

PETROL MAGAZÍN

TÉMA

Distribuce pohonných hmot na čerpací stanici

INTERVIEW

Ivan Indráček

SHOP & GASTRO

Jakou kávu pijeme



UNITI expo

14. - 16. května 2024, Stuttgart, Německo

Zaregistrujte se nyní online!
www.uniti-expo.com



VÝHODNÉ TANKOVÁNÍ PRO FIRMY

- Sleva za každý litr na více než 300 čerpacích stanicích MOL
- Efektivní a moderní nástroj pro **správu firemního vozového parku**
- **Bezhotovostní a bezpečný nákup** paliv, zboží a služeb bez poplatků v ČR a zahraničí
- Zdarma **Online kartové centrum** pro správu zákaznického účtu

Více informací na:



 www.molgroupcards.com/cz/kontaktujte-nas

 prodej@molcesko.cz

 +420 241 080 980

molcesko.cz

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



držíte v rukou první číslo Petrol magazínu roku 2024. Roku, který by mohl přinést lidem i firmám žijícím, pracujícím a podnikajícím v naší krásné vlasti po letech strádání kvůli pandemii, válce na Ukrajině a energetické krizi zase návrat k bohatství a prosperitě. I když média a nejrůznější „experti“ strašili v prosinci všechny okolo, že po Novém roce bude všechno podstatně dražší, naše životní úroveň se dramaticky sníží a embargo na ruskou ropy vyžene ceny pohonných hmot do kosmických výšin, opak je pravdou. Vysoká inflace – rakovina ekonomiky – se snížila na přijatelné hodnoty a ceny pohonných hmot stouply pouze kvůli nevýhodnému kurzu koruny a omezením těžby ropy ze strany států OPEC. Nyní je na řadě ekonomika a její růst, což už z velké části záleží na každém z nás. Pravdou je, že strašení přineslo efekt v tom, že jsme všichni začali méně utrácet a více přemýšlet, co s každou vydělanou korunou udělat. To pak samozřejmě způsobilo krizi spotřeby, ale zároveň urychlilo snižování výše zmíněné inflace. Útočná válka ruského agresora jen pár stovek kilometrů na východ od nás samozřejmě neskončila a asi jen tak neskončí, navíc se rozhořel další nekonečný otevřený konflikt na Blízkém východě. Nicméně život jde dál a my nemůžeme zůstat přešlapovat na místě. Jsou před námi nové výzvy, jimž je třeba čelit, i problémy, které je nutné řešit. Tento text píše v týdnu, kdy nejen české silnice zaplavily tisíce traktorů, které opustily pole a vydaly se demonstrovat za revizi proklínaného Green Dealu. Letos budou volby do evropského parlamentu. Ten má v roce 2026 znovu přehodnotit stanovisko ohledně zákazu spalovacích motorů, který se stal neblahým symbolem zatím nebývale radikální cesty Evropy k bezemisní budoucnosti ve stylu „když se kácí les, létají třísky“. Nelze zpochybňovat fakt, že životní prostředí je třeba chránit. Ale nedopustíme, aby to znamenalo ekonomické i politické oslabení celého evropského kontinentu, který stále více musí čelit obrovským tlakům východních autoritářských režimů s obrovskými mocenskými choutkami ovládat chod celé planety, kterým je úplně jedno, zda přitom hrozí globální oteplování.

■ Jiří Kaloč
šéfredaktor





GEMA

BE VISIBLE!

with us



95	Natural	35.90
98	Natural	36.90
D	Diesel	34.90
AdB	AdBlue	34.50





nabídka na www.gema.cz

poptávka na info@gema.cz

Editorial

Aktuality z domova i ze světa 4–6

Náhrada za ruskou ropy i podpora českých firem
Orlen rozšiřuje svou síť čerpacích stanic v Evropě
Orlen Unipetrol: Ioni klesly tržby i zisk
Šéf polského PKN Orlen Daniel Obajtek byl odvolán
Shell zavírá v Kalifornii plnicí stanice na vodík. Není o něj zájem
Světová poptávka po LNG stále roste
ExxonMobile může zrušit plánované investice v Evropě
Italské Eni vloni dosáhlo rekordního zisku
Pumpy MOL rozšíří služby o autoservisy Quick Stop Car

Svět ropy 7

Letos bude rekordní spotřeba ropy

Petrol Awards 8–9

Interview 10

Interview Ivan Indráček



Čerpací stanice měsíce 16–22

One 1 Folmava
Eurobit Trhová Kamenice

Trh, ropa a produkty 24–30

Pohonné hmoty a biosložka
Jakost pohonných hmot v roce 2023



Alternativa 38–39

Hašení elektroauta

Technika a provoz

32–36

Zásobování čerpacích stanic pohonnými hmotami



Mytí a servis 42–45

Portálová mycí linka Christ Alpha na čerpací stanici
Robinoil Dolní Folmava

Shop a gastro 46–53

Redakční test kávy
Odborníci z firmy Dallmayr radí
Tuky v jídle na čerpacích stanicích

Daňová poradna 54–55

Novela zákona o dani z přidané hodnoty



Autosalon 56–57

Peugeot 508 SW PSE

Osobnost na čerpacích stanicích 58–59

Eva Urbanová

PETROL Partner 60



7 dobrých důvodů pro návštěvu **UNITI expo**

Akce v centru Evropy, které se účastní vystavovatelé z pěti kontinentů a více než 16.000 účastníků ze 100 zemí, je největším odborným veletrhem v oboru čerpacích stanic a myček aut s nejširší mezinárodní účastí. Zde je sedm důvodů k návštěvě:



Jedinečná možnost seznámit se s vedoucími hráči na světovém trhu.

1



Objevte nejmodernější inovace z celého světa.

2



Inspirujte se novými koncepcemi a obchodními modely.

3



Dělejte správná rozhodnutí na základě kompletního přehledu dění na trhu.

4



Poslechněte si zdarma vystoupení odborníků ve všech třech tematických fórech.

5



Vybudujte si a posilte svou globální síť kontaktů díky jediné tří denní cestě.

6



Navštivte pohodlnou a příjemnou akci - v moderním komplexu s přímým spojením na letiště, občerstvením zdarma a dalším.

7



Zaregistrujte se nyní online!

Vstup na výstavu a konferenční vystoupení je bezplatné pro všechny odborníky z oboru.

