minut a spočívá jen v záměně stávajícího motoru-turbíny za výkonnější při zachování stávajícího korpusu čerpadla, napájecích kabelů a připojeného potrubního systému.

Spolehlivost a bezpečnost

V případě výpadku ponorného čerpadla na čerpací stanici s tlakovým systémem hrozí, že vypadne příslušný produkt na celé čerpací stanici, zatímco u sacích systémů vypadne produkt jen na jednom výdejním stojanu a ostatní stojany tento produkt dále vydávají. Tento argument je logicky správný, ale praxe ukazuje, že díky vysoké spolehlivosti ponorných čerpadel není pří-

liš opodstatněný. U prvních instalací v USA byly osazeny čerpadla dvě, aby v případě výpadku jednoho čerpadla mohlo být okamžitě nasazeno čerpadlo re-

zervní. Praxe však ukázala, že ČS stanice byla v provozu 15–20 let a náhradní turbína se nedostala ke slovu. Podobné zkušenosti má i Antonín Tesař ze společnosti Tank Tech, která je distributorem tlakových čerpadel v ČR: „Od prodeje prvního ponorného čerpadla v roce 1995 držíme nepřetržitě skladem jednu náhradní turbínu pro ope-

„Za 15 let jsem v Česku řešil jen dvě poruchy ponorného čerpadla...“

Antonín Tesař, Tank Tech



rativní zajištění náhradního dílu. Za 15 let jsem v Česku řešil jen dvě poruchy ponorného čerpadla, přičemž v jednom případě se jednalo o poruchu způsobenou chybnou manipulací s čerpadlem při otevření nádrže.“

V momentě zaplavení ČS vodou při stále častějším výskytu záplav a povodní nedochází v případě tlačného systému ke škodám, protože čerpadla jsou v uzavřených nádržích, kam se voda nedostane. U sacího systému dojde k zaplavení elektromotorů čerpadel, instalovaných ve stojanech, a tyto motory je většinou třeba vyměnit za nové.

Přechod na tlakový systém při rekonstrukci

Lze přejít na tlakový systém při rekonstrukci starší čerpací stanice v případě ➤

Názory a zkušenosti odborníků

■ Jiří Koutný

technický ředitel, Dresser Czech Republic, s.r.o.

Je pravda, že tlakový systém se používal spíše sporadicky. Polemizovat lze s poznatkem, že u sacího systému je každý stojan napájen jedním potrubím, u moderních stojanů jsou například i tři stojany napájeny jedním sacím potrubím. Provozní spolehlivost čerpadel uvedených typů můžeme potvrdit.

Proti úsporám v ceně při instalaci tlakového systému je potřeba započítat cenu za čerpadlo a další specifické prvky tlakového systému. U čerpadel je nutno mít zajištěnu funkci tlakové kontroly, kdy při zvednutí výdejní pistole na stojanu proběhne test tlaku v potrubí, stojan vydává produkt s naprogramovanou prodlevou několika sekund, aby mohlo proběhnout vyhodnocení testu. Bez těchto opatření se zvyšuje riziko havárie na čerpací stanici při používání tlakového systému.

Navíc je potřeba uvést zmínku o ochraně životního prostředí při poškození stojanu, najetím do stojanu apod., kdy musí být zajištěno tlakové potrubí pod stojanem lomovými ventily, které uzavřou přítok do stojanu, jinak dochází k úniku ropných látek na výdejní plochu pod tlakem, což je zvláště nebezpečné. Stejně tak je při odjezdu vozidla od stojanu se zasunutou pistolí v hrdle potrubí do nádrže vozidla nutná ochrana trhací spojkou na výdejní hadici. Tyto případy jsou spíše úsměvné, ale ze zkušenosti víme, že se takové příhody v praxi stávají.

Tím samozřejmě nezpochybňujeme výhody tlakového systému, s nímž máme při správném servisu a údržbě dobré zkušenosti.

DRESSER Wayne

■ Martin Všečka

prokurista, vedoucí servisu ČR, ACIS

Oba typy systému (jak tlačný, tak sací) na trhu existují (i v ČR) vedle sebe řadu let. Celou tu dobu se také vedou pravděpodobně nikdy nekončící diskuze o tom, zda je lepší mít na ČS tlačný nebo sací systém. Je to stejné jako diskuze automobilových nadšenců o tom, zda je lepší mít auto s náhonem na přední nápravu nebo s poháněnou nápravou zadní.

Ve výsledku je to tak, že každá z variant má své výhody a své nevýhody a ty jsou generálně téměř vyrovnané. Je třeba je vždy posuzovat individuálně a hlavně velice obezřetně z hlediska vhodnosti pro daný případ. U ČS je optimálním řešením vždy pečlivé posouzení konkrétní realizace tak, aby byl pro daný případ použit ten skutečně nejvhodnější a nejefektivnější systém. Je nanejvýš vhodné pečlivé uvážení daného projektu odborníkem, v tomto případě projektantem technologie, ve spolupráci s investorem. Při některých realizacích čerpacích stanic jsme dokonce vyhodnotili, že nejefektivnější bude využití kombinaci obou systémů na jediné stanici, kdy např. pro multiproduktové stojany pro tankování osobních vozidel byl použit systém sací a pro výdejní místa naftových stojanů pro tankování nákladních vozidel byl použit systém tlačný. Ale ani tento model, který je vysoce efektivní pro jednu konkrétní čerpací stanici, nemusí být vhodný pro stanici jinou.

ACIS

› výměny stojanů za nové? Podle odborníků je to možné, ale projekt vyžaduje vždy individuální posouzení. Ne vždy musí být přechod na tlakový systém rentabilní.

U rekonstrukcí čerpacích stanic staršího provedení při využití nového tlakového systému je potřeba nahradit stávající samostatné rozvody potrubí k jednotlivým stojanům novým centrálním potrubím ve dvouplášťovém provedení s indikací úniku namísto stávajících jednoplášťových rozvodů v kanálech apod. tak, aby byla zajištěna naprostá spolehlivost tlakového potrubního rozvodu. Je třeba mít na paměti, že čerpadla mohou být dovybavena pro tlakový test potrubí před výdejem pohonných hmot. To je pak nutno zohlednit při nastavení odpovídající časové prodlevy na elektromagnetickém ventilu výdejšího stojanu. Pokud v původním stojanu není, je nutno stojan tímto ventilem dovybavit. Tlakovými systémy se běžně řeší nejen dodávka paliv z podzemních nádrží, ale i z nadzemních tanků s doplněním systému o elektromagnetický a přetlakový ventil.

Rozhodující spolupráce s odborníky

K některým původním a tradičním investorům, kteří se nebáli použít tlačný systém již dříve (např. OMV, Conoco Jet či ČS Globus), přibývají dnes postupně další, např. Benzina, Shell, Agip a mnoho dalších soukromých investorů. Není rovněž bez zajímavosti, že ponorná čerpadla se uplatnila

nejen v provozu čerpacích stanic, ale jsou instalována např. pro dopravu rozpouštědel při výrobě barev, plnění pohonných hmot na výrobních linkách automobilů (např. Škoda Auto, KIA Žilina, Hyundai Nošovice), pro dopravu pracího benzínu na rekuperačních linkách ve skladech Čepro anebo pro plnění leteckého paliva na letištích.

Při volbě systému tankování je důležité posoudit společně se zkušenými odborníky a projektanty vhodnost volby tlakového systému pro konkrétní čerpací stanici. Obecně lze říci, že tlakový systém je vhodný pro velké, frekventované čerpací stanice a čerpací stanice s požadavkem zabezpečení vysokého výkonu a rychlosti výdeje pohonných hmot například pro kamiony, letadla, lokomotivy a podobně. Bez tlakového systému se neobejdou čerpací stanice s velkou vzdáleností mezi výdejšími stojany a skladovacími tanky, například kde není možnost instalovat nádrže v dosahu sacích možností výdejších stojanů. U většího počtu vysokovýdejevých stojanů tlakový systém otevírá možnost postupného uvádění dalších čerpadel do provozu při zvýšeném odběru pohonných hmot. S rostoucím počtem výdejších stání a výkonem výdeje narůstá energetická úspora, která je v těchto případech velkou výhodou tlakového systému.

■ *Téma zpracoval: Tomáš Mikšovský*

Foto: Tomáš Mikšovský, Tank Tech

Redakce děkuje za pomoc při přípravě tématu a poskytnutí podkladů odborníkům ze společností Tank Tech, ACIS a Dresser Czech Republic



Atributy tlakového systému

10x PRO tlakový systém:

1. Vyšší spolehlivost.
2. Kratší potrubní systém rozvodu ke stojanům.
3. Levnější výdejší stojany.
4. Výrazně nižší náklady na servis
5. Menší provozní náklady (úspora el. energie).
6. Svoboda při projektování čerpací stanice (bezproblémová doprava paliva na větší vzdálenosti a výšky).
7. Možnosti pro další jednoduché rozšíření stanice.
8. Odolnost vůči různým druhům paliva a jejich aditivům.
9. Odolnost vůči extrémním změnám teploty.
10. Odolnost a bezpečnost při zaplavení vodou.

Kde se jednoznačně tlakový systém prosazuje:

1. Velké čerpací stanice s delším potrubním systémem.
2. Rychlý a výkonný výdej pro kamiony.

Nejčastější závady indikované servisními firmami:

Tlakový systém vyžaduje kromě odborného provedení instalace periodickou kontrolu a péči provozovatele příslušné čerpací stanice stejně jako ostatní technologie. Proto uvádíme nejčastější závady, se kterými se setkává servisní firma na čerpacích stanicích s tlakovým systémem:

1. Lomové ventily jsou nefunkční, poškozené najetím vozidla do stojanu. Poškození napojení potrubí může mít závažné důsledky.
2. Poškození vnitřní el. instalace čerpadla při neodborné instalaci, hlavně teleskopického systému potrubí v nádrži.
3. Neprovádí se kontrola flexibilních hadic na připojení čerpadla na tlakové potrubí. Hadice jsou jednoplášťové, známé jsou případy poškození a výtoku produktu do šachty a do okolí šachty, kdy čerpadlo trvale vydávalo produkt.



**Budete stavět čerpací stanici..
Nehledejte jinou cestu,
zajedte si do BAESTu...**

PODZEMNÍ ČERPACÍ STANICE

NADZEMNÍ ČERPACÍ STANICE



QUATRO 80m³



BEST CLASSIC 16m³



SKLADOVACÍ NÁDRŽE 2x80m³; 1x5m³



BEST BASIC 16m³

BAEST Machines & Structures, a.s.
Černoletská 1930, 256 01 Benešov
Jaroslav Novotný tel.: 721 933 062
e-mail: jaroslav.novotny@baest.cz
<http://www.baest.cz>



Obchodní pobočka Brno
Svatopetrská 9, 647 00 Brno
Vilém Bayer tel.: 725 782 065
e-mail: vilem.bayer@baest.cz
<http://www.baest.cz>

Biopaliva mohou ovlivnit bezpečnost a přesnost výdeje

Vliv biopaliv na provoz výdejních zařízení

Se zavedením biopaliv do standardní nabídky pohonných hmot v posledních čtyřech letech probíhá permanentní široká diskuse odborné i laické veřejnosti o vlivu biopaliv na výdejní technologie čerpacích stanic.

Vliv negativních vlastností biopaliv

Stejně jako rozsáhle odbornou i laickou veřejností diskutovaná problematika odolnosti motorů a palivových systémů motorových vozidel je nutné se podrobně a dlouhodobě zabývat vlivy biosložek v kapalných motorových palivech na hydraulický systém výdejních stojanů a další komponenty technologického zařízení čerpací stanice – nádrží, potrubních systémů i ventilací, ale zejména prvků, které bezprostředně zabezpečují ekologickou a požární bezpečnost (protiexplozivní pojistky) a požadované metrologické parametry. Z hlediska požadavků na odolnost vůči účinkům biopaliv můžeme položit rovnítko mezi palivové systémy motorových vozidel a hydraulické systémy výdejních systémů pohonných hmot.

Výrobci automobilů a výdejních zařízení pohonných hmot zajímají zejména vlastnosti tohoto paliva, které negativně ovlivňují provozní a technické parametry zařízení. V případě E85 se jedná zejména o vliv vyššího obsahu biolihiu na materiály součástí. Také u bionafty při kontaktu s větším množstvím vody vznikají z bionafty mastné kyseliny, které mohou způsobit korozi palivového systému. S korozivním působením citovaných agresivních složek biopaliv (i když v podstatně menším měřítku) musíme počítat i u hydraulických systémů výdejních stojanů a dalších zařízení pro čerpání a měření objemu kapalných paliv.

Funkčnost, životnost a přesnost výdeje

V automobilovém průmyslu probíhá v posledních letech dynamický vývoj spalovacích motorů a jejich palivových systémů pro vysoce koncentrovaná biopaliva. Na evropský trh již řada automobilek zavedla celou škálu automobilů na směsné benzínové palivo E85 a automobilů s dieslovým motorem na bionaftu s obsahem vyšším než 30% FAME, nákladní vozidla na B100

(čistě FAME – v Evropě převládá řepkový olej). Při vývoji motorů a palivových systémů automobilů a jejich dlouhodobých testů bylo získáno mnoho poznatků a zkušeností, které potvrzují řadu negativních vlastností vysoce koncentrovaných biopaliv – vliv na spalovací proces, koroze palivového systému, degradace těsnících materiálů atd.

Stejně jako u palivových systémů automobilů, tak i u hydraulického systému výdejních stojanů je nutné stoprocentně vyloučit zjištěné negativní účinky biopaliv na funkci, životnost a zejména přesnost výdeje, která je pro všechny výdejní stojany na kapalně pohonné hmoty od 1. listopadu 2006 stanovena v ČR nařízením vlády č. 464/2005 Sb. (směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/22/ES – MID – třída přesnosti 0,5).