Spolupracující partneři **UNITI expo 2024**



Pořádá:
UNITI-Kraftstoff GmbH



Ve spolupráci s:
com-a-tec
THE COMMUNICATION AGENCY

www.uniti-expo.com

NÁHRADA ZA RUSKOU ROPU I PODPORA ČESKÝCH FIREM



Ministr průmyslu a obchodu Jozef Síkela jednal v Praze s iráckým ministrem průmyslu a nerostných surovin Khaledem Battal Al Najmem. Cílem je prohloubit obchodní spolupráci, která v loňském roce vzrostla o 54 procent na rekordních 5,8 miliardy korun. „Prohloubení spolupráce s Irákem, který je náš důležitý ekonomický partner na Blízkém východě, nám může výrazně pomoci ve zbavování se závislosti na ruské ropě. V tomto roce totiž plánujeme dokončit projekt TAL+, což se neobejde bez úpravy ropné směsi upravované v litvínovské rafinerii tak, aby s ní šla nahradit ropa z Ruska. A právě Irák v tom může hrát důležitou roli,“ říká ministr průmyslu a obchodu Jozef Síkela a dodává: „Velký potenciál také vidíme ve využití úspěšných českých firem v Iráku jak v oblasti vojenské techniky, letounů L-159, tak výstavby rafinerií nebo geologického průzkumu a vybavení pro nemocnice.“ Setkání se konalo při příležitosti 4. zasedání mezivládního Česko-iráckého smíšeného výboru pro hospodářskou spolupráci a doprovodného business fóra v Praze. Obrat vzájemné obchodní výměny mezi ČR a Irákem dlouhodobě roste a v roce 2023 dosáhl nového historického rekordu na úrovni přes 5 miliard Kč s výraznou převahou na straně českého vývozu. Hlavní položky českého exportu tvoří především motorová vozidla, stavební stroje, proudové motory, energetické obvody, vojenský materiál a hygienické zboží. Naopak z Iráku se začíná dovažet surová ropa, rostlinné oleje a ovoce.

ORLEN UNIPETROL: LONI KLESLY TRŽBY I ZISK

Rafinerie Orlen Unipetrol loni zpracovaly 7,5 milionu tun ropy, což je přibližně stejně jako v roce 2022. Celá skupina v loňském roce prodala 6,3 milionu tun rafinerských produktů a prodej petrochemických produktů dosáhl 1,8 milionu tun. Čistý zisk společnosti v roce 2023 klesl na 5,2 miliardy korun ze 17,9 miliardy korun v předchozím roce a meziročně se snížily i tržby na 166,4 miliardy korun, což je o pětinu méně než v roce 2022. Přitom investoval do výrobních technologií 12,8 miliardy korun. „Za posledních šest let jsme v Česku investovali již téměř 60 miliard korun,“ řekl generální ředitel firmy Tomasz Wiatrak. Hlavními investičními projekty loňského roku byly revitalizace jednotky parciální oxidace vodíku, dostavba 11. krakovací pece etylenové jednotky a modernizace výroby čpavku. Orlen Unipetrol se také připravuje na zpracování jiné než ruské ropy. Loni proto v Litvínově testovali různé

druhy alternativních ropných směsí. „Klíčová nastavení zrealizujeme během dubnové odstávky, a budeme tak připraveni na konec roku, kdy by měl být dokončen proces navýšení kapacity ropovodu TAL,“ dodal Wiatrak. V maloobchodě pokračuje společnost v investicích do rebrandingu a modernizace sítě čerpacích stanic. Podíl na celkovém objemu prodaných paliv v ČR loni stoupl na 27,5 %.



ORLEN ROZŠIŘUJE SVOU SÍŤ ČERPACÍCH STANIC V EVROPĚ



Po akvizicích na Slovensku, v Německu, Maďarsku a Rakousku vzrostl počet zahraničních čerpacích stanic společnosti Orlen za poslední rok téměř o třetinu. Skupina v současné době přebírá více než 60 čerpacích stanic v Maďarsku. Díky rychlé expanzi v maloobchodním segmentu budou moci motoristé do poloviny roku 2024 natankovat pohonné hmoty na téměř 3500 místech společnosti Orlen v sedmi evropských zemích. „Vytvořili jsme moderní společnost, která rychle upevňuje svou pozici v regionu. Do konce letošního roku dosáhneme našeho strategického cíle, kterým je prodejní síť pohonných hmot čítající 3500 míst,“ říká Daniel Obajtek, generální ředitel a předseda představenstva skupiny Orlen.

Společnost Orlen má v současné době 1514 čerpacích stanic mimo Polsko, což odráží výrazný nárůst o 337 stanic od konce roku 2022. Největším zahraničním trhem je Německo, kde pod značkami Orlen a Star funguje 607 provozoven. Poslední akvizice, dokončená v červnu 2023, zahrnovala nákup 17 samoobslužných stanic v Bavorsku, Bádensku-Württembersku a Hesensku od společnosti OMV. Společnost Orlen aktivně provádí rebranding svých stanic na německém trhu, přičemž do konce února by mělo pod značkou Orlen fungovat téměř 100 provozoven. Kromě toho se plánuje zvýšit počet čerpacích stanic s infrastrukturou pro dobíjení elektromobilů v Německu na více než 430 během příštích dvou let.

ŠÉF POLSKÉHO PKN ORLEN DANIEL OBAJTEK BYL ODVOLÁN

Dozorčí rada polské skupiny PKN Orlen odvolala k 5. únoru generálního ředitele Daniela Obajteka, který stál v čele firmy 6 let. Nová polská vláda se snaží očistit státem kontrolované společnosti od lidí, které považuje za blízké předchozí vládnoucí straně Právo a spravedlnost (PiS). Už předtím polští prokurátoři začali zkoumat cenovou politiku, kterou Orlen prosazoval před loňskými parlamentními volbami. Prokurátoři také vyšetřují akvizici menšího konkurenta Lotos z roku 2022 a následný prodej aktiv, aby byla splněna pravidla hospodářské soutěže Evropské unie. Orlen tvrdí, že fúze byla transparentním procesem pod dohledem a kontrolou několika institucí. Vedle těchto aktivit se ještě vyšetřují obchody se Saúdskou Arábií nebo ovlivňování obsahu některých zpravodajských webů a deníků. Kdo se stane novým generálním ředitelem největší petrolejářské společnosti v regionu střední Evropy, která zaměstnává okolo 64 tisíc lidí a je i stoprocentním vlastníkem české společ-



nosti Orlen Unipetrol, není zatím jasné, ale očekává se, že to bude někdo z okruhu současného předsedy polské vlády Donalda Tuska.

SVĚTOVÁ POPTÁVKA PO LNG STÁLE ROSTE



Zatímco zájem o vodík klesá, poptávka po zkapalněném zemním plynu by se do roku 2040 měla zvýšit o polovinu. Je zatím hlavně zvyšující se spotřeba plynu v Číně a dalších asijských zemích, zatímco v Evropě, Japonsku a Austrálii dosáhla vrcholu. Objem globálního obchodu s LNG se loni zvýšil o 1,8 procenta na 404 milionů tun a v roce 2040 by podle nejnovějších odha-

dů měla poptávka po LNG dosáhnout až 685 milionů tun. „Čína bude v tomto desetiletí pravděpodobně dominovat růstu poptávky po LNG, protože tamní průmysl se snaží snížit uhlíkové emise přechodem od uhlí k plynu. Čínský ocelářský sektor založený na uhlí vytváří více emisí než Británie, Německo a Turecko dohromady. Plyn proto hraje zásadní roli v boji s jedním z největších světových zdrojů uhlíkových emisí,“ uvedla společnost Shell v tiskové zprávě. Dovoz LNG pomohl Evropě kompenzovat pokles dodávek plynu z Ruska, který byl důsledkem ruské invaze na Ukrajinu, a loni zůstal zhruba na úrovni roku 2022 navzdory poklesu celkové evropské poptávky po zemním plynu. Společnost Shell rovněž uvedla, že rovnováhu na globálním trhu s plynem loni pomáhaly udržovat relativně mírné zimní teploty, vysoká úroveň zásob a pomalé hospodářské oživení v Číně. To současně s tím pomohlo „snížit a stabilizovat“ ceny plynu v Evropě.

SHELL ZAVÍRÁ V KALIFORNII PLNICÍ STANICE NA VODÍK. NENÍ O NĚJ ZÁJEM

Budoucnost vodíku jako alternativní energie v dopravě je mlhavá. Automobily s vodíkovými články vyvíjí jen pár automobilek a příliš se nerozrůstá ani infrastruktura vodíkových stanic a distribučních firem. Loni se zavřely všechny plnicí stanice v Dánsku, letos oznámil Shell, že zavírá šest ze sedmi vodíkových stanic v Kalifornii a pro majitele zůstane v permanenci jen jediná na předměstí Los Angeles. V provozu naopak zůstávají tři plnicí stanice pro nákladní auta, které vznikly ve spolupráci s Toyotou a výrobcem nákladních aut Kenworth. Automobilů s vodíkovými palivovými články se totiž v nejbohatším americkém státě prodalo naprosté minimum, na celkových prodejích automobilů za rok 2023 se podílí 0,2 procenty, což představuje asi 3500 aut. Na rozdíl od Dánska, kde loni jediný provozovatel zavřel všechny plničky kvůli nerentabilitě, však majitelé vodíkových aut v Kalifornii budou mít kde doplňovat energii. V provozu by totiž mělo zůstat ještě 58.





ITALSKÉ ENI VLONI DOSÁHLO REKORDNÍHO ZISKU

EXXONMOBILE MŮŽE ZRUŠIT PLÁNOVANÉ INVESTICE V EVROPĚ

ExxonMobil varoval, že je připraven přesunout plánované investice do projektů souvisejících s klimatem v řádu miliard dolarů z Evropské unie do jiných částí světa, pokud Brusel neomezí byrokraci v oblasti ochrany životního prostředí. Ta je podle firmy zodpovědná za „deindustrializaci evropské ekonomiky“. Podle Karen McKeeové, manažerky ExxonMobil, si podnik na období 2022 až 2027 dal stranou 20 miliard dolarů (přes 470 miliard Kč) na projekty zaměřené na snižování uhlíkových emisí. „Řekla bych, že současný vývoj v Evropě nevyvolává důvěru v dlouhodo-

bě předvídatelnou politiku,“ řekla McKeeová. „Spíše zažíváme deindustrializaci evropské ekonomiky, což nás znepokojuje,“ dodala. Regulace spojená s ambiciózními evropskými klimatickými cíli má podle manažerky velmi negativní dopad na podnikání a vede k „pomalým a komplikovaným procedurám“ při schvalovacích procesech a zajišťování financí. ExxonMobil patří mezi největší ropné a plynárenské společnosti na světě. Loni v prosinci její představitelé ohlásili pilotní projekt v oblasti zachycování oxidu uhličitého spolufinancovaný Evropskou unií.