Problémy při čerpání

Již v devadesátých letech minulého století se firma Adast Systems intenzivně zabývala odolností stojanů vůči neropným produktům v rámci vývoje nového čerpacího agregátu a průtokoměru pro řadu výdejních stojanů, která byla uvedena na trh v roce 1996. Komplexní hydraulický systém stojanů této generace plně vyhovoval pro paliva s obsahem neropných produktů (biosložek) podle současně platných norem, pro bionaftu až s maximálním obsahem 30% FAME (v ČR MEŘO). Bylo využito získaných zkušeností s první generací bionafty, kterou tvořily výlučně methylestery bez jakýchkoliv přísad. Hlavní nevýhodou bylo, že estery způsobují bobtnání dílů a těsnění z klasické pryže a korozi lakovaných povrchů. U čistého FAME se při nízkých teplotách (pod -10 °C) velmi zvyšuje viskozita, což způsobuje problémy při čerpání, zejména při dynamickém odlučování vzduchu v čerpacím monobloku.

Testy nasměrovaly vývoj

Při vývoji současné generace stojanů ty-

pové řady V-line v letech 2003 až 2006 již bylo koncepčně uvažováno se zaváděním pohonných hmot s nadstandardním podílem biopaliv. U inovovaného čerpacího agregátu a všech typů průtokoměrů byla realizována další opatření k zabezpečení dokonalé odolnosti vůči dlouhodobému působení směsných paliv s majoritním obsahem biosložek. Adast Systems kromě komponentů hydrauliky – čerpacího agregátu a objemových měřidel, které vyrábí podle vlastního know-how, aplikuje do svých výdejních stojanů další komponenty (elektromagnetické ventily, výdejní pistole, vývěvy aj.) od externích evropských dodavatelů, se kterými úzce spolupracuje na jejich vývoji. Většina komponent je vyvíjena zakázkově na základě zadání a přesné specifikace konstrukce a parametrů. Dlouhodobé testy například prokázaly, že pro bionaftu s vyšším obsahem FAME (B10 až B100) je nutné aplikovat speciální výdejní hadice s ochranou proti působení esterů.

Modifikace pro vysokoobjemová biopaliva

Při vývoji kompletního hydraulického systému stojanů V-line byly v maximálně míře aplikovány i poznatky a zkušenosti z automobilového průmyslu. Ve spolupráci s dodavatelskými firmami byly vyvinuty nové materiály (např. na kluzná ložiska, těsnění), u kterých byly aplikovány nové technologie pro povrchovou ochranu funkčních dílů s vysokou odolností proti působení koncentrovaných biopaliv. Firma rovněž využila cenné zkušenosti z vývoje výdejních stojanů pro výdej vysoce agresivní močoviny (AdBlue) používané do SCR katalyzátorů u nákladních vozidel.

V roce 2006 firma Adast Systems uvedla na trh speciální modifikaci nové řady V-line Bio pro výdej směsných paliv s vysokým obsahem biosložek E85 a nafty s obsahem více jak 30% FAME. Po dlouhodobých provozních zkouškách byla v roce 2008 zavedena do výroby speciální modifikace V-line Bio Oil určená pro výdej vysoce viskózních rostlinných olejů, které se používají jako palivo pro dieslové motory těžkých nákladních vozidel a mechanismů (např. v zemědělství, kamenolomech, povrchových dolech). Konstrukční provedení a parametry těchto stojanů umožňují výdej rostlinného oleje s dynamickou viskozitou do 1000 mPa.s při čerpacím výkonu 40 až 80 l/min a provozní teplotě okolního prostředí od -20 °C do +60 °C. Hlubokou minusovou provozní teplotu umožňuje speciální provedení karoserie s důmyslným systémem vytápění.

■ Ing. Pavel Pokorný

Autor je ředitelem pro strategii ve společnosti Adast Systems, pokorny@adastsystems.cz
Redakčně upraveno

ADAST
systems



TATSUNO EUROPE

Ocean Line BMP 4000.OE EURO

Elektronické výdejní stojany na kapalná paliva



Výdejní stojany TATSUNO řady **Ocean Line** BMP 4000.OE EURO slouží k výdeji kapalných ropných produktů. Jsou to moderní jednostranné nebo oboustranné výdejní stojany s jednou až osmi výdejními pistolemi, pro čerpání 1 až 4 palivových produktů.



Charakteristika stojanů:

- nový originální design
- odolné laminátové prvky
- hydraulika TATSUNO (Japonsko)
- grafické displeje
- účinná rekuperace par
- konfigurace dle požadavků zákazníka



TATSUNO EUROPE a.s.
www.tatsuno-europe.com

Nová univerzální plastová vložka NISA 2010

Kvalita pro třetí tisíciletí

Nové pohonné hmoty s obsahem biosložek a dalších aditiv budou v jistém směru agresivnější a tudíž náročnější na uskladňování. Firma ETK vyvinula a certifikovala novou univerzální plastovou vložku do nádrží, odolnou nejen naftě, benzínům, ale i palivu E85 či stoprocentnímu FAME.

Trendy v palivech určily směr vývoje v ETK

Světové zásoby ropy klesají. V době, kdy tato informace vešla ve známost, objevilo se mnoho návrhů, jak tuto pro lidstvo vzácnou surovinu nahradit. Teorií, jak nahradit ropné produkty v automo-

bilovém průmyslu, bylo velmi mnoho. Některé uskutečnitelné a jiné by se spíše vyvíjaly ve sci-fi literatuře, ale již před několika lety přicházely první zprávy o reálných náhradách automobilových benzínů a motorové nafty. V současnosti biosložky obsažené v naftě nebo stoprocentní koncentrát FAME, plně nahrazující



motorovou naftu, již není žádná utopie, ale zcela konkrétní produkt nabízený zákazníkům. Ani nahrazování automobilového benzínu na sebe nedalo dlouho čekat a vysokoprocenní biopalivo E85, také přichází ve známost širšímu okruhu spotřebitelů.

Firmě ETK bylo jasné dávno předtím, než tato biopaliva byla oficiálně uvedena na trh, že nároky na skladování těchto médií budou daleko vyšší než na skladování stávajících produktů. Už po zkušenostech s klasickou bionaftou jsme si uvědomovali, že tyto nové látky budou v jistém směru agresivnější a tudíž náročnější na uskladňování. Proto jsme téměř okamžitě započali s vlastním vývojem technologie uskladňování biopaliv. Na základě dlouhodobých poznatků v oboru svařování folií (vložek) do skladovacích nádrží na ropné, chemické a jiné produkty a dokonalých znalostí v oboru montáže vložek do nádrží, naše firma tento způsob rekonstrukce jednoplášťových nádrží považuje stále jako nejlepší a nejekonomičtější, což je podpořeno více než dvacetiletou praxí v tomto oboru.

2008 – nový materiál vložky

Problém však nastal v tom, že ani jeden druh materiálu, se kterým jsme doté doby pracovali, nebyl použitelný pro nové druhy biopaliv. Byli jsme tedy nuceni odstartovat vývoj nového materiálu, který by byl odolný vůči biosložkám ve všech směrech. Začátkem roku 2008 jsme skutečně měli v rukách materiál,

který dle našich testů a pozorování splňoval požadované nároky. Proto jsme vzorky materiálu nechali zkoušet ve výzkumném ústavu ITC Zlín, kde byla dle ČSN EN 13 160 – 7 testována propustnost, pevnost svaru, rozměrová stálost, ohebnost za nízkých teplot a změny hmotnosti. Vhodnost materiálu byla prověřována pro produkty nafta, benzin, MEŘO a ETHANOL. Výsledky testů dopadly nad očekávání dobře ve všech sledovaných kritériích.

Certifikace univerzální vložky

Dalším krokem vývoje bylo zhotovení několika pilotních vložek, pro použití ve skutečných nádržích na skladování PHM. Na vlastní náklady jsme vyvložkovali nádrže na čerpací stanici KM-PRONA v Mladé Boleslavi, kde se v té době začal prodávat produkt E85 (ethanol). Ostatní produkty jsme již testovali na našich čerpacích stanicích ETK Praha-Průmyslová, ETK Hodkovice nad Mohelkou a ETK Liberec-Kunratická (byli to pravděpodobně první čerpací stanice s trojplášťovými nádržemi). Takto vyvložkované nádrže jsme podrobili důkladné každodenní kontrole, abychom zjistili chování materiálu, když je vystaven vlivům proměnlivých tlaků a teplot měnícímu se množství skladovaného média

a s tím související pnutí materiálu. Zhruba po osmnáctiměsíčním testování jsme byli připraveni požádat o certifikaci nového druhu plastové vložky „NISA 2010“

NISA 2010 umožňuje v nádrži skladovat benzin a druhý den naftu či etanol.

dle ČSN EN 13 463 -1: 2009, ČSN EN 13 160 – 7: 2003 a ČSN EN 13 160 – 1: 2004 FTZÚ v Ostravě Radvanicích. Pro vystavení certifikátu bylo zapotřebí doložit nejen výsledky z ITC Zlín, ale provést odborná měření inspektorem FTZÚ již

nainstalované vnitřní plastové vložky „NISA 2010“ na čerpací stanici v Mladé Boleslavi. Na základě všech těchto podkladů byl firmě ETK vydán certifikát pro

univerzální plastovou vložku NISA 2010. Obrovskou výhodou našeho nového produktu NISA 2010 je to, že můžete v nádrži skladovat benzin a prakticky druhý den naftu či ethanol. Toto je hlavní důvod, proč si provozovatelé čerpacích stanic prakticky ihned po certifikaci nechali své nádrže rekonstruovat právě tímto druhem folie.

S touto univerzální plastovou vložkou jsou již provozovány nádrže na čerpacích stanicích Benzina, KM-PRONA, ČSAD Uherský Brod a PKN ORLEN v Polsku.

Úspěšná prezentace na AutoZum Salcburk

V lednu tohoto roku jsme se zúčastnili výstavy v rakouském Salcburku. Zde jsme získali řadu kontaktů a byli příjemně překvapeni, jak velký zájem naše nová vložka vzbudila nejen mezi rakouskými klienty, ale zcela konkrétní poptávky máme i ze zemí, jako je Turecko, Spojené arabské emiráty, Srbsko, Bělorusko, Bulharsko a mnoho dalších, kde se rekonstrukce skladovacích nádrží pozvolna rozbíhá. Na základě úspěchů rakouské výstavy se budeme v průběhu letošního roku prezentovat na výstavách v Německu, Polsku a Slovensku.

■ PR ETK
Foto: ETK



Nový trend v prodeji kapalin do ostříkovačů

Tankování nemrznoucí kapaliny přitahuje zákazníky na čerpací stanici

Zákazníci si rychle oblíbili cenově výhodné a komfortní tankování kapaliny do ostříkovačů. Výdejní systém se stojanem přímo na refýži čerpací stanice Shell ve Zlíně - Vršavě přináší provozovateli nové zákazníky, zvýšený obrát při dobré marži a o mnoho menší starosti s likvidací prázdných obalů.

Systém výdeje kapaliny

- Výdejní stojan FlowControl V3H-12Nádrž s tlačným čerpadlem a potrubní rozvod
- Připojení k řídicímu systému čerpací stanice
- Elektroinstalace



Zákazníkům na čerstvou novinku upozorňuje pracovník venkovní obsluhy.

pro plastový zásobník přizdítk ke stávajícímu úložišti nádrží zvláštní kobku, která je zakryta klasickým důmovými víkem. Připojení stojanu k pokladně Shop 2000 od Unicode Systems bylo velmi jednoduché, protože stojan má standardní elektroniku. Na obrazovce pokladny jednoduše přibyl další stojan s označením Ostříkovače. Na závěr byl na refýži umístěn poustač s lákavou cenou za litr kapaliny a mohlo se začít prodávat.

Konkurenceschopná cena, stejná marže

Hned od spuštění prodeje kapaliny do ostříkovačů prostřednictvím stojanu se začaly projevovat jeho marketingové přednosti.

Především cena pro zákazníky je více než lákavá. „Pohybuji se lehce kolem supermarketové ceny. Díky tomu, že nákupka

na stáčený produkt je nižší, mohu zachovat stejnou marži jako u balené kapaliny,“ říká spokojený Kubát. Zákazníky na čerstvou novinku upozorňuje pracovník venkovní obsluhy, který jim napoprvé i předvede, jak se dá kapalina do ostříkovačů natankovat. Zákazníci kromě výhodné ceny oceňují jednoduché tankování, při kterém kapalina v plnicím hrdle nepění a velmi dobře a rychle se tak naplní celá nádržka, což je o mnoho pohodlnější než nalévání z plastového obalu.

Dalším nezanedbatelným přínosem zejména v letošní zimě, která tolik přeje prodeji nemrznoucích kapalin, je minimalizace poměrně velkého problému s likvidací plastových nádob od ostříkovačů, která je ve Zlíně stejně jako i v jiných městech zpoplatněna. „Spousta zákazníků bere ekologii vážně, nezůstávají za námi hromady „petek“. Společně můžeme přispět ke zlepšování životního prostředí,“ dodává Robert Kubát.

Zákazníci tankují vždy plnou nádrž

I když je stojan teprve šestý měsíc v provozu, nemůže si ho Kubát při pohledu na statistiku prodeje vynachválit. „Domníval jsem se, že poklesne prodej balených kapalin ve prospěch tankování. Ale k mému překvapení podle meziročního srovnání prodeje balené neklesly a prakticky celý objem prodeje kapaliny přes stojan je navíc!“ usmívá se Kubát. Předpokládá, že by mohli zákazníci kromě nákupu balených kapalin za letošní zimu vytankovat okolo 8.000.000 litrů nemrznoucí směsi.

Všichni zákazníci totiž prakticky bez výjimky tankují plnou nádrž ostříkovačů, protože nejsou omezeni objemem prodejního obalu. To je

základní faktor zvýšeného obrátu. „Jakmile si zákazník tankování jednou vyzkouší, už se pravidelně vrací. Dobrá cena a kom-

fortní tankování nám přilákalo na čerpací stanici i nové zákazníky, kteří zde začali pravidelně nakupovat i pohonné hmoty a zboží v shopu,“ spokojeně uzavírá Robert Kubát.

■ PR Flow Control

Foto: Tomáš Mikšovský

flowcontrol

FlowControl s.r.o.

Průmyslová zóna 161, 674 01 Třebíč
flowcontrol@email.cz

Výhody tankování kapaliny

- Nižší nákupní cena stáčených produktů
- Komfortní plnění zásobní nádoby (bez pění a rozlití v okolí hrdla)
- Zákazníci tankují plnou nádrž (nejsou limitováni obsahem láhve)
- Odpadá problém likvidace prázdných obalů

Instalace prakticky bez omezení provozu

Na čerpací stanici Shell ve Zlíně její provozovatel Robert Kubát na podzim minulého roku instaloval na centrální refýži výdejní plochy stojan FlowControl pro výdej kapaliny do ostříkovačů. Vzhledem k nečekaně brzkému začátku zimní sezóny rozhodnutí o investici do zařízení přišlo doslova za pět minut dvanáct. Samotná instalace servisním technikům netrvala ani šest hodin. A to i přesto, že potrubní vedení k zásobníku a datové kabely k pokladně se protahovaly podzemními kanály. „Stará koncepce čerpací stanice se v tomto případě stala výhodou, stačilo jen vybrat písek z šachet a po natažení kabelů a potrubí zase zasypat. Nejdůležitější na tom bylo minimální omezení provozu naší čerpací stanice,“ chválí rychlost montáže Kubát. Plastový zásobník na 1,2 m3 kapaliny s vestavěným tlačným čerpadlem lze na čerpací stanici umístit kdekoli v zázemí. Robert Kubát nechal

Starosti s technologií nechte profesionálům



PETROL
PARTNER

Již devatenáct let nabízíme spolehlivý servis čerpacích stanic a kvalitní technologická řešení pro čerpací stanice a průmysl.

Výdejní stojany - Řídící a pokladní systémy- Hladinoměry
Hadice - Vysavače a Kompresory - Čerpadla - CNG stanice
Spodní technologie - Technologie pro plnění leteckých paliv

Osušovače rukou Dyson Airblade šetří náklady

Ve srovnání s běžnými osušovači jsou provozní náklady nové generace osušovačů rukou pětinové a oproti papírovým ručníkům dokonce desetinové. Provozovatel čerpací stanice může na jejich provozu ušetřit až deset tisíc za měsíc.

Kolik stojí osušení rukou?

Řada provozovatelů čerpacích stanic si ani neuvědomuje, na kolik může přijít osušení rukou jejich zákazníků po návštěvě toalety. Tím, že jsou tyto náklady v porovnání s jinými náklady čerpací stanice relativně nízké, tak jim provozovatelé čerpacích stanic nevěnují tolik pozornosti. A zatímco u jiných nákladů zvláště v době krize uvažují, jak by mohli ušetřit, na možnost úspory za osušení rukou zapomínají. Při vhodné volbě způsobu osušení rukou lze přitom ušetřit desítky tisíc ročně, u frekventovaných čerpacích stanic úspory převyšují 100 tisíc korun ročně.

Nejnákladnějším způsobem osušení rukou jsou papírové ručníky, jichž navíc často lidé vytáhnou z dávkovače více, než kolik skutečně potřebují. Pokud toaletu čerpací stanice navštíví 1000 lidí denně, činí roční náklady na tento způsob osušení rukou zhruba 110.000 korun. Běžné osušovače rukou dokážou být šetrnější oproti papírovým ručníkům, ale přesto při stejné „vytíženosti“ toalety jejich roční náklady přesahují 38.000 korun. Nejvýhodněji však ze srovnání vychází nízkoenergetický osušovač ru-

kou Dyson Airblade, jehož provoz ročně vyjde, opět při stejné vytíženosti, pouze na 7300 korun. To představuje 15násobnou úsporu peněz ve srovnání s papírovými ručníky!

Zákazníci jsou spokojenější

Levnější provoz a tím i nižší náklady nejsou jedinou předností osušovačů rukou Dyson Airblade. Další důležitou vlastností této nové generace přístrojů je rychlost, s jakou ruce osuší. Zatímco teplovzdušné osušovače foukají vzduch z rozměrných otvorů relativně pomalu a doba sušení přesahuje 30 sekund, vzduch z osušovačů Dyson Airblade proudí ze dvou 0,3 milimetrů úzkých protilehlých štěrbin rychlostí 640 km/h a ruce jsou dokonale vysušeny do 10 sekund. Rychlost a kvalita osušení rukou je pak znát na tom, že si vzájemně zákazníci na toaletě nezavazí a tím se i zlepšuje dojem z navštívené čerpací stanice v očích zákazníků. Vyšší rychlost osušovače Dyson Airblade ve výsledku také znamená, že jeden přístroj je schopen nahradit provoz dvou běžných horkovzdušných osušovačů.

Dalším benefitem, který zákazníci ocení, je hygiena nového způsobu osušení rukou.



V běžných osušovačích rukou se v teplém vzduchu množí bakterie a při osušení následně proudí z přístroje teplý vzduch i s bakteriemi. To je i důvod, proč někteří lidé (zvláště ženy) běžné osušovače rukou nerady používají. Oproti tomu je součástí přístroje Dyson Airblade HEPA filtr (bývá ve vysavačích), který zachytí 99,9 procenta bakterií, jež se nacházejí v nasávaném vzduchu, a tudíž na ruce proudí čistý vzduch. Antibakteriální povrchová úprava jenom doplňuje nadstandardní vlastnosti tohoto přístroje. Do kontaktu s uživatelem se ale stejně nedostane. Uživatel se osušovače Airblade totiž vůbec nemusí dotknout – zapne se sám, jakmile do něj vloží ruce.

Spokojenější jsou i pumpaři

Vysoká životnost osušovače Dyson Airblade je určitě velkou devizou. Absence topné spirály a použití revolučního digitálního elektromotoru s nízkou spotřebou energie maximálně snižuje riziko poruchy přístroje. Další výhodou osušovačů Dyson Airblade spočívá i v jejich odolnosti vůči poškození ze strany vandalů, zvláště na místech, které nemá obsluha přímo pod dohledem. Tělo z hliníkového tlakového odlitku u modelu AB01 odolává jak úderům a pokusům o vylamování, tak cigaretám a chemikáliím. Konstrukce tak zaručuje, že osušovač bude spolehlivě sloužit na čerpací stanici dlouhé roky.

Ve srovnání s papírovými ručníky je pak návratnost investice do osušovače Dyson kratší než jeden rok a provozovatelé čerpací stanice navíc odpadají potřeby likvidovat tento papírový odpad, který se často válí po zemi a působí velmi nevzhledně. Své zkušenosti v tomto směru mají hlavně čerpací stanice v zahraničí, ale stále více těchto přístrojů je také již instalováno na některých čerpacích stanicích v České republice (např. Benzina, Agip, Shell).

■ PR Řídicí systémy

Řídicí systémy, s.r.o.
Ještědská 90, 460 08 Liberec 8
www.dyson.cz
tel.: 485 130 303





VYBÍREJTE U ODBORNÍKŮ EFEKTIVNĚ UŠETŘÍTE!

EKONOMICKY NEJVÝHODNĚJŠÍ REKONSTRUKCE VAŠÍ ČERPAČÍ STANICE

Rychleji to opravdu nikde nejde. S naším komplexním systémem ze speciální fólie SECUVAC a přístrojem na indikaci netěsnosti, (monitoring), zmodernizujeme Vaši nádrž za jediný den. A to vše podle platných norem EN13 160 (ATEX), bez provádění stavebních a zemních prací, bez náročné dekontaminace půdního prostředí, bez likvidace staré nádrže - aniž byste čerpací stanici museli zavřít, neboť všechny práce budou provedeny za stálého provozu ostatních nádrží.

Takto ušetříte nejen čas, ale rovněž peníze. Tato rekonstrukce je o 70% levnější v porovnání s komplexní rekonstrukcí čerpací stanice. A nejdůležitější je, že při případných opravách nádrže se flexibilní fólie vyjme, nádrž nebo fólie se opraví, fólie se vloží zpět a za několik hodin funguje opět jako druhý plášť a čerpací stanice je plnohodnotně v provozu. Zeptejte se jiných dodavatelů druhých plášťů nádrží, který systém takové opravy rovněž umožňuje???

Tyto vložky můžete použít jak pro skladování benzínu, nafty, chemikálií, tak i pro nové produkty PHM s obsahem etanolu a metylesteru.

K včasnému rozpoznání prosakování a netěsností nabízí firma ETK široký program indikátorů splňující nejprísnější evropské normy EN13160. Pro dvouplášťové nádrže, dvouplášťová dna nádrží s plochým dnem a pro dvouplášťová potrubí.

Dále naše firma nabízí nátěry nádrží dvousložkovou barvou odolnou vůči ropným produktům, složení nových paliv etanolu a metylesteru.

VÝSTAVBA A REKONSTRUKCE
BENZÍNOVÝCH
ČERPAČÍCH STANIC
KOMPLETNÍ SERVIS

DODÁVKA KOMPLETNÍ
TECHNOLOGIE VČETNĚ STOJANŮ

REVIZE A ČIŠTĚNÍ NÁDRŽÍ
VČETNĚ LIKVIDACE KALŮ

DEFEKTOSKOPICKÉ
A TĚSNOSTNÍ ZKOUŠKY NÁDRŽÍ
A POTRUBNÍCH ROZVODŮ

VLOŽKOVÁNÍ NÁDRŽÍ
A DEMONTÁŽ ZAŘÍZENÍ

DODÁVKA A MONTÁŽ
SIGNALIZACE PORUCH
PŘETLAK - PODTLAK
PRO DVOUPLÁŠŤOVÉ NÁDRŽE
A POTRUBNÍ ROZVODY

NÁTĚRY NÁDRŽÍ
SPECIÁLNÍMI BARVAMI

SEŘÍZENÍ REKUPERAČÍ

www.etk.cz



ČSN EN ISO
14001:2005

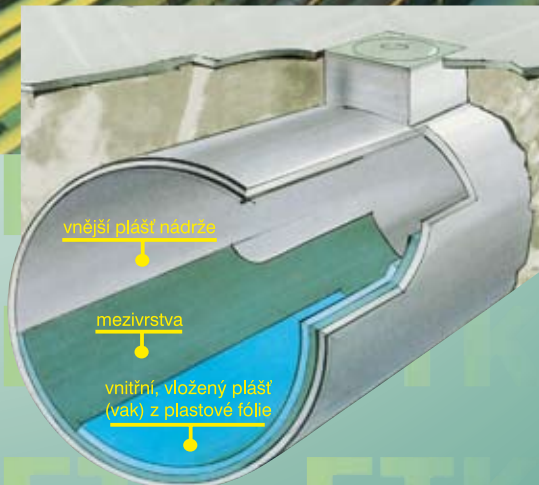
**ŽIVOTNÍ
PROSTŘEDÍ**

ČSN EN ISO
9001:2001

KVALITA

OHSAS
18001:1999

BEZPEČNOST PRÁCE



ETK s.r.o., Skřivánčí 9a, 466 01 Jablonec n.N.

Tel.: +420 483 360 077, fax: +420 483 360 099, e-mail: etk@etk.cz, www.etk.cz



Zimní sezóna je zkouškou spolehlivosti mycí technologie

Peripetie zimního mytí

Zima přináší do provozů mytí vyšší množství vody, mastné špíny, pevných částic inertního posypu a především solí. Zároveň se myje častěji a auta jsou o mnoho více zašpiněna. Spolehlivost provozu a kvalita mytí je přímo závislá na péči provozovatele o mycí provoz – jde přece o jeho peníze.

Zima – hlavní sezóna mytí

Technické vybavení i stavby myček a boxů ručního mytí v zimě prochází vysoce intenzivní zkouškou odolnosti. Technologie mytí a zejména okruh čištění odpadových vod musí odolávat v době častějšího mytí silné znečiš-

těných vozidel mnoha faktorům, které ovlivňují momentální i dlouhodobou provozní spolehlivost a kvalitu vlastního mytí. Průměrné venkovní teploty v okolí bodu mrazu velmi zatěžují veškeré strojní součásti a materiály a v důsledku se též podepisují na zvýšené spotřebě médií. Rok co rok se provozovatelé

mycích provozů v zimě musí připravit na zvýšenou spotřebu vody, zvýšenou spotřebu energií. Jde o to, aby provoz mytí v důsledku nízké kvality neodradil zákazníky a díky častým výpadkům provozovateli místo tržeb nepřinášel jen samé starosti. „Zimní podmínky a velká četnost mytí si vyžadují odpovídající zvýšené úsilí o údržbu, čistotu a pozornost majitele mycí a čistící technologie,“ připomíná Otakar Kraml ze společnosti Italmec.

V zimě dvojnásobná kontrola

Vysokou důležitost přikládají zkušení odborníci pravidelné péči o technolo-

gii mytí a ČOV v průběhu zimní sezóny. Preventivní servis a důsledně pravidelná údržba prováděná obsluhou má zásadní vliv na celkovou životnost zařízení. Obecně celoročně platí, že vyšší potřeba mytí znamená vyšší požadavky na servis, čistotu myčky, ČOV a haly a celkové zvýšené úsilí na údržbu včetně vrat.

A v zimě to platí dvojnásob. V tom jsou odborníci zajedno. Jan Bauer z firmy Wash Tec doporučuje v zimních měsících častější mytí a údržbu mycího portálu. „Nízké teploty mají vesměs negativní vliv na viskozitu chemie, zejména vosků. Je třeba je skladovat v přiměřené teplotě, ale i halu myčky a prostory ČOV správně temperovat. Samozřejmě je třeba věnovat pozornost vytápění a jeho regulaci, aby při extrémních mrazech nedošlo k zamrznutí mycí a čistící technologie, eventuálně vrat,“ dodává Kraml.

V zimním období dochází podle zkušeností servisních firem často v důsledku špatného, resp. nedostatečného vytápění v hale k zamrznutí technologie mytí. Promrzlý mycí materiál může způsobit poškození samotných vozů zákazníkům, zamrzlá voda v mycí lince zase způsobuje výrazné škody na technologii. „Teplota v hale by neměla klesnout pod 5 °C. Provozovatel by v tomto období měl kontrolovat pravidelně topení a ovládání vrat. Vrata do haly se samozřejmě musí po opuštění vozu z mycího prostoru automaticky okamžitě zavírat,“ radí Alena Volfová, vedoucí servisu společnosti Otto Christ Wash Systems.

Agresivní prostředí prověří technologii

Zimní mycí sezóna začíná zpravidla už v listopadu a trvá do konce března.