PUMPY MOL ROZŠÍŘÍ SLUŽBY O AUTOSERVISY QUICK STOP CAR

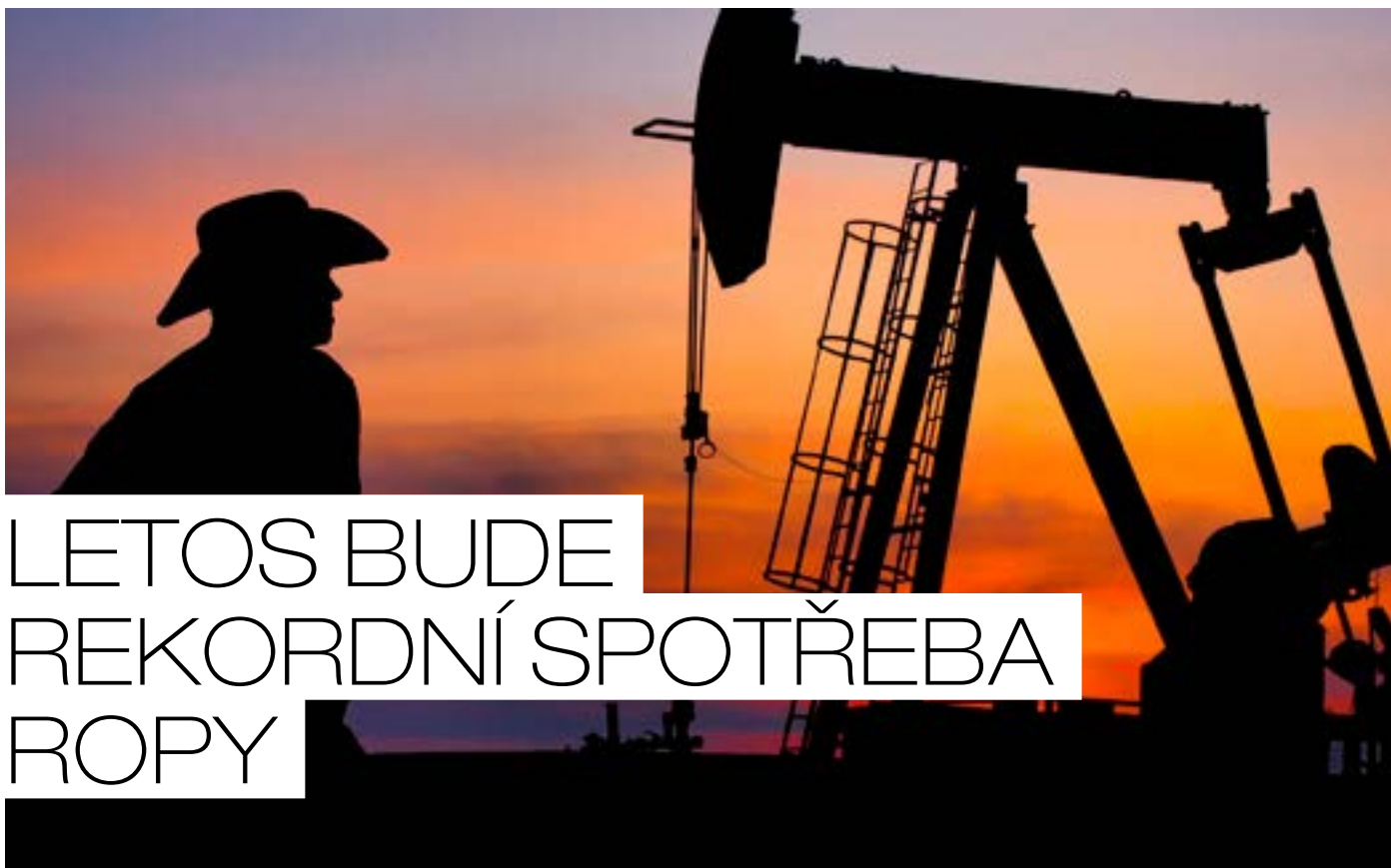
Franšízová síť autoservisů Quick Stop Car (QSC), kterou znají motoristé z poboček obchodních center Globus, rozšíří nabídku služeb také u vybraných čerpacích stanic MOL. Do konce roku by mělo v Česku vzniknout 14 takových servisů. První bude otevřen v červnu u stanice MOL v ostravské ulici Plzeňská, kde bude sloužit zákazníkům sedm dní v týdnu od 8 do 20 hodin. Další nové autoservisy vzniknou například v Praze, Brně, Jihlavě, Kladně nebo Hradci Králové. „Síť poboček Quick Stop Car budeme rozšiřovat na nová a zajímavá místa, díky kterým budou naše služby zákazníkům ještě dostupnější. Pro nově otvírané servisy také aktivně hledáme franšízanty,“ vysvětlil Ondřej Cieslar, provozní ředitel Quick Stop Car. Síť těchto autoservisů nabízí zákazníkům služby jako v autorizovaném servisu. Kromě kompletní diagnostiky, výměny pneumatik, oleje nebo baterií zajišťuje i zapůjčení náhradního vozu. Třetina otevřených poboček funguje v plném provozu. Zbylé servisy



zajišťují fleetové operace. Letošní expanze se týká pouze českého trhu a zahrnuje otevření desítek poboček. Do budoucna plánuje Quick Stop Car nabízet své služby i za hranicemi. K rozvoji sítě autoservisů pomůže čtyřicetimilionový úvěr od J&T Banky.

Italská společnost Eni vloni více než zdvojnásobila čistý zisk na rekordních 13,8 miliardy eur (zhruba 327 miliard Kč). Italové podobně jako její rivalové částečně těží z výrazného růstu cen energií v souvislosti s útokem ruských vojsk na Ukrajinu. „Firma dosáhla skvělých finančních a provozních výsledků a zároveň přispěla ke stabilitě dodávek energií do Itálie a do Evropy,“ řekl k tomu generální ředitel Claudio Descalzi a dodal, že strategické cíle společnosti se nemění: „Budeme investovat do zajištění stabilních a cenově dostupných dodávek energií, abychom uspokojili poptávku na trhu.“ Společnost Eni loni více než zdvojnásobila očištěný provozní zisk na 20,4 miliardy eur. V samotném čtvrtém čtvrtletí však tento zisk meziročně klesl o šest procent na 3,6 miliardy eur. Na výsledky podniku měl totiž negativní vliv pokles cen energií v závěru loňského roku.

Rekordní zisky za loňský rok již ohlásila řada velkých producentů ropy a zemního plynu z Evropy i Spojených států amerických. Například britský ropný gigant Shell vydělal v loňském roce téměř 40 miliard dolarů a americký ExxonMobil dokonce 59 miliard dolarů (1,3 bilionu Kč).



LETOS BUDE REKORDNÍ SPOTŘEBA ROPY

Cena ropy Brent v prvních měsících roku roste. Je to očekávaný vývoj způsobený především politikou uskupení OPEC+, které není spokojené s cenou ropy. Pro vyrovnaný rozpočet potřebují země kolem Perského zálivu cenu alespoň na úrovni 90 dolarů za barel, některé i více než 100 dolarů.

Spotřeba roste všude

Omezování těžby spojené s nárůstem poptávky po ropě způsobilo, že celosvětové zásoby ropy už poklesly na několikaleté minimum. Globální spotřeba ropy by letos měla stoupnout o 1,5 % na nový rekord. Spotřebu zvedají nejenom rozvíjející se země v Asii, ale také USA a částečně i Evropa.

Ekonomický rozmach s sebou přináší rostoucí spotřebu v dopravě. Největší přírůstky spotřeby paliv zaznamenává letecká přeprava, kde není zatím technologicky možné masivně využívat bateriemi poháněné elektromotory. U osobních přeprav se už ve vyspělých zemích i v Číně vytváří vrchol poptávky po benzinu a naftě. Naopak výrazně roste poptávka po elektřině, kterými se vozy nabíjejí. V slabších ekonomikách, jako je kupříkladu Indie, ale bude poptávka po motorových palivech dosahovat nových rekordů i v nejbližších letech.

Rekordní těžba v USA

Za poslední rok se produkce mimo kartel OPEC zvedla o 1,2 mbd, zatímco těžba kartelu poklesla o 1,3 mbd. Cena nad 75 dolarů za barel je pro světové producenty atraktivní a vyplatí se jim rozšiřovat výrobu. V USA se těžba udržuje na rekordně vysoké úrovni 13,3 mbd, ale už výrazněji neroste. Důvodem je rychle zastarávání těžebních polí a nutnost vysokých reinvesticí. Americké těžební společnosti jsou opatrné a raději vyplácejí dividendy a zpětně odkupují akcie. Kapitálové výdaje rostou pomaleji než v minulosti a do značné míry jsou spojené s ochranou životního prostředí, ne se samotnou těžbou ropy. Svoji produkci ropy v uplynulých měsících zvyšovaly i Brazílie a Kazachstán. Zejména Kazachstán ekonomicky těží ze sankcí Západu vůči Rusku a výrazně zvyšuje vývoz komodit a zboží.