Mytá vozidla v tomto období jsou extrémně znečištěna mastnou špínou obsahující velké množství vysoce abrazivních částic z inertních posypů. Hlavní část posypů tvoří soli, a to buď ve formě krystalického posypu, nebo solanky, kterou se ošetřují rychlostní komunikace. Soli se ve vysokých koncentracích dostávají při mytí vozidel do systémů vodního hospodářství technologií autoumývár a přímo ovlivňují životnost vlastních technologií. Technologie se „staršími daty výroby“ měly s vlivem působení solí velké problémy, které se projevovaly především velice silnou korozí.

V dnešní době jsou prakticky všechny přední a moderní technologie mycích linek a ČOV vyráběny z vysoce odolných materiálů s případným využitím kvalitních garantovaných povrchových úprav. Taktéž všechny činné části zařízení, např. čerpadla, ventily apod., jsou od většiny výrobců těchto technologických zařízení dodávány jako vysoce odolné proti působení koroze, kdy jsou vyráběny především z nerezových materiálů, popřípadě z plastů.

Vliv agresivního zasoleného prostředí, v němž jsou tyto technologie provozovány, se výrazně podepisuje na životnosti všech jiných nechráněných a méně odolných částí technologií, jako jsou oxidační vrstvy na špatně chráněné elektrovýzbroji, stárnutí izolačních materiálů a různých pryžových částí zařízení atd. V těchto případech se pak projeví rozdíly v kvalitě materiálu, zpracování a hlavně konstrukční zkušenosti při výrobě zařízení ČOV. Právě tyto aspekty pak činí různá zařízení různě spolehlivými.

Zasolená voda – nepřítel kvality mytí

Provoz ČOV u mycích linek se v létě a v zimě podstatně liší, a to především z pohledu teploty vody a stupně zasolení recirkulované vody. V zimním období se zvyšuje vlivem vnosu zimního posypu do sedimentačních jímek ČOV stupeň zasolení recirkulované vody, který se projeví zvýšením její vodivosti. „Provozovatel by měl v tomto období kontrolovat, aby byla voda v ČOV dopouštěna, ředěna čistou vodou, a je nutno hlídat si hladinu vodivosti a hodnoty pH,“ říká Alena Volfová.

S vyšším zasolením recirkulované vody se snižuje účinnost mycí a sušící chemie, případně vosků. Z těchto důvodů je nutné, aby stupeň zasolení recirkulované vody používané pro mytí byl udržován na hranici, která zaručuje dobrou účinnost mycí chemie. V systémech recirkulačních ČOV pro autoumývárny se proto používá měření vodivosti této mycí vody sondou, díky které následně může řídicí systém ČOV upravit stupeň zasolení mycí vody. Velice důležitým faktorem je vysoce účinný a důsledný oplach vozidel před sušením a voskováním, kdy se tento automaticky provádí čistou vodou z vodovodního řádu. Právě účinnost používání sušících a voskovacích přípravků, pomocí nichž se vlastně upravuje povrchové napětí zůstatku vody na karoseriích před sušením, je velmi citlivá na zbytkový obsah solí. Proto musí být oplach mytého vozidla vodou z řádu dostatečný. Zároveň se díky důkladnému oplachu udrží požadavek na snížení zasolení mycí vody v sedimentačních jímkách. Podíl spotřeby vody při mytí ➤

S příchodem zimy začínají mycí „žně“.



VÝROBCE KARTÁČOVÝCH TECHNOLOGIÍ PRO MYCÍ LINKY



Nové reklamní smetáčky



Nový pěnový profil 4 x 4 mm



Nová lamelová pěna 3 x 4 mm

› z recirkulace a čisté vody z řadu by měl být min. 80 : 20 %.

Je velice důležité, aby provozovatel v tomto období důsledně kontroloval parametry vody v systému, jako je pH, tvrdost, zasolení vody. „Jakmile se některá z hodnot vychýlí z požadované hladiny, okamžitě to má vliv na výsledek mytí a hlavně pak finálního usušení vozidla. Při velkém zasolení vody v systému potom zůstávají na karoserii velmi zřetelné bílé fleky,“ upozorňuje Bauer.

Pozor na kvalitu vypouštěných vod!

Pokud je proces mytí provozován správně, nebývají problémy z pohledu obsahu rozpuštěných anorganických solí ve vypouštěné vodě do splaškových kanalizací. Problémy mohou nastat v provezech autoumyváren, kde se vypouští tyto předčištěné odpadní vody do dešťových kanalizací, vodních toků apod., kde jsou předepsány pro vypouštěné vody nižší limitní hodnoty rozpuštěných anorganických solí – RAS. V těchto případech se musí upravovat zimní provoz autoumyvárny právě na tento požadavek. Jeho neplnění může být v případě kontroly od České inspekce životního prostředí (ČIŽP) „honorováno“ tučnou pokutou.

Pozitivem zimního provozu je nižší teplota recirkulované vody, kdy nedochází k jejímu zahnívání a s tím často spojeným nepříjemným zápachem linoucím se z prostoru mycí haly. Z tohoto důvodu není v zimním období nutné ošetření vody k zamezení tohoto jevu tak, jako je tomu v letním období.

Jak předejít problémům s jímku

Sedimentační jímky se čistí dle provozu mytí a jejich velikosti 1–2x ročně,

v každém případě se vyplatí tuto operaci, kdy je myčka krátkodobě odstavena z provozu, plánovat po zimě. Periodické sledování zanesení sedimentačních jímek a žlabů by mělo být samozřejmostí pro provozovatele autoumyváren celoročně. Pokud se to provádí pravidelně, není problém s potrubními rozvody ani čerpadly v okruhu čištění odpadních vod. „Všichni známe situaci, kdy po období značného ‚solení‘ nám do mycích linek vjíždějí vozidla, která jsou obalena inertním posypem. Množství tohoto materiálu, který se dostává do okruhu ČOV, je značné,“ potvrzuje Jan Bauer.

Velikost zásobních jímek a výkonnost čistíren je většinou dimenzována tak, aby udržela parametry recyklovací vody v požadovaných hodnotách i v tomto období. „V případě, že tomu tak není, je někdy nutno vodu v systému naředit čistou vodou nebo zvýšit dávkování chemie (koagulantu), která se používá v ČOV na separaci kalů,“ doporučuje Bauer.

Častým a opakujícím se problémem u propojovacích potrubních rozvodů vody recirkulačního okruhu čištění v myčce (mycí linka – sedimentační jímka – ČOV – mycí linka) je jejich nevhodná instalace v místech, kde v případě velmi nízkých teplot zamrzají,“ sděluje častý problém z praxe Stanislav Trněný z firmy Šebesta. Doporučuje proto jejich reinstalaci a dodatečné opatření izolací tak, aby k zamrznutí nedocházelo.

■ Tomáš Mikšovský

Foto: Tomáš Mikšovský

Názory a doporučení expertů

Co doporučujete provést v ČOV po skončení zimy a jak by pro příští zimu měla vypadat prevence, aby byla myčka připravena ještě lépe než letos?

Stanislav Trněný, Šebesta

Každý rok, nejlépe po zimním provozu, doporučujeme vyčistit sedimentační a zásobní jímky, technologii ČOV, provést kontrolu potrubních rozvodů, nastavení a seřízení technologie odborným servisem. Ze zkušenosti víme, že pokud provozovatel toto minimálně jedenkrát ročně provede, vyvaruje se případným následným havarijním stavům, které plynou z ucpaní čerpadel, filtrů, potrubí, sond atd.

Jan Bauer, Wash Tec

Vyvážení kalů z podzemních jímek a výměna vody se doporučuje dvakrát ročně – před zimou a po zimě. Při dodržení tohoto intervalu je záruka, že stav vody v systému ČOV bude v požadované kvalitě a bude přispívat k uspokojivému výsledku v mycím provozu. Také se doporučuje preventivní prohlídka od odborné servisní firmy.

Alena Volfová, Otto Christ Wash Systems

V zimním období je potřeba zvýšit pravidelnou kontrolu stavu vodivosti a hodnoty pH. Po skončení zimy doporučujeme provést výměnu písku v ČOV, vyčištění jímek a zkontrolovat stav topení a ovládání vrat.

Otakar Kraml, Italmec

I v tomto případě platí přísloví: těžce na cvičišti, lehce na bojišti. Ten, kdo se odpovíděně věnuje myčce a ČOV celoročně, by neměl mít s příchodem zimy a příchodem jara větší potíže. Odpovědný majitel nebo nájemce si je vědom, že s příchodem zimy a s příchodem jara začínají jeho mycí „žně“ a je třeba se na ně připravit, aby poskytovaná služba byla perfektní. Jde v neposlední řadě o jeho peníze

Děkujeme obchodním partnerům

Při příležitosti 20. výročí založení firmy děkujeme všem firmám a společnostem, které po celých 20 let zůstaly našimi věrnými zákazníky.

Firma Micron Praha

- nabízí služby v oblasti provozu čerpacích stanic a odpadového hospodářství:
- likvidace ostatních odpadů z čerpacích stanic a provozů autoservisů /olejové filtry/,
- nemrznoucí kapaliny, brzdové kapaliny, znečištěné sorbenty atd.,
- vývoz jímek z myček automobilů a vývoz tukových lapolů,

- zpracování legislativy týkající se zákonů o: odpadech, ovzduší a vodách, programy odpad. hospodářství, vedení evidence odpadů, provozní řády, havarijní plány atd. – to vše za přijatelné ceny,
- revize a čištění nádrží kapalných uhlovodíků,
- ve spolupráci s firmou Kalibra zajišťuje kalibrace nádrží podle zákona č. 505/1990 Sb. v platném znění,

• vykupuje:

- odpadní motorové, převodové, hydraulické a teplotnosné oleje.

V případě zájmu o poskytované služby, kontaktujte nás, rádi Vám poskytneme další informace.



■ PR Micron s.r.o.

MICRON Praha s.r.o.
Beranových 130, 199 00 Praha 9
Tel.: 283 933 586,
Fax: 283 931 455,
Mobil: 731 162 201
e-mail: micron@micron-praha.cz
www.micron-praha.cz

EHRLE – německý výrobce s 50letou praxí v oboru systémů čištění vysokým tlakem



Bezkontaktní samoobslužné myčky s práškovou technologií

Firma EHRLE se specializuje na výrobu bezkontaktních samoobslužných myček, a tím definuje nový směr vývoje v oblasti technologie čištění vozidel. Inovativní technologie bezkontaktního mytí je srdcem samoobslužných myček.

Firma EHRLE je jedinou firmou ve svém oboru, která je zaměřená na komplexní zhotovení produkce pro celý výrobní cyklus: od vypracování technologií mytí a výroby zařízení a jejich vyvinutí až po zhotovení chemických prostředků. Jedním z výsledků této strategie firmy EHRLE bylo přizpůsobení práškové technologie k systému bezkontaktního mytí vozidel (bez použití kartáče).

Použití práškové technologie při mytí aut

se objevila na trhu teprve před několika lety. Ale již dnes je standardní nabídkou při poskytování této služby, která se osvědčila jako komfortní a účinná a v neposlední řadě také i cenově výhodná. Technologie automyčky EHRLE spojuje v sobě vzájemné příznivé působení vysokého tlaku vody, teploty, chemických a mechanických vlastností prášku.

Myčky EHRLE Car Wash naleznete v Německu, Švýcarsku, Rakousku, Švédsku, Chorvatsku, České republice, Slovensku, Rusku a Polsku. Značka EHRLE je v Evropě synonymem profesionální samoobslužné bezkontaktní myčky.

■ PR EHRLE

www.ehrle.com, www.ehrle.cz



EHRLE Car Wash

- vícepostové modulové automyčky – 1–8 postů,
- kontejnerové automyčky – 4–8 postů,
- typ zařízení SmartWash, JetWash a JetWash Plus (1–2 posty),
- ostatní samoobslužná zařízení – stacionární vysavače.



BMS 1 spol. s r.o.

Bratři Mrštíků 1, **Brno**, ČR 61400
Tel: +420 545 217 190
Fax: +420 545 217 486
info@bms1.cz

Obce Ležáků 770, **Chrudim**, ČR 53701
Tel: +420 724 246 281
Fax: +420 226 015 916
info@bms1.cz

BMS1 spol. s r.o. chce být kvalitním, spolehlivým a zkušeným partnerem pro své zákazníky a poskytovat jim profesionální služby šetrné k životnímu prostředí a přírodním zdrojům!

Přehled nabídky služeb:

- Kontroly a revize technologie čerpacích stanic a skladů pro PHM, maziva apod.
- Čištění, defektoskopie a zkoušky těsnosti nádrží na ropné látky
- Rekonstrukce, opravy a servis technologie čerpacích stanic a skladů PHM
- Provádění staveb, jejich rekonstrukce, opravy a ekologické likvidace
- Průmyslové čištění a opravy povrchů a zařízení

Přehled nabídky prodeje:

- Nádrže, výdejní stojany a další technologie pro skladování paliv a provozních kapalin
- Čistírny odpadních vod a další technologie pro odpadní vody značky KLARGESTER
- Záchytné vany, nádoby na odpady a další výrobky z plastu značky TITAN

www.bms1.cz

VÝBĚR Z NABÍDKY:

Plastové nádrže na naftu FuelMaster



Čistírny odpadních vod BioDisc



Finty některých „zákazníků“ vás mohou připravit o tisíce

Mistři švindlu

Čerpací stanice se v poslední době stávají místem častého páchání nenásilné trestné činnosti. Obětí pachatelů je personál stanice i zákazníci. Pokažená pověst v důsledku častých krádeží může provozovateli odlákat zákazníky, kteří upřednostní nákup u konkurenční stanice, kterou považují obecně za bezpečnější.



Špatná pověst může odlákat zákazníky

Pachatelé hledají stále nové formy trestné činnosti. V současné době využívají několik „nových“ triků založených na velmi jednoduchých, ale o to účinnějších šablonách. Takřka vždy jde o umělé vytvoření situací, při nichž hraje hlavní roli využití znalostí psychologie za účelem zneužití naučených forem jednání k vlastnímu obohacení. Pokud se některé čerpací stanice staly místem s častým okrádáním zákazníků, může to mít významný vliv na jejich dobrou pověst. Negativní zprávy se šíří mezi zákazníky velice rychle a pak může zejména při televizní medializaci problému znamenat pro provozovatele odliv zákazníků, kteří si vyberou k nákupu konkurenční pumpu, jež nejsou s tímto problémem spojeny. Obrana proti tomuto druhu kriminali-

ty spočívá v dobré znalosti její podstaty u personálu obsluhy, její komunikaci se zákazníky a preventivních opatřeních. Prostředí čerpací stanice, které odradí pachatele od provádění této trestné činnosti společně s informovaným a poučeným zákazníkem, podstatně zlepší bezpečnostní prostředí pro klidné nakupování zákazníků.

Placení nebo rozměňování bankovek

Jednou z forem podvodného jednání, která si opět našla „období své slávy“, jsou drobné podvody a finty při placení nebo rozměňování bankovek vyšší nominální hodnoty. Z hlediska trestnosti jde u jednotlivých případů takřka vždy pouze o přestupek proti majetku, neboť výše způsobené škody většinou nepřesáhne

5000 Kč. Jsou však zaznamenány i případy, kdy „šikovný“ podvodník obral při nákupu cennějšího zboží obsluhu i o víc jak 16.000 Kč. Způsob provedení jsou různé a jejich popis by zabral několik stran. Mají však společný základ: odvedení pozornosti obsluhy a zneužití této situace.

Preventivní ochrana: jako příklad mohu uvést zavedený bezpečnostní standard u některých obchodních řetězců:

- obsluha přijme od zákazníka bankovku, kterou si vloží do stojánu na pokladně (mimo běžný dosah zákazníka),
- poté z pokladny vyjme přesnou hotovost na vrácení,
- zákazníkovi řekne nahlas částku a vydanou hotovost z pokladny postupně pokládá na určené místo, při tom nahlas říká, kolik je již na stole položeno (tisíc... tisíc pět set... tisíc pět set dvacet... tisíc pět set dvacet tři), místo na odkládání peněz má celou dobu pod vizuální kontrolou, na jiné vnější podněty NESMÍ reagovat,
- poté přijatou bankovku vkládá do pokladny a pokladnu ihned uzavírá,
- dojde-li ze strany zákazníka k jakémukoli narušení tohoto procesu, ihned volá nadřízeného.

Poznámka: budete-li postupovat podle popsaného manuálu, pak se nikdy nenechte dotlačit do situace, kdy budete hotovost znovu přepočítávat. V pracovní době volejte k sobě někoho dalšího, v době mimopracovní berte do ruky telefon a ihned volejte policii. Neopouštějte však místo u pokladny.

Vykrádání pokladen během provozní doby

Jistě jste v poslední době zaznamenali několik případů, kdy prodáváč v obchodě nebo i obsluha čerpací stanice byla okradena o část tržby v pokladně. Způsob provedení je opět velmi jednoduchý. Zákazník potřebuje poradit například s výběrem oleje, stěračů nebo s výběrem vhodného prostředku na čištění interiéru vozidla. Obsluha jde se zákazníkem k regálu a zde se snaží vyhovět a odpovědět na „odborné“ dotazy zákazníka. Mezitím se za obslužný pult vplíží komplic zákazníka, otevírá pokladnu, sáhne po bankovkách a vrací se opět do prostoru prodejny nebo odchází. Původní „zákazník“ poté říká cosi o tom, že si není jistý, že si nákup rozmyslí a odchází taktéž.

Na rozdíl od výše předem popsaných případů jste takto ohroženi v době, kdy bývá málo zákazníků nebo je obsluha na čerpací stanici

sama (podobné jako u loupeží). Chyba zde není u pracovníka obsluhy. Ten se chová správně, neboť byl školen jak správně prodávat, jak se vstřícně chovat k zákazníkovi, ve zbožíznalství apod., o tom, jak se bránit před podvodníky a trestnou činností, však pravděpodobně neslyšel v rámci proškolení nic.

Preventivní ochrana je zde jako ve všech případech velmi jednoduchá. Vždy, když obsluha opouští prodejní pult, měla by pokladnu uzamknout, případně využít jiných technických možností pokladního systému k zabránění otevření pokladny.

Falešná bezpečnostní agentura

Je rok 2006 a na jednu čerpací stanici v Praze přijíždí vozidlo bezpečnostní agentury. Vše je zdánlivě v pořádku. Vnější znaky na vozidle odpovídají, oblečení, výbava a označení pracovníků bezpečnostní agentury (BA) taktéž. Způsob chování je jistý a zdánlivě rutinní. Převzeme hotovost asi 250.000 Kč, ale ta se na příslušný účet již nikdy nedostane, bezpečnostní agentura byla falešná. V popsaném případě bylo podceněno několik faktorů, které napomohly k tomu, že se provozovatel stal obětí trestného činu (viz problematika viktimizace). Jde o výjimečný způsob spáchání trestného činu. Pokud k němu však dojde, je ztráta vždy citelná.

Časté okrádání zákazníků může poškodit dobrou pověst čerpací stanice.

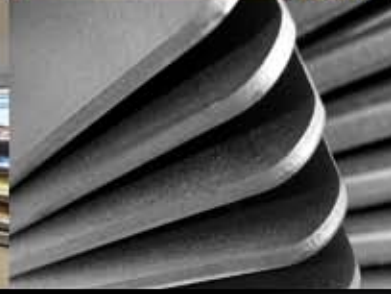
Při svozu hotovosti je nutné dodržovat několik zásad. Provozovatel čerpací stanice by měl být informován ze strany bezpečnostní agentury o tom, jaká osádka (jmenovitě) a jaké vozidlo (včetně registrační značky) bude provádět z konkrétního místa svoz hotovosti. Pokud dojde ke změně, byť jen na jeden jediný den, musí agentura informovat provozovatele o této změně, přičemž zároveň uvede identifikační znaky osádky.

V případě, že se ke svozu hotovosti dostaví neznámá osádka a provozovatel čerpací stanice nemá vyrozumění o případné změně, je nutné se z důvodu zachování bezpečnostních zásad spojit telefonicky nebo jinak s dispečinkem agentury a situaci ověřit. Opět na základě rychle ověřitelných dat, kterými jsou registrační značka vozidla a jména pracovníků. Pokud toto neuděláte, pak z pohledu bezpečnostní teorie i praxe nesete na svém okradení částečnou spoluvinu.

Co se děje za rohem?

V poslední době je velmi rozšířenou formou jednání vykrádání vozidel na čerpací stanici, kdy můžete být bez užití násilí okradeni a škodu zjistíte s různě dlouhým časovým odstupem. Níže popíšeme některé, až takřka stereotypní situace, při nichž již bylo okradeno mnoho osob a vyskytují se takřka každý den. Nejde o naši domácí specialitu, podobné situace vás mohou potkat i v zahraničí. U nás je nejvyšší pravděpodobnost popsaného okradení na dálnicích D1 a D5, zejména v okolí Velkého Meziříčí (konkrétně 139. km směr Brno a 137., 139. a 145. km směr Praha).

Obsluha s tím těžko může něco dělat, je to opravdu záležitost takřka pouze poměrně zatížených komunikací – zejména dálnice. Zde je i poměrně velký hluk z provozu a to vše usnadňuje „živlům“ jejich činnost. Ani policie není schopna v současné personální situaci tyto jevy účinným způsobem potlačit, nikdo vlastně přesně nezná strukturu trestné činnosti, opravdovou četnost (míru latence), typologii pachatelů. Až se podaří prevencí omezit jejich působení, způsob provádění této trestné činnosti se změní a vrátí se třeba to, co tu již bylo před časem – prodávání jakoby drahých fotoaparátů s tím, že nemají pení- ➤



MBG, spol. s r.o.
Sadová 2323/4
Zábřeh 789 01, Česká republika
Tel.: +420 583 401 311

PETROL
PARTNER

WWW.MBG.CZ

› ze na opravu poruchy na vozidle, že prodají „něco“ za výhodnou cenu apod. A tak dokola v čase a obměňujícím se způsobem. Vlastně jde vždy o variaci na totéž, ale malinko jinak.

Píchlá pneumatika

Zákazník odjíždí po natankování pohonných hmot od čerpací stanice nebo po krátké zastávce na odpočívadle pokračujete v cestě. Ihned nebo velmi brzo poté zjistí, že s vozidlem není něco v pořádku. Zastaví na kraji parkoviště nebo již v odstaveném pruhu na dálnici a zjišťuje, že jedna z pneumatik je prázdná. Chvilí nato u vás zastaví jiné vozidlo. Osádka bude různá, může vypadat i jako dobře situovaný manželský pár. Jeden z nich nabídne pomoc při výměně pneumatiky a v rámci komunikace si bude stěžovat na poměry či zavede hovor „na společné zájmy“. O druhém členu posádky nemá zákazník přehled. Po dokončení výměny kola vozidlo brzy odjíždí. Na krádež nešťastný řidič přijde po chvilce nebo až v cíli cesty. Nejčastěji je odcizena taška s notebookem nebo kabelka z vnitřku vozidla, případně dražší oblečení nebo dokonce i zavazadlo z kufru vozidla nebo část přepravovaného nákladu. Variant je mnoho. A nejde o náhodu, zloději si své oběti již dříve vyhlídli a dopředu věděli, o co je chtějí

okrást. Dle toho pak volí i taktiku, jež se skládá i z toho, kterou pneumatiku poškodí a jak silně, tedy kam až zhruba příslušný objekt jejich zájmu dojde.

Prosba o pomoc

Na čerpací stanici či na odpočívadle k vám přijde muž (nejčastěji) a poukáže na zdánlivou závadu na vašem vozidle, případně se bude tvářit třeba i jako cizinec a bude od vás chtít poradit jak se dostat do místa XY. Zároveň vás vmanipuluje do takové situace, aby jste vystoupili z vozidla a šli s ním na bok vozidla, za vozidlo nebo kousek „na lepší světlo“. Či se s ním sehnuli ke kolu u vozidla a nechali si „odborně“ vysvětlit, co máte asi za závadu. Ve stejné době k vašemu vozidlu (mnohdy dodávce) přijde ne daleko stojící osoba, která otevře dveře a odcizí vše, co je na sedačce či pod palubní deskou, u dodávkových vozidel může jít i o tržbu. Případně otevře dveře zavazadlového prostoru a odcizí část nákladu. Poté klidně odejde. Vy nevíte o ničem, neboť první osoba vás navede do takového postavení, aby jste neměli onu část vozidla pod svým vizuálním dohledem.

■ Vladimír Oliberius
Foto: Tomáš Mikšovský

Doporučení

Doporučení pro preventivní ochranu pro zákazníky:

Osvědčuje se zákazník na inkriminovaných čerpacích stanicích varovat před nebezpečím páchní nenásilné trestní činnosti například formou plakátu na výdejním stojanu.

Chraňte svůj majetek před krádežemi

Jste-li ve vozidle sami, je pravděpodobnost okradení vysoká.

Doporučujeme dodržet zásady bezpečného chování na čerpacích stanicích:

- opouštíte-li vozidlo, vždy jej uzamkněte, a to i když vedle něj budete stát (přes hluk z dálnice neuslyšíte, že Vaše vozidlo někdo na druhé straně otevřel),
- při výměně pneumatik nenechávejte otevřený zavazadlový prostor,
- nabídně-li Vám někdo pomoc, zdvořile ji odmítněte,
- nejste-li schopni sami provést např. výměnu pneu, požádejte o pomoc obsluhu čerpací stanice nebo volejte asistenční službu (vždy to vyjde levněji, než se nechat okrást).



Monster Energy 500 ml

Začali jsme v laborce a vytvořili jsme dvojnásobnou dávku monstrózní energetické bomby. Monster Energy je úderný megahit, který tě nakopne 2x víc, než běžný 250 ml energetický nápoj. Otevři si plechovku toho nejkřutějšího energetického nápoje na planetě Monster Energy

Monster Ripper 500 ml

Inspirací pro nový Monster Ripper nám byly magické vůně severního pobřeží havajského ostrova Oahu. Začali jsme údernou kombinací šťáv místního tropického ovoce, přidali trochu iriginální chuti Monster a nakonec přikrořenili plnou dávkou naší účinné směsi Monster Energy.

Monster Lo-Carb : nízkokalorický 500 ml

Podrobili jsme Monster těžké operaci. Odstranili z něj přebytečné sacharidy a kalorie a dodali mu mocnou chuť. Lo-Carb Monster Energy ti stále dodá dvakrát tolik mocné energie, než běžný 250 ml energetický nápoj, ale má jen zlomek kalorií.