Produkce ropy loni v americkém Texasu dosáhla nových maxim a podílela se 43,2 % na celkové produkci černého zlata v USA. Jenom v srpnu bylo těženo v průměru 5,7 milionu barelů denně

Ceny zvyšuje i slabá koruna

Pro koncové ceny paliv v ČR je nepříznivé výrazné oslabení české koruny vůči americkému dolaru a prudký nárůst velkoobchodních marží v Evropě. V polovině února byla velkoobchodní marže u nafty na úrovni 38 USD za barel. U benzinu byla 17 USD za barel. Na začátku roku byla u nafty marže 26 USD a u benzinu 16 USD. Zvyšování velkoobchodní marže je způsobené omezením dodávek paliv z Ruska a z některých rafinerií v Asii kvůli odstávkám. Zároveň rostou přepravní náklady a čas přepravy kvůli útokům rebelů v Červeném moři. Kvůli bezpečnosti pluje většina tankerů kolem celé Afriky.

Výhled cen motorových paliv není pro řidiče příznivý. Zdražování by mělo pokračovat v průběhu celého prvního pololetí. Velmi důležité bude další rozhodnutí kartelu OPEC ohledně těžby. Aktuálně je omezení nastavené do konce března. Pokud bude cena ropy v březnu pod 90 dolarů za barel, je velmi pravděpodobné další prodloužení limitu produkce.

■ AUTOR: Boris Tomčiak,
Autor je ekonomem Finlord.cz
FOTO: archiv



PRESTIŽNÍ OCENĚNÍ DO JIŽNÍCH ČECH

Lenka Davidová, nájemce čerpací stanice MOL, přebírá ocenění od Gabriely Platilové z vydavatelství Petrolmedia a Romana Pacolta, obchodního ředitele ze společnosti Dallmayr. Za společnost MOL gratulovali k ocenění Jan Semotán a Lukáš Vostárek

Prestižní ocenění čerpací stanice roku získala dálniční pumpa MOL na odpočívce Chotýčany, která leží na novém úseku dálnice D3 kousek před Českými Budějovicemi. Pumpařkou roku se stala Pavlína Zemanová z čerpací stanice Benzina Orlen v Rynolticích v Podještědí.

Vyhlášení výsledků naší tradiční soutěže Petrol Awards bylo vždy součástí konference Petrol Summit. Ta se však v loňském roce nekonala, protože jsme pořádali mezinárodní konferenci Víze 2050. Proto jsme posunuli uzávěrku ankety na konec roku a předání cen přeložili na letošní leden.

A díky tomu se kategorie Čerpací stanice roku tentokrát zúčastnilo rekordních 14 stanic. Reportáže z nich byly publikovány v časopisech Petrol magazín (číslo 6/2022 a celý ročník 2023). Všechny je zároveň najdete i na webu www.petrol.cz. Pumpy následně hodnotila odborná porota z řad novinářů

a nezávislých odborníků v oboru čerpacích stanic.

Čerpací stanice roku

Největší počet bodů obdržela čerpací stanice MOL v Chotýčanech. Nově postavená čerpací

stanice zaujala celkovou dispozicí, nadstandardním vnitřním prostorem a uspořádáním shopu i dostatečnou plochou pro parkování. Povedený je i koncept občerstvení Fresh Corner s bohatým výběrem teplých a studených jídel stejně jako útulné posezení včetně venkovní zahrádky. Ocenit je třeba, že zde mimo jiné nechyběl dětský koutek ani speciální toaleta pro nejmenší zákazníky. O vzorný pořádek a spokojenost zákazníků se pak starala příjemná obsluha pod vedením zkušené nájemkyně Lenky Davidové, která si také přijela do Prahy převzít ocenění. Od pořadatele soutěže vydavatelství Petrolmedia obdržela diplom, skleněnou plastiku a velké balení Bohemia sektu na oslavu s týmem čerpací stanice. Firma Dallmayr, která je partnerem ankety, pak Lence Davidové předala voucher na roční pronájem kancelářského automatu na kávu. „Moc si tohoto ocenění vážím. Je to zároveň i odměna za práci celého kolektivu, který se o novou čerpací stanici stará. A také je to pro mě závazek, aby se nám podařilo držet vysoký standard této čerpací stanice

i v budoucnosti,” řekla nám při předání cen Lenka Davidová.

Na druhém místě se umístila čerpací stanice Shell, která slouží motoristům na odpočívce dálnice D35 Dolní Roveň nedaleko Pardubic od konce roku 2022. Také tato čerpací stanice zaujala porotce především novým konceptem shopu. Na třetím místě se pak umístila další nově otevřená dálniční stanice MOL, která funguje rovněž od prosince 2022 pro změnu na odpočívce dálnice D48 v Chlebovicích nedaleko Frýdku-Místku.

Pumpařka roku

Pumpačkou roku se letos stal Pavlína Zemanová, která se stará o hladký provoz a zákazníky čerpací stanice Orlen v Rynolticích nedaleko Jablonného v Podještědí. Nejlépe totiž uspěla v testu vydavatelství Petrolmedia a správně odpověděla na většinu dotazů při pohovoru redakce. Pavlína Zemanová má vystudovanou střední školu a vedle práce jí nejvíce starostí, ale i radostí přináší rodina.

Vedle toho se zajímá o jógu a ráda si jde zaběhat. Na čerpací stanici pracuje již šestnáct let a největším přínosem této profese je pro ni komunikace s lidmi. Od vydavatelství Petrolmedia obdržela voucher na luxusní víkendový pobyt v Karlových Varech v hotelu Imperial a sekt na oslavu s kolektivem. A od partnera soutěže, společnosti Dallmayr dárkové balení jejich kávových produktů.