www.monsterenergy.com



PETROL PARTNER

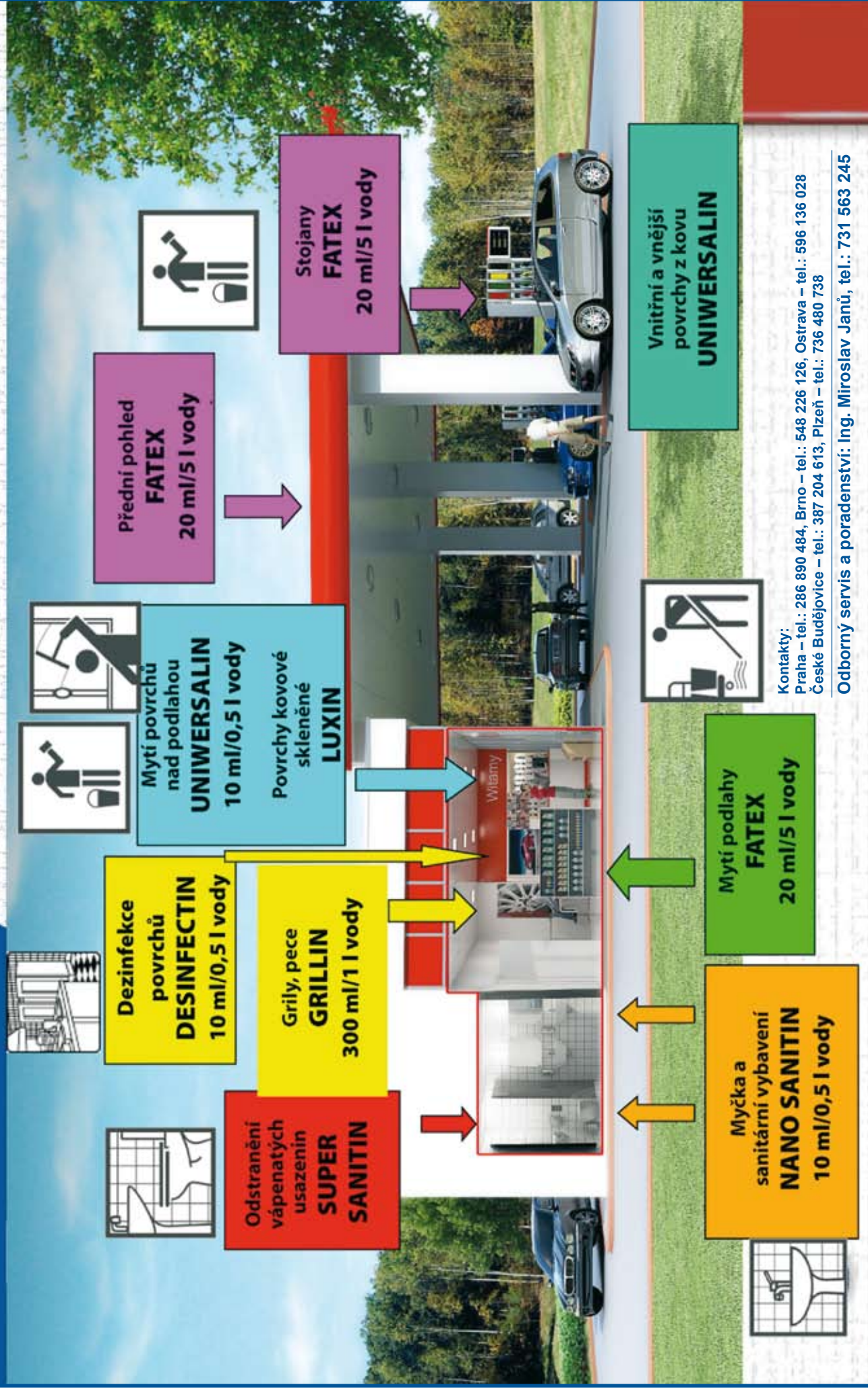
ĐÁBELSKÁ ENERGIE

ANDĚLSKÁ CHUŤ

Obsahuje 21% džusu

burn
ENERGY DRINK
FIRE UP YOUR DREAMS

HYGIENICKÝ PLÁN



Kontakty:
Praha – tel.: 286 890 484, Brno – tel.: 548 226 126, Ostrava – tel.: 596 136 028
České Budějovice – tel.: 387 204 613, Plzeň – tel.: 736 480 738

Obdobný servis a poradenství: Ing. Miroslav Janů, tel.: 731 563 245

Účast v celooborové soutěži – účinná prezentace

PETROLawards 11: Jde o prestiž a uznání

Společnost PETROLmedia vyhlásila v pořadí již 5. ročník celooborové soutěže PETROLawards o významné počiny v oboru ropy, petrochemie a čerpacích stanic v České republice. Počet soutěžících v kategorii Čerpací stanice roku letos není omezen a všechny zúčastněné stanice obdrží prestižní certifikát ověřující jejich kvalitativní úroveň.

Letos již popáté...

Pořadatel soutěže vypisuje již pátý ročník soutěže PETROLawards o významné počiny v oboru ropy, petrochemie a čerpacích stanic v České republice.

V letošním roce se bude soutěžit opět v tradičních kategoriích. Hlavní ceny PETROLawards získají na základě hodnocení odborné komise nominace ve všech kategoriích kromě Čerpací stanice roku, kde o vítězi rozhodne výsledek auditu. Vítězné nominace z veřejného hlasování na internetu obdrží ceny „Vox Populi“.

Soutěž PETROLawards 11 vyvrcholí 20. října 2011 vyhlášením vítězných nominací na pátém setkání odborníků a příznivců oboru pohonných hmot a čerpacích stanic PETROLsummit 11 v kongresovém centru hotelu Olympik – Artemis v Praze.

Čerpací stanice roku bez omezení

Největší novinkou je neomezený počet přijatých nominací do soutěže o čerpací stanici roku. Oproti loňsku, kdy byl počet soutěžících limitován na osm účastníků, letos budou do soutěže nominovány všechny čerpací stanice, které si objednají komplexní audit u společnosti SGS CR. Cena auditu včetně cestovního je stanove-

na na 9900 korun. Prvních deset přihlášených čerpacích stanic získá provedení auditu zdarma.

Komplexní prověrka odhalí rezervy

Tým zkušených nezávislých specialistů společnosti SGS CR nečekaně navštíví přihlášené čerpací stanice a na místě provede několika-
stupňový audit. Hluboková prověrka zhodnotí čerpací stanici v parametrech, které mají vliv na vnímání úrovně provozovny zákazníkem. Inspektoři odeberou vzorky pohonných hmot a následně vyhodnotí jejich jakost, prověří proces prodeje formou utajeného nákupu (mystery shopping) a vezmou si pod drobnohled nejen obchod a poskytované služby, ale i funkčnost, vybavení, bezpečnost a čistotu čerpací stanice.

Závěrečné vyhodnocení auditu provede expertní tým SGS CR, který vydá každé zúčastněné čerpací stanici individuální závěrečnou zprávu

s doporučením na odstranění zjištěných chyb. Provozovatelům zúčastněným v soutěži pomůže komplexní audit efektivně napomoci úroveň své čerpací stanice pozvednout ještě o stupínek výš. Komplexní audit odhalí slabá místa, na jejichž zlepšení se provozovatel může přímo zaměřit.

Kapky přitahují pozornost zákazníků



Na základě výsledků auditu SGS společnost PETROLmedia udělí čerpací stanici příslušný počet PETROLkapek a vystaví jejich provozovatelům osvědčení úrovně kvality. Mediálně nejsledovanější kategorií PETROLawards je bezpochyby soutěž o titul Čerpací stanice roku. Známky s kapkami na totemu a vstupních dveřích do prodejny a osvědčení u pokladny přitahují zaslouženou pozornost zákazníků a záleží jen na provozovateli, zda si svoji stálou i novou klientelu udrží.

Soutěžní kategorie

PRODUKTY

- Těžba, skladování a doprava ropy, obchod s ropou.
- Vývoj a výroba produktů – pohonných hmot (včetně plyných, alternativních), maziv, aditiv a provozních kapalin.
- Technologická řešení pro těžbu ropy, rafinérie, míchárny olejů, skladby veškeré související provozu, technologie a logistické systémy pro dopravu a distribuci pohonných hmot a dalších produktů.
- Velkoobchod, skladování a distribuce produktů.
- Měření jakosti produktů, monitoring kvality.

TECHNIKA A PROVOZ

- Technologie a vybavení čerpacích stanic, provozů mytí a drobné údržby vozidel.
- Provoz, servis a údržba čerpacích stanic a myček, metrologie, revize a další servisní služby.
- Logistika, merchandising a prodej zboží a dalších služeb na čerpacích stanicích.
- Marketing, komunikace se zákazníky.

- Design, projektování čerpacích stanic, projekty remodelingu a rebrandingu.

ODBOBNÁ A PUBLIKAČNÍ ČINNOST

- Vědeckotechnická publikační a vydavatelská činnost napříč celým oborem ropy, petrochemie a čerpacích stanic.
- Přednášky, statě a články, vědecký vývoj a výzkum, poradenství.
- Organizace a realizace oborově zaměřených akcí, seminářů, workshopů, přednášek.

OSOBNOST ROKU

- Osobnosti z řad odborníků i laické veřejnosti, které svou činností významně obohatily či přispěly k rozvoji některé z oblastí oboru ropy, petrochemie a čerpacích stanic, ochrany životního prostředí a další.

ČERPACÍ STANICE ROKU

- Vědeckotechnická publikační a vydavatelská činnost napříč celým oborem ropy, petrochemie a čerpacích stanic.

Přihlášky – informace

Přihlášky a pravidla soutěže jsou k dispozici na www.PETROL.cz.

Zákaznický servis PETROLmedia

Tel.: +420 224 305 350

E-mail: petrolmedia@petrolmedia.cz

Termíny

Vyhlášení soutěže 1. 2. 2011

Uzávěrka přihlášek 31. 8. 2011

Veřejné hlasování – PETROL.cz
1. 9. - 30. 9. 2011

Vyhlášení vítězů – PETROLsummit 11
20. 10. 2011



www.carlson-oil.cz



PETROL
PARTNER

S námi neztratíte výhled !



.... kvalita má jméno *Carlson*

Distributor pro Českou republiku:



FILSON s.r.o.,
Františka Diviše 767/68, 104 00 Praha 10-Uhřetěves
Tel +420-267710620-1, E-mail: info@filson.cz, www.filson.cz

Cena ropy překonala 100 dolarů

Cena ropy se dostala do vzrůstového trendu a na konci ledna překonala psychologickou hranici 100 dolarů za barel. Ropa je tak nejdražší za poslední více jak dva roky.



Vliv nepokojů v Egyptě

Na nejvyšších hodnotách za poslední dva roky se na přelomu ledna a února pohybovala cena ropy, když důležitým faktorem bylo napětí na Blízkém východě, zejména v Egyptě, kde obyvatelé vyjadřovali v ulicích nespokojenost s vládou prezidenta Husního Mubaraka. To vzbudilo obavy, že by mohlo dojít k výpadku dodávek ropy na světové trhy.

Podíl Egypta na světové produkci ropy je sice malý, je však důležitou transportní zemí, a to díky přítomnosti Suezského průplavu a také ropovodu, jenž spojuje Rudé moře se Středozemním. Suezem a ropovodem prochází okolo 2,5 procenta světové produkce ropy, přičemž denní kapacita průplavu je podle reportu banky Goldman Sachs až 2,2 milionu barelů a kapacita ropovodu je 2,3 milionu barelů.

Drahá je hlavně ropa Brent

Výpadek některé z transportních tras kvůli politickým nepokojům by vedl k prodloužení zásobovacích tras, jelikož tankery by musely do Evropy dodávat ropu „objížďkou“ přes jižní cíp Afriky. Obchodníci se také obávají, že se nepokoje mohou rozšířit například do Saúdské Arábie. Cena americké lehké ropy se na New York Mercantile Exchange (NYMEX) díky geopolitické situaci vyšvihla nad hranici 90 amerických do-

larů za barel, cena ropy Brent pak překonala 100dolarovou hranici.

Na konci ledna činil cenový rozdíl mezi americkou lehkou ropou a severomořskou ropou Brent až rekordních 12 dolarů. Rozdíl byl způsoben zejména nárůstem zásob v klíčovém americkém zásobníku v oklahomském Cushing. Kvůli rostoucí ceně ropy vyzvala Mezinárodní agentura pro energetiku (IEA) ropný kartel OPEC, aby navýšil dodávky ropy. Vysoké ceny by totiž mohly ohrozit hospodářský růst ve světě a také vést k růstu inflace.

OPEC: Těžba je dostatečná

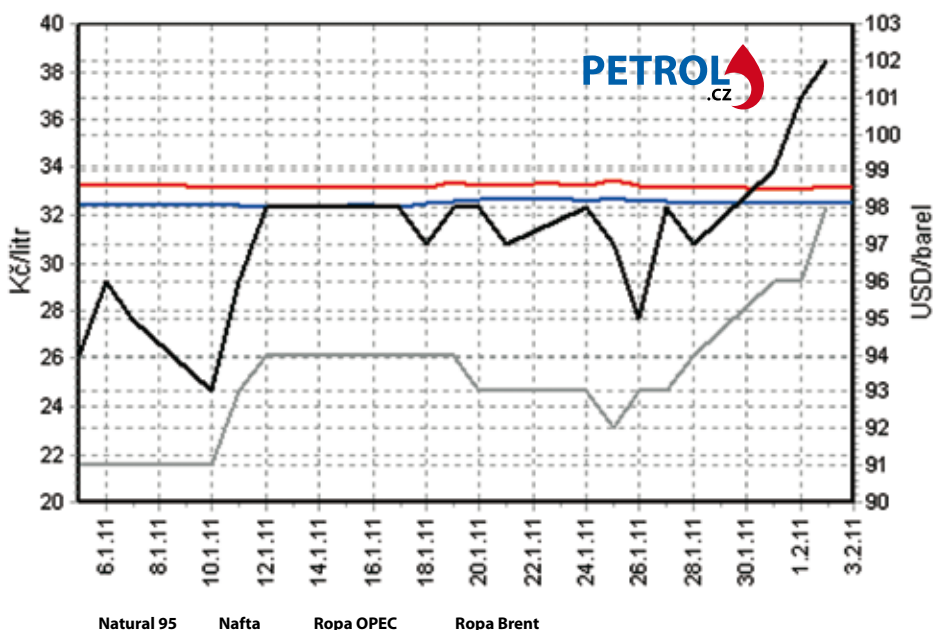
Generální sekretář uskupení OPEC Abdalla El-Badri se v souvislosti se současnou úrovní cen ropy nechal slyšet, že cena ropy neodpovídá fundamentům a že je hlavně ovlivněna spekulativními nákupy. Podle něj expanzivní politika centrálních bank vede k tomu, že si spekulanti za nízké úrokové sazby půjčují dolary a ty následně investují do komodit. Podle El-Badriho je však OPEC připraven reagovat na případné výpadky dodávek, ty současné však podle něj odpovídají situaci na trhu a není potřeba je navyšovat.

Tomu dává za pravdu i v Paříži sídlící Mezinárodní agentura pro energetiku, která ale pro jistotu vyzvala OPEC, aby situaci na trhu monitoroval a případně svou produkci navýšil, aby nebyl ohrožen růst globální ekonomiky. „Máme dostatek ropy a vysoké zásoby, takže situace v Egyptě nás nijak neohrožuje. Roli hraje spíše psychologie. Nespokojenost se zvyšuje a tak jsou lidé čím dál více nervóznější,“ okomentoval situaci na trhu Phil Flynn z chicagské makléřské společnosti PFG.

Růst cen benzínu se zastavil

Na rozdíl od ropy velkoobchodní ceny nafty a benzínu na burze v Rotterdamu spíše stagnovaly, zastavil se také růst koncových cen u čerpacích stanic v Česku. Na tom mělo hlavní zásluhu zejména posilování české koruny vůči americkému dolaru. Motoristé v Česku by se tak mohli i přes růst cen ropy dočkat poklesu cen benzínu a nafty, a to až v řádech desetihalerů. Na konci ledna byla průměrná cena benzínu 33,14 koruny za litr, nafty pak 32,52 koruny.

■ Jaroslav Krejčí, Colosseum



Monitor kvality paliv

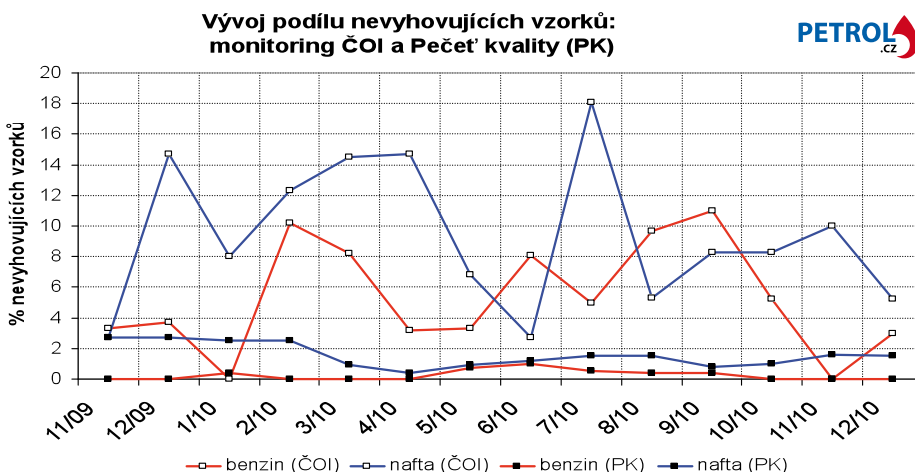
ČOI zjistila rekordní podíl závad

Podíl závadných vzorků se v závěru loňského roku vyšplhal na několikaleté maximum. Může za to vysoký podíl závad zjištěných u paliva E85, na které se inspektoři zaměřili.

E85: 83 % závad!

V prosinci dosáhl podíl nalezených závad u pohonných hmot, které zjišťuje Česká obchodní inspekce (ČOI), rekordního čísla – 13,9 procenta. To je nejvyšší zjištěná měsíční úroveň za posledních sedm let. Za vysoké číslo může hlavně velká míra závad u alternativního paliva E85, na které se kontroly zaměřily speciálně. Kontrolóři odebrali v prosinci celkem 18 vzorků této směsi biolihu a benzínu a u 15 z nich (tj. 83 %) zjistili nedostatky. U všech vzorků se jednalo o nedostatečně vysoký tlak par, což způsobí nižší těkavost paliva a má za následek obtížnou startovatelnost. Vysoký počet této závady je způsoben nízkým prodejem E85, což znamenalo, že v nádržích zůstala ještě letní kvalita paliva E85, která má nižší tlak par. Jedna závada se pak objevila také u směsné nafty.

Mnohem nižší podíl závad inspekce objevila v prosinci u benzínu a nafty. V případě benzínu byly laboratorně vyhodnoceny jako závadné dva vzorky (tj. 3 % vzorků). U jednoho vzorku Specialu 91 zjistili laboranti závadu v konci destilace a obsahu draslíku a u vzorku Naturalu 95 byla objevena rovněž vážnější závada – v destilační křivce. U kontrolovaných vzorků nafty nevyhověly zkouškám tři vzorky (5,2 %). Dva měly nižší bod vzplanutí než požaduje norma, což je méně závažná chyba, avšak jeden vzorek měl vyšší obsah síry a špatný průběh desti-



lace. To již indikuje pančování paliva.

Všech celkem 21 v prosinci zjištěných závad objevila ČOI v souboru zhruba 2500 čerpacích stanic, které nepatří firmám sdruženým v ČAPPO. U „značkových“ čerpacích stanic patřících do uskupení ČAPPO inspekce odebrala celkem 50 vzorků. Za celý rok 2010 pak činila chybovost u čerpacích stanic patřících do petrolejářské asociace 1,5 procenta, zatímco u zbývajících čerpacích stanic chybovost dosáhla 11,4 procenta.

Výsledky Pečetí kvality

Více jak dvojnásobek vzorků pohonných hmot než ČOI během prosince odebrala u čerpacích stanic, které jsou součástí

programu Pečeť kvality 2010, společnost SGS CR. Ze 497 vzorků zjistila odchylku od normy pouze u jednoho procenta vzorků. Při rozbořech vzorků benzínu laboratoř nezjistila žádnou závadu a všechny zjištěné odchylky od normy objevila pouze u vzorků nafty. „Jednalo se pouze o drobné odchylky v ukazateli bod vzplanutí, kdy je výsledná hodnota ovlivněna i stopovou kontaminací automobilovým benzínem. Citlivost na kontaminaci benzínem je vyšší díky povinnému přídavku etanolu, v zimním období se riziko kontaminace zvyšuje vyšším tlakem par benzínu,“ uvádí Vladimír Třebický ze společnosti SGS CR.

■ Michal Rožkanin

Výsledky monitoringů kvality pohonných hmot v roce 2009 a 2010

Monitoring	Produkt	2009		leden až prosinec 2010	
		počet vzorků	% nevyhovujících	počet vzorků	% nevyhovujících
ČOI	automobilové benziny	769	1,8	747	5,7
	motorové nafty	866	8,9	877	9,6
	LPG	201	4,0	186	0,5
	celkem (vč. SMN, FAME, E85, CNG)	1 847	5,6	1 866	7,9
Pečeť kvality	automobilové benziny	3 508	0,2	2 701	0,3
	motorové nafty	3 850	2,4	3 174	1,4
	celkem	7 358	1,4	5 875	0,9

Autozum Salzburg zaznamenal rekordní účast

Překročí trend výrazného oživení rakouské hranice?

Nečekaný zájem nejen domácích vystavovatelů a odborných návštěvníků vyslal zřetelný signál, doufejme i přes hranice do Česka: Branže vybavení čerpacích stanic a servisů je na vzestupu.



Autozum 2011 – Nomenklatura

- vybavení čerpacích stanic
- zařízení autodílen
- náhradní díly
- autodoplňky
- pneu
- disky
- nářadí
- mycí a čistící technika
- chemické přípravky
- tuning
- IT řešení
- ochrana životního prostředí a ekologické technologie

nápor vozidel s účastníky veletrhu provázený zácpami, kolabující dopravou a přeplněnými parkovišti. Sehnat místo k zaparkování byl doslova nadlidský úkol. Rakušané jsou však skvělí hostitelé a hektický týden v Mozartově městě trpělivě zvládli ke vši spokojenosti návštěvníků.

Do Salzburgu vyrazili v hojném počtu i odborníci z Česka. Euforie Rakušanů z trendu stoupajícího zájmu investorů o nová řešení, výrobky a služby se doufejme přeneseme i k nám do Česka. Uvidíme, zda se oživení na rakouském trhu přeneseme i do Česka. Uvidíme příští rok na brněnském Autotecu.

■ Tomáš Mikšovský

Foto: Unicode Systems

Rekordní zájem vystavovatelů

Mezinárodní odborný veletrh vybavení autoservisů a čerpacích stanic, náhradních dílů a autodoplňků, autokosmetiky a ekologických technologií Autozum proběhl ve dnech od 12. do 15. ledna 2011 v Salzburgu. Veletrh se pořádá stejně jako brněnský Autotec s dvouletou periodicitou. Jestliže minulý ročník charakterizoval úpornou snahu pořadatelů čelit krizi a zachovat víceméně regionální přehlídku i napřesrok, letos jakoby se na Salzburg přivalila z nedalekých alpských štítů doslova exhibiční lavina. K nemalé radosti pořadatelské společnosti Reed Exhibitions Messe Salzburg zaplnily 12 hal veletržního areálu expozice vystavovatelů, kteří zde prezentovali své novinky a aktuální nabídku výrobků a služeb. Jednotlivých vystavovatelů se letos přihlásilo 325 z 12 zemí, což je druhý nejvyšší počet v takřka třicetileté historii Autozumu.

Mezi vystavovatele ze střední Evropy se zařadily i tři firmy z Česka: ETK, Unicode Systems a FlowControl. Třebíčská firma Unicode Systems v oblasti řídicích a informačních systémů pro čerpací stanice není na rakouském

trhu v současnosti žádným nováčkem, ale zaujímá ve svém oboru významnou pozici na místním trhu. Mezi její klienty zde patří hlavní domácí petrolejářský distributor paliv OMV a rakouský Agip. Součástí stánku Unicode byla expozice společnosti FlowControl. Její ojedinělý systém tankování kapalin do ostřikovačů se setkal s velkým zájmem provozovatelů čerpacích stanic. Společnost ETK slavila úspěch s absolutní novinkou, jejíž premiéru připravila právě na rakouský Autozum – univerzální plastovou vložku do zásobních tanků čerpacích stanic.

Nečekaný nápor návštěvníků

Dalším letošním překvapením byl návštěvníký zájem, který každý den doslova trhal rekordy. Předběžný závěrečný report pořadatele nezahrnuje celkovou návštěvnost, ale uvádí přesný počet odborných návštěvníků, kteří vyplnili vstupní přihlášku s dotazníkem. Celkem branami veletrhu prošlo rekordních 24.211 odborníků z různých zemí Evropy i světa. Zatímco po čtyři veletržní dny si pořadatel výstavy a místní hoteliéři přišli na své, běžné obyvatelé Salzburgu zaskočil



RETROspektiva – o čem jsme psali před 10 lety

PETROLmagazín v roce nula

První nulté vydání PETROLmagazínu, které vyšlo v červenci roku 2000, testovalo zájem budoucích čtenářů o oborový časopis. Přes pozitivní reakci PETROLu tehdy předpovídali někteří kormidelníci petrolejářské branže životnost maximálně do čtyř čísel.

První reportáž...

Na titulní straně nultého vydání je totem jedné z prvních soukromých čerpacích stanic v Česku. První reportáž PETROLmagazínu je právě z návštěvy této pumpy, která se nachází v obci Mšec mezi Slaným a Řevničovem:

... Čerpací stanici po tehdejších státním podniku Benzina vydražili ve třech aukcích manželé Prokopovi v rámci malé privatizace v roce 1995. Celou stanici za pomoci manželky a celé rodiny pan Prokop svépomocí zrekonstruoval. Rekonstrukce proběhla za provozu, jediné přerušení prodeje pohonných hmot trvalo necelé dva dny, kdy probíhaly práce na výdejní ploše. Manželé pro veškeré externí i interní standardy čerpací stanice zvolili výraznou kombinaci žluté a modré barvy.

Původní kiosek, který nevyhovoval jak dispozičně, tak i špatným stavem po předchozím dlouholetém provozování státním podnikem, byl kompletně přestaven. Nová rozměrná budova vznikla tak, že původní kiosek byl postupně obestavěn obvodovými zdmi prodejny a před dokončením shopu byl rozebrán.

V tehdejší době kulminovala vlna druhotné platební neschopnosti a neplacení faktur mohlo nezaujatému pozorovateli připadat jako národní sport:

... Nejvíce se prodávají pohonné hmoty, obrát na prodejnu je zatím v porovnání s benzinem a naftou menší. Největší zájem je o cigarety, zmrzlinu a nápoje. „Zatím jsme neuspřádali žádné promoční akce, pouze jsme začali s prodejem pohonných hmot se slevou firmám na fakturu,“ říká Prokop a dodává: „Po obtížích s platbami nám ale zbyly jen tři firmy, se kterými se dá takto obchodovat.“

Milan Prokop začal podnikat již v roce 1985, když odešel z kladenské huti Poldi. Záhy zjistil, že úspěch se v Česku neopouští. V tehdejší době raného kapitalismu měla závist oproti dnešku neuvěřitelné rozměry:

... Oba manželé si nestěžují a neustále si zachovávají pozitivní přístup k životu. A to i přesto, že musí stále překonávat řadu nesmyslných a zbytečných překážek, které jim do cesty naschvál kladou někteří úředníci státní správy

nebo i sousedi v obci. Někteří lidé, se kterými se od malička známe z Mšce, raději dojíždí tankovat 11 km do Slaného k cizím čerpacím stanicím, jen aby Prokop nevydělal. Už jsme si tu zvykli žít tak trochu sami,“ posteskl si Milan Prokop.

Tehdy jsme my v redakci ani manželé Prokopovi netušili, že se na jejich čerpací stanici sejdem ještě několikrát se čtyřletými odstupy a budeme sledovat jejich podnikatelskou dráhu i v některém z dalších magazínů. Zatímco za deset let se trh vyvinul a globalizoval, čerpací stanice „U Prokopa“ ve Mšci si zachovala stále stejně hezkou podobu jako před lety.



Zajímavé paralely k současnosti

Nultý PETROLmagazín také přinesl mimo jiné i z hlediska desetiletého odstupu zajímavé zprávy z trhu čerpacích stanic. Benzina přišla jako jedna z prvních sítí v Česku na trh s prémiovým palivem:

... Akciová společnost Benzina zahájila prodej nadstandardně aditivovaných benzinů TOP Q aditiv a pokračuje tak v programu „2000 změn“. Tato zpráva je pro motoristy o to příznivější,

že se aditivace sice projeví v kvalitě paliva, ale neprojeví se v konečné ceně bezolovnatých benzinů.

Velké problémy, pro dnešní provozovatele i personál čerpacích stanic nepředstavitelné, musela řešit společnost CCS společně s Českou spořitelnou a dalšími bankami:

... Dávku trpělivosti musí mít často řidiči při placení u benzinových pump prostřednictvím platební karty. Kvůli technickým problémům a velmi častým výpadkům v systému vnikají potíže při platbě spořitelní kartou v terminálech CCS. Čtecí zařízení nepřecházejí údaje z karty a nevydávají pokyn k úhradě částky na účet čerpací stanice. „Pokud terminál selže, nemá zákazník šanci zaplatit,“ sdělilo tiskové oddělení České spořitelny. Obsluha čerpacích stanic má jedinou možnost – ověřit si dispoziční účtu po telefonu. To jednak trvá velmi dlouho a peníze na konto dorazí až s dvouměsíčním zpožděním.