Petrol Awards 2024

Letošní nominace jsou již také spuštěny. Své náměty a tipy v kategoriích Projekt roku, Osobnost roku a Čerpací stanice roku můžete už nyní posílat do redakce vydavatelství Petrolmedia. Příslušný formulář naleznete rovněž na webových stránkách www.petrol.cz. Vyhlášení se tentokrát uskuteční na tradiční konferenci Petrol summit, která se letos bude konat 31. října 2024 v pražském hotelu Olympik.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



Pavlína Zemanová, pumpařka roku z čerpací stanice Orlen v Rynolticích, přebírá ceny od Gabriely Platilové, ředitelky vydavatelství Petrolmedia, a Antonína Dadáka, obchodního zástupce společnosti Dallmayr



NEMĚLY BY SE MĚNIT EMISNÍ CÍLE, ALE FORMA JEJICH PLNĚNÍ

Loňský rok byl pro petrolejáře a pumpaře bohatý na události. Přišel benzin E10, stát zvýšil na původní hodnotu daň z nafty, pumpy u hranic přežily odliv řidičů do levnějšího Polska, EU prodloužila výjimku z embarga na paliva z ruské ropy, Brusel začíná trochu přemýšlet nad striktními pravidly Green Dealu. „Evropská unie má poměrně bohatou minulost na přešlapy,“ říká k tomu Ivan Indráček, předseda Společenství čerpacích stanic (SČS) – Unie nezávislých petrolejářů.

Jaká událost loňska byla podle vás nejvýznamnější z pohledu prodejců paliv?

Myslím, že každý to ze své perspektivy vidí trochu jinak. Pro pumpy v polském příhraničí byla samozřejmě naprosto zásadní cena na polských pumpách. Když není komu prodávat, jsou všechny ostatní události irelevantní. Pro daňové sklady to bude zavedení E10, ačkoli to se týká spíše letoška než loňska. Pro řidiče je vždy bolestivé zvyšování spotřebních daní, i když v cenově turbulentní době, jakou poslední dva roky prožíváme, šlo o zanedbatelnou částku. Pro stát je samozřejmě nejvýznamnější událostí zachování možnosti dodávek ze Slovenska, protože jde o strategickou záležitost. A pak jsou tu ty méně viditelné, ale o to důležitější události – naplno se rozjel projekt intenzifikace ropovodu TAL, v Bruselu nám schválili podobu RED III a dalších dokumentů, které zásadním způsobem ovlivní trh s pohonnými hmotami v nejbližších letech.

Dovoz ruské ropy a nafty pokračuje, z Družby stále teče přes polovinu spotřeby ropy, do EU dál proudí nafta vyrobená z ruské ropy. Mají takové sankce proti Rusku vůbec význam?

Tu otázku si kladu také. Sankce mají určitě etický a symbolický význam. Ale o jejich

ekonomickém smyslu mezi experty velká shoda nepanuje. Jednak proto, že se Rusko velmi rychle dokázalo přeorientovat na jiná odbytiště, a jednak proto, že i některým evropským firmám se daří sankce úspěšně obcházet.

Pro nás je podstatné, že se podařilo zachovat možnost dodávek ropy prostřednictvím ropovodu Družba. Z hlediska Evropy jde o marginální objemy, ale pro Česko, Slovensko a Maďarsko jsou tyto dodávky zásadní pro normální zásobování trhu.

A co prodloužení výjimky na dodávky ropných produktů ze Slovenska?

Podle původního znění sankčního balíčku měly tyto dodávky skončit k 5. 12. 2023. I když jsme byli v SČS na počátku ve svém postoji téměř osamoceni, snažili jsme se přimět vládu, aby se spolu se Slovenskem pokusila výjimku prodloužit. Postupně i česká vláda připustila, že zastavením dodávek bychom vystavili český trh extrémnímu riziku. Byli bychom totiž odkázáni na vlakové dodávky hlavně ze Západu, přitom zkušenost z několika posledních let s železniční přepravou z tohoto směru je poměrně negativní. Je to dáno přetížením tratí, případně jejich technickým stavem nebo nahodilými událostmi. Počátkem prosince se podařilo dojednat,

že výjimka je o rok prodloužena. Pro nás to znamená mnohem větší jistotu, že český trh bude moci být plynule zásoben.

Jak by to vypadalo, kdyby byla výjimka zrušena?

Teoretická úvaha. Představme si, že železnice funguje, jak má, a je schopna plynule přepravit potřebné množství paliva. Rafinerie v západní Evropě nestačí pokrýt poptávku. Chybějící nafta, která se dříve dovážela z Ruska, se dováží z mimoevropských zdrojů. I potřebné zboží pro Česko se tak musí dovážet. A co se stane? Turecká rafinerie si koupí ruskou ropy, vyrobí naftu, pošle ji do Evropy, nafta skončí na našem trhu. To je zcela legální cesta. Co to znamená? Začátek, ruská ropa, a konec, nafta na českém trhu, je totožný. Rozdíl proti aktuálnímu stavu jediný – ten, kdo by z ruské ropy pro český trh vyráběl naftu, by nebyl Slovák, ale třeba Turek, prostě někdo mimo EU. A v tom žádnou logiku, žádný přínos nevidím. Podle mého je to spíše postavené na hlavu.

Měli bychom tedy na sankce rezignovat? Anebo je tvrdě vymáhat a kontrolovat?

Jsem rád, že o takové otázce nemusím rozhodovat. Deklarovat svůj postoj formou sankcí je snadné, pokud nás to přímo ➔

PETROL
PARTNER

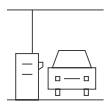
SlimLine Edge

Nádrž a distribuční systém AdBlue®

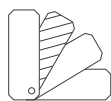
Výrobek pro čerpací stanice a profesionály



4500
litrů



Připraveno k výdeji
čerpacích stanic



Vlastní značka
a barvy



Šířka
1,2 m



Systém TriComp
– inovativní konstrukce



Jednoduchá
instalace



Špičkové průmyslové
komponenty



Pětiletá
záruka

Pro získání podrobnějších informací nás kontaktujte:

Tel.: +420 725 114 555, Email: jan.blaha@kingspan.com

nebo navštivte naše stránky: www.kingspan.com


Kingspan®

☛ nebolí. Ale Evropa není energeticky soběstačná, rozhodnutí omezit obchod s Ruskem tak má přímé dopady na evropskou ekonomiku. A abychom byli schopni svou potřebu uspokojit, nakupujeme v zemích, které jsme sankcionovali dříve, ale ve srovnání s Ruskem vnímáme nyní jejich „provinění“ jako méně závažná. A pak je tu také světový obchod, jež jsme součástí a který funguje bez ohledu na nás a naše sankce. Aby sankce vůči Rusku skutečně zafungovaly a ekonomicky ho donutily ukončit válku, musela by se k sankcím připojit i významná část zbytku světa nebo by ropa musela výrazně zlevnit. A ani jedno z toho není v moci Evropy prosadit.

Přesuňme se od války k benzínu.

Má zavedení E10 nějaká rizika?