V prodeji pohonných hmot dochází v roce 2000 k postupnému nasycení českého trhu, PETROLmagazín v článku Marketing za pochodu rozebírá tehdejší situaci u českých benzinových pump:

... Podle údajů ČAPPO je na domácím trhu již více než 1800 veřejných čerpacích stanic, přesto jich neustále přibývá. Současně ale klesá poptávka po pohonných hmotách. To je dáno díky nasycenosti trhu a výměně vozového parku za úspornější automobily. Ceny pohonných hmot se rapidně zvyšují v důsledku stoupajících cen ropy a především v důsledku zavedení vyšších spotřebních daní.

Důkazem, že šestnáctistránkové nulté vydání PETROLmagazínu studovali čtenáři velice pečlivě svědčí řada telefonátů, které reagovaly na ilustrační fotografii pod článkem o terminálech CCS. Tížení časem jsme tehdy narychlo na pracovním stole naaranžovali platební karty okolo externího datového rekordéru ZIPdisk, který se vzdáleně podobal terminálu CCS, nalepili na něj logo a „zátiší“ jsme vyfotografovali. Celou redakci překvapilo, kolik lidí si takového detailu všimne.

V roce 2000 vyšla celkem čtyři vydání prvního oborového časopisu, tehdy s měsíční periodicitou. PETROLmagazín nakonec zlomil smrtelnou kletbu vyslovenou nad jeho kolébkou některými petrolejářskými sudičkami a od následujícího roku začal vycházet pravidelně každý druhý měsíc.

■ Tomáš Mikšovský
Foto: Tomáš Mikšovský

FÓRUM – názory a komentáře čtenářů

Zveřejnění stanic pokutovaných ČOI

Dlouho očekávané zveřejnění seznamu čerpacích stanic, na kterých v minulém roce ČOI zjistila prodej normám nevyhovujících pohonných hmot, rozproudilo živou diskusi mezi čtenáři.

- Konečně se ČOI začala chovat alespoň trochu normálně. Ovšem je tu problém - seznam neuvádí důvod pokuty, resp. ne-specifikuje zjištěnou závadu. Byly případy, kdy pokuta od inspekce znamenala nikoli závadné palivo, ale třeba špatné značení v prostoru pumpy, nedostatky v shopu či špinavé sociálky. Uvítal bych alespoň nějakou kategorizaci závad. (Jaroslav Kliment)
- Měl bych návrh pro provozovatele programů do navigací: aby tam byly tyto čerpací stanice uvedeny jako nevhodné k tankování PHM. (František Drbohlav)
- Seznam čerpacích stanic měl obsahovat dopravce PHM, případně od kterého distributora tento dopravce nekvalitní PHM navezl. Jinak je toto zjištění a informace polovičatá a Potěmkinovská, jen pro laiky a veřejnost. (Svatopluk Krejcar)

- Když někde padla pokuta před rokem... je to informace k ničemu, když není uvedeno, zda byly od té doby na stejném místě prováděny další kontroly... Možná byly, a možná tato čerpačka už byla OK?!... Jenže to v tabulce nenajdete... A pak je to bezdůvodné poškozování pověsti firmy. Jednorázová chyba se může vyskytnout všude. (Karel Veselý)
- To je humbuku. Když někde v obchodě omývají plesnivý maso, tak to s Čecháčkama neudělá nic, ale jakmile by někde mohli natankovat do svého plechového mílačka špatný palivo, tak to je zpráva roku. (Vendelín Nademlejnský)
- Tudy cesta asi nevede. Některé pumpy dostaly pokutu 10.000, jiné 3.000.000. Znamená to, že měly 300krát horší palivo? Nebo co to vlastně znamená? Třeba měly

jen propadlý štítky. Podívejte se na web třeba ČNB, kolik která banka dostala pokut, a přesto - znamená to, že ty banky jsou špatné?... Je jen otázkou času, kdy tzv. interaktivní mapa pump s nekvalitním palivem zaplní celou republiku a budeme tam kde předtím. Toto fakt není cesta, to je jen žrádlo pro pisálky. (Petr Srst)

- V Českých Budějovicích by chtěl tankovat každý! (Svatopluk Zimmerman)

Názory a doporučení čtenářů

Redakce uvítá vaše názory, komentáře, diskuse a polemiku k redakčním článkům uvedeným v každém PETROLmagazínu. Těm nejzajímavějším příspěvkům poskytneme prostor v příštím čísle právě na tomto místě!

Své názory a komentáře posílejte na adresu petrolmedia@petrolmedia.cz nebo poštou na adresu redakce.

Poradenský servis – odpovědi na dotazy čtenářů

Dodací list

Má zákazník právo na čerpací stanici nahlédnout do dodacího listu, aby zjistil, jaké parametry má palivo, které

tankuje?

Ve smyslu novely zákona o pohonných hmotách (§ 5) bude provozovatel čerpací stanice povinen zpřístupnit na čerpací stanici informace:

- o jakosti prodáváných pohonných hmot

a o jejich nebezpečných vlastnostech, o obsahu biopaliva v prodáváném benzinu a motorové naftě.

Novelu zákona projednala vláda a již ji schválila Poslanecká sněmovna.

■ Miloš Podrazil (ČAPPO)

Stáčení nafty do strojů

Prosím o stručný popis technologického postupu při stáčení motorové nafty z pojízdné cisterny do zemních strojů, který po naší firmě požadují odběratelé.

Legislativní předpis obecného charakteru pro stáčení motorové nafty z pojízdné cisterny do zemních strojů neexistuje. Velmi záleží na místních podmínkách stáčení (na jaké ploše - pevné s kanalizací, nepevné či v jakém prostoru se stáčení provádí, způsob požární ochrany apod.). Technologický před-

pis by tyto místní odlišnosti měl respektovat. Jako podklad pro zpracování předpisu z požárního hlediska lze doporučit především ČSN 65 0202 „Hořlavé kapaliny. Plnění a stáčení - Výdejní čerpací stanice“ a částečně i norma ČSN 65 0201 „Hořlavé kapaliny - Prostory pro výrobu, skladování a manipulaci“ a z pohledu ochrany spodních vod pak ČSN 75 3415 „Ochrana vody před ropnými látkami“. Objekty pro manipulaci s ropnými látkami a jejich skladování. Z pohledu bezpečnosti manipulace s naftou (zdraví atd.)

je třeba převzít údaje z bezpečnostního listu pro naftu (má předat dodavatel produktu).

Technologický předpis by měl obsahovat minimálně tyto části:

- technický popis zařízení pro přepravu, způsob stáčení a strojů do kterých je nafta čerpána,
- všeobecné, ekologické a požární vlastnosti nafty, zdravotní rizika,
- opatření k ochraně spodních vod a půdy,
- opatření k požární ochraně,
- opatření k ochraně zdraví osob,
- opatření k likvidaci odpadů.

■ Miloš Podrazil (ČAPPO)

Produkty



VENA-TRADE, s.r.o.

Provozujeme čerpací stanice a dopravu a velkoobchod s pohonnými hmotami (včetně LPG), topnými oleji a palivem E85.

Vena-Trade s.r.o.

Moravská Hůzová 8
783 13 Štěpánov
www.vena-trade.eu



Výrobky pro hygienu a čistotu ve venkovních prostorách, v prodejně a občerstvení, na toaletách čerpací stanice: venkovní hygienické stojany, ručníky, mýdla, úklidové přípravky a vozíky.

Doprava zdarma,
zboží do 48 hodin,
telefonická asistence



Anglo česká s.r.o.

Tel.: 384 372 326, 384 372 328



Flaga s.r.o.

Prodej a distribuce zkapalněných plynů (LPG) se zárukou spolehlivosti a rychlosti dodání. Dodávky kvalitního propanu, propan-butanu do zásobníků, lahví a čerpacích stanic. Provozování čerpacích stanic LPG, jejich výstavba a servis plynových zařízení.

Flaga s.r.o.

Nádražní 47, 693 01 Hustopeče
Tel.: +420 844 111 155
www.flaga.cz



Vladislav Marek TRIFOSERVIS

Rozbory paliv a maziv, tribotechnická diagnostika, znalecké posudky, školení, semináře.

Vladislav Marek TRIFOSERVIS

Rumunská 1457
250 88 Čelákovice
Tel.: +420 326 991 085, www.trifoservis.cz

Čerpací stanice



Dodávka, montáž a servis elektro tř. A a B
Revize el.zařízení a hromosvodů. Pravidelné prohlídky a revize čerpacích stanic. Rekonstrukce a výstavba čerpacích stanic

JN servis, s.r.o.

Žižánky 10, Soběhrdy
256 01 Benešov

Mobil: 777 985 668, Fax: 227077320
E-mail: info@jnservis.cz, www.jnservis.cz

QUITEC, spol. s r.o.

Pokladní systémy, platební terminály, měření hladin, skladování a výdej PHM.
www.quitec.cz +420 603 552 080

ISA Praha, a.s.

Výrobce světelné i nesvětelné reklamy. Specialista na čerpací stanice.
www.isa.cz +420 241 482 657

LENIA spol. s r.o.

Bezpečnostní technologie, informační technologie, SW aplikace aj.
www.lenia.eu +420 234 099 631

PD Petrolservis s.r.o.

Prodej, instalace a servis výdejních stojanů PETROTEC. Služby v oblasti čerpacích stanic PH.
www.petrolservis.cz +420 776 102 403

KIPS Ostrava s.r.o.

Projektová a inženýrská činnost ČS PH.
E-mail: kips@volny.cz +420 606 640 409

JORCON s.r.o.

Výstavba čerpacích stanic PHM na klíč, revize a servis.
www.jorcon.cz 777 772 700, 582 388 176



• svítidla Canolux pro osvětlení ČS

- mycí linky Tammermatic
- myčky autokoberců, vysavače a ostatní příslušenství
- uzávěry plnicího potrubí Fuelstop-Automatic
- projektová a inženýrská činnost v oboru ČS, mycích linek a servisů

HMO Praha s.r.o.

Vilová II, Vestec 246, 252 42 Jesenice
Tel.: 241 931 260
E-mail: info@hmopraha.cz, www.hmopraha.cz

Mytí a servis



Technologické a stavební řešení autoumývárén. Mycí boxy a haly pro provoz mytí aut a dopravní techniky. Dodávky technologií mytí a ČOV, včetně doplňkového příslušenství – vysavače, hustiče pneumatik.

Šebesta, spol. s r.o.

Sídlo: Ostrovského 253/3, 150 00 Praha
Provoz: Svatoborská 591, 697 01 Kyjov
Tel.: +420 518 612 307-8,
Fax: +420 518 612 309
E-mail: sebesta@sebesta.cz, www.sebesta.cz

Shop a gastro



MOTIP DUPLI s.r.o.

Výhradní zastoupení autodoplňků značky All Ride pro ČR. Nejširší nabídka TRUCK doplňků včetně 24V příslušenství.

MOTIP DUPLI s.r.o.

Popůvky 196, 664 41 Troubsko
Tel.: 547 424 700
e-mail: prodej@cz.motipdupli.com
www.all-ride.cz



Výrobce a distributor zamraženého pečiva. Sortiment více než 200 druhů pečiva. Bagety, kaiserky, plundrové, listové pečivo, hot snacky, pečivo pro sendviče, sladké dobroty ke kávě. Vysoká kvalita, snadná příprava.

La Lorraine, a.s.

U Kožovy hory 2748, 272 01 Kladno
Tel.: 312 666 055
E-mail: infoc@lbg.com, www.lalorraine.cz



Nabídka, prodej a distribuce kvalitní švýcarské autokosmetiky a autochemie. Kompletní sortiment produktů pro portálové mycí linky, ruční mytí i úklid. Značku RIWAX charakterizuje zejména vysoká kvalita a malá spotřeba.

RIWAX spol. s r.o.

Kralupská 2/47, 161 00 Praha 6
Tel./Fax: 235 316 712, Mobil: 602 235 152
E-mail: info@riwax.cz, www.riwax.cz

Kontaktní informace

Inzerční oddělení
Petrolmedia@petrolmedia.cz
tel.: +420 224 305 350

Produkty

**Česká
rafinérská**

SILVER

Unipetrol
ORLEN GROUP

SILVER

BENZINA

SILVER

ČEPRO

SILVER

Slovnaft

SILVER

V.F.
s.r.o.

SILVER

PREOL
member of AGROFERT group

SILVER

TTD

SILVER

WIG

BRONZE

P.P.P.

BRONZE

SCS

BRONZE

ADAST
systems

SILVER

TATSUNO EUROPE

SILVER

**PH
G/A**

SILVER

DRESSER Wayne

SILVER

ACIS

SILVER

BIEST, a.s.

SILVER

ETK

SILVER

uniCODE
SYSTEMS

SILVER

BMS1
s.r.o.

BRONZE

GEMA

BRONZE

MONTI
systems s.r.o.

BRONZE

WashTec

SILVER

Christ

SILVER

ITALMEC
spol. s r.o.

SILVER

EHRLE

BRONZE

FILSON
partner nepřítel ...

SILVER

SHERON

SILVER

Hamé

SILVER

AutoMax

BRONZE

cinol

BRONZE

Coca-Cola

BRONZE

MBG
VYBAVENÍ INTERIÉRŮ PRODEJEN

BRONZE

Čerpací stanice

Mýčky

Shop & Gastro



Vytváříme budoucnost
mytí automobilů

Rozhodněte se
pro vedoucí firmu
v technických
inovacích

**Nejrychlejší svého druhu
inteligentní
robustní
vytrvalý**



PETROL
PARTNER



QUANTUS

- pětikartáčová mycí linka s kloubovými textilními kartáči
- nejvyšší počet mytí aut za hodinu v hale běžné délky
- velmi kvalitní materiály, díly nenáročné na údržbu a vysoký komfort obsluhy
- individuální design
- rozsáhlé možnosti vybavení

Investujte do inovace

Otto Christ Wash Systems s.r.o. • Koterovská 175 • 326 00 Plzeň
tel.: +420 377 432 234 • fax: +420 377 432 272 • obchod@christ-ag.com • www.christ-sro.cz

Christ
WASH SYSTEMS

VŠE, CO POTŘEBUJETE PRO VÁŠ OBCHODNÍ ÚSPĚCH V OBORU MYTÍ VOZIDEL



WashTec CZ spol. s r.o.
U Trati 48
100 00 Praha 10 - Strašnice
washtec@washtec.cz
www.washtec.cz
+420 274 021 231