E10 je trochu agresivnější palivo než fosilní benzín, bioetanol se nemá rád s některými materiály. Jde například o zinek, nitrilovou a silikonovou pryž, polyuretan. S těmito materiály se můžete setkat jak v technologii čerpacích stanic, tak v automobilech.

Velmi zhruba lze říci, že jak auto, tak pumpa „z devadesátek“ může mít problém. V případě čerpacích stanic jsou snad všechny rizikové součástky obměněny. Kdysi jsme to

řešili přímo s výrobcí stojanů a ti deklarovali, že kromě úplně prvních modelů z počátku devadesátých let jsou stojany s E10 plně kompatibilní. A s auty je to podobné, naprostá většina vozů roku výroby 2005 a mladších je připravena. U těch starších by mělo dojít k úpravě nebo musí tankovat benzín E5, což v případě Česka budou zřejmě některé prémiové benzíny.

Zjišťovali jsme i situaci u výrobců zahradní techniky. Mountfield, Husqvarna i Honda deklarují, že jimi prodávaná technika je s E10 kompatibilní. Takže asi jediné, na co by měli být spotřebitelé trvale upozorňováni a co už platilo u E5, je náchylnost benzínu k absorbování vzdušné vlhkosti, a tedy omezená doba skladování.

A nemělo by Česko, právě s ohledem na starší vozy, umožnit souběh E5 s E10?

V Německu je to tak, že prodejci E10 musí v části své sítě zajistit dostupnost paliva E5. Toto opatření bylo před lety i v našem zákoně, ale „ochranná lhůta“ už vypršela. Zajímavé je snad jen to, že ačkoli německý trh má proti Česku mladší vozový park, ochrannou lhůtu tam stále drží. Ale nezapomínejte, že prodej E10 v Česku nikdo nenařídil, jde

o svobodné rozhodnutí největších dodavatelů benzínu na trhu. To znamená, že prodej E5 také nikdo nezakazuje.

Pokud tedy někdo bude schopen splnit svou emisní povinnost jinak, může dál na trh dodávat E5?

Ano. Nevím, kdo a jak to dokáže, ale je to přesně tak, a jsem přesvědčen, že je to jediná správná cesta. Asi se to nestane, ale teoreticky je možné, aby se v budoucnu opět prodával benzin E5 ve velkém.

Chystal se dlouhé roky a teď by se E10 ocitl na ústupu? Tomu moc nerozumím.

SČS před pár lety úspěšně lobovalo za zrušení povinného přimíchávání biopaliv do pohonných hmot. Ale nebylo to proto, že jsme chtěli biopaliva zakázat. Šlo nám o to, aby byl pro povinné osoby (daňové sklady a oprávněné příjemce) vytvořen volný prostor, jak plnit podmínky snižování emisí. Pokud není přimíchávání biosložek povinné, máte motivaci hledat jiné a efektivnější cesty, jak emise snižovat. Necht' evropská nebo česká vláda nastaví emisní cíle a už se nám neplete do toho, jakým způsobem je splníme. Když se nastaví nejen cíle, ale i pravidla, pro úřad je



to lákavější, protože je vše lépe pod kontrolou. Ale vám to svazuje ruce a nemáte důvod hledat efektivnější řešení. V minulosti jsme viděli negativní dopad takového přístupu právě v souvislosti s biopalivy první generace nebo zemním plynem. A obávám se, že toho budeme svědky i v budoucnu, pokud bude mít Evropská komise nadále představu, že „technologická neutralita“ znamená, když si můžete vybrat mezi elektrinou ze zásuvky a zeleným vodíkem.

Orlen v Polsku před tamními volbami drasticky snížil ceny a pumpy na české straně přišly o zákazníky. Měl by český stát v podobné situaci nějak reagovat?

V prvé řadě je poučné, jak nebezpečné je, když na volném trhu stát kontroluje nějakého soutěžitele a má tak prostor ho zneužít ke svým veskrze politickým cílům. Nejsem si jist, jestli česká vláda tuto lekci pochopila. Osobně si ale myslím, i když to je pro příhraniční pumpy bolestivé, že na takové situace by stát reagovat neměl.

Pokud jde o pohonné hmoty, stát do jisté míry podnikatelem je. Má totiž v rukou možnost korigovat ceny prostřednictvím spotřebních daní a jeho cílem je maximalizovat

jejich výnos. Spotřební daň tak je nástrojem konkurence jednotlivých států mezi sebou, jejím prostřednictvím si přetahují tranzitní a příhraniční zákazníky. A děje se to všude v Evropě. Vítězem je samozřejmě ten, kdo umí relativně rychle a s ohledem na dění v okolních zemích upravovat výši této daně a nastavit ji tak, aby byl její výnos maximální. Což nutně neznamená, že daň musí být nejvyšší. V roce 2010 stát přes naše varování, že to k ničemu dobrému nepovede, zvýšil daň o korunu, a za rok vybral ty samé peníze. Odešli od nás tranzitní zákazníci a jejich výpadek doplatili z vlastních kapes tuzemští řidiči. Krásná ukázka špatně spočítaného rozhodnutí.

To je ale událost stará 13 let...

Dobře, něco čerstvého. Vláda snížila spotřební daň u motorových paliv kvůli jejich vysokým cenám od června 2022. Jsem přesvědčen, že jediným důvodem byla právě daňová konkurence sousedních zemí. A je také pravdou, že vláda k úpravě daní musela přistoupit i proto, že by zachování sazby poté, co ji snížila celá řada západoevropských zemí včetně Německa, politicky těžko ustála. A efekt? Pro stát „díra“ ve výši několika

miliard. A přínos pro spotřebitele? Průměrný řidič ušetřil asi 120 korun měsíčně, což tou dobou byla hodnota asi 2,5 litru benzínu. Tedy zanedbatelná částka.

Na polské zlevnění tedy podle vás nebylo třeba reagovat, ale na kroky západoevropských zemí ano? A co dočasné snížení DPH, jako to udělali v Maďarsku?

Když blbne jedna země a její vlastní ekonomové kroutí hlavou, lze nicnedělání odůvodnit, dokonce pochválit. Pokud snižují daň skoro všichni, tak, i když to nemá zásadní efekt pro spotřebitele a jen to prohloubí deficit, asi jinou možnost, než je následovat, nemáte. To je politická realita. Ale ta s tím ekonomickým pohledem, tedy snahou o maximalizaci výnosu daně, nemá moc společného.

Letošek je rokem přebarvování značek. Unipetrol dokončí rebranding Benziny na Orlen, z Free 1 Gas se stane One1, Čepro možná začne předělávat pumpy Robinoil na Eurooil. Jaký to bude mít vliv na chování řidičů?

Pokud si Unipetrol dobře spočítal, že ➔

**JIŽ 50x
V ČESKU**



PETROL
PARTNER

Přidejte se také k nám, společně jsme silnější!

LANŠKROUN | STUDENEC | HAVLÍČKŮV BROD | LOUČNÁ NAD DESNOU | HORNÍ DATYNĚ | ŠLUKNOV | ŠEBETOV | JAROŠOV NAD NEŽÁRKOU | JESENICE | BYŠICE | PROSTĚJOV (2x) | HRADEC KRÁLOVÉ | NERATOVICE | OLOMOUČ (2x) | ŠTERNBERK | DOBŘÍCHOVICE | NIŽBOR | RUDÍKOV | LITOVEL (2x) | PLZEŇ (2x) | STOD | SVĚTICE | KONICE | VELKÉ OPATOVICE | LOVČICE | RÁJEC-JESTŘEBÍ | BÍLOVICE | FULNEK | DOLNÍ DUNAJOVICE | MILÍCHOVICE | ZNOJMO | BOHDALICE | JAROSLAVICE | NÝŘANY | BRNO | MIROSLAV | PRAHA (2x) | LIDEČKO | KRÁSNÁ HORA | OCHOZ U BRNA | NESOVICE | BŘEZNICE | HOLASICE

www.avia-czech.cz

➡ přebarvením Benziny na Orlen neztratí nějaké zákazníky, tak asi žádný. Fakt je, že ty pumpy vypadají dobře. Stejně dobře vypadá One1, i když ta je, s ohledem na aktuální rozmístění, určená spíše německému zákazníkovi. V případě Eurooilu může dojít k určitému posílení, myslím tím, že jedna plus jedna bude více než dvě. Výhodou Eurooilu je možnost prodeje motorové nafty bez biosložky, na což český zákazník slyší. I když to není systémové.

Proč říkáte, že jde o nesystémovou výhodu?

Protože je daná zákonem. A přitom dávno odpadly důvody, pro které byla tato výjimka zavedena. Jenže minimálně posledních šest let, kdy se o to snažíme, není vůle ji zrušit a Čepro se maximálně snaží, aby si výjimku udrželo. Nenašel jsem evropskou zemi, kde by podobná výjimka existovala.

O prodeji Robinoilu se spekulovalo roky. Není spíš překvapivé, že celou síť nakonec koupilo státní Čepro, a ne některý z velkých nadnárodních hráčů?

Já to hlavně považuji za zásadní selhání akcionáře Čepa, tedy ministerstva financí. Bylo to právě ministerstvo, kdo o fúzi rozhodl. A rozhodlo o ní v situaci, kdy stát řeší obrovské deficity, přijímá úsporné balíčky, nutí každého šetřit, krátí výdaje. A pak se jen tak, pro nic za nic plácne přes kapsu a udělá si radost s Robinoilem.

Ministerstvo ale koupí zdůvodňuje potřebou posílení energetické bezpečnosti.

Ano, to jsem také zaregistroval. Říkali něco o tom, že největší sítě jsou v rukou Poláků a Maďarů a že to může být pro stát za určité situace rizikové. No, možná, že kdyby byl pod každou pumpou vrt a z něj stříkala hotová nafta s benzinem, mohli bychom takto uvažovat. Co by se stalo, kdyby došlo k nějaké mimořádné události a Polsko s Maďarskem by přesměrovaly více zboží na svůj trh? Do Česka by přestala pítékat nafta ze Slovenska a z Unipetrolu by jí více odtékalo do Polska. Jak toto chcete řešit dokoupením dalších pump? To se přece pump vůbec netýká. A pokud jde obecně o distribuci paliva v době krize? Všechny normální země to řeší zákonem a pravidly, kterým se musí podřídit všechny anebo alespoň vybrané čerpací stanice. Jen my to řešíme dokupováním pump. Je to stejné, jako kdyby ministerstvo zjistilo, že většina chmelnic patří německým firmám



a leklo se, že by v případě německé neúrody mohl být všechen chmel vyvezen. A tak by posílilo strategickou síť hospod, aby bylo kde pivo prodávat.

V roce 2022 byly v médiích hitem kontroly marží pumpařů ze strany ministerstva financí. Ted' je po tomto opatření ticho po pěšině? Proč?

K 31. prosinci 2023 byly kontroly ukončeny. Není k nim důvod.

Myslíte si, že předtím k nim důvod byl?

Věcný důvod nebyl. Trh s pohonnými hmotami je v Česku extrémně konkurenční a poradí si sám. Ostatně ve srovnání s cenami potravin nebo energií je to velmi zřetelné. Už na jaře

2022, když stát s tímto nápadem přišel, jsme na ministerstvu financí říkali – neřešte pohonné hmoty, ty si poradí sami. Ale začněte teď hned řešit energie....

Ale chápu, že byl důvod politický. Spotřebitelé byli vyděšeni rychle rostoucími cenami paliv a někteří ekonomičtí komentátoři nebo poslanci je utvrzovali v přesvědčení, že za vším stojí pumpy. Stát dostal dost informací, aby věděl, co se na trhu děje, ale aby uklidnil veřejnost, musel dokázat, že má situaci pod kontrolou. Kontrola marží byla přesně tím krokem. Ačkoli to byla pro čerpačky další zbytečná administrativní zátěž, stále šlo o mnohem lepší řešení, než by bylo třeba stropování cen. My jsme to tak v SČS vnímali a snažili se tuto formu „smíru“ prezentovat všem členům.

Musíme vnímat realitu. Když třeba stojím v televizi proti paní poslankyni Kovářové (STAN) a snažím se vyvrátit její tvrzení o desetikorunových maržích, pro většinu diváků budu vždy nenažraný lump zneužívající situaci, zatímco ona bude ochránkyní těch, které nemravně odrbáváme. Ty kontroly prostě vytvořily určitou formu „smíru“. Spotřebitelé se uklidnili, protože uvěřili, že stát nás hlídá. Ale ve skutečnosti jsme se hlídali my sami navzájem, jak to tu děláme už 34 let.

Mluvil se jeden čas i o potřebě zastropovat marže pumpařů. Byl by to také nesmysl?

To teda. Takový experiment si vyzkoušelo Maďarsko, dokonale si rozvrátilo trh a myslím, že dodnes se z toho nevzpamatovalo.

V roce 2022 byly také zavedeny povinné srovnávací ceny na pumpách. Ukazuje se, že to je k něčemu? Osvědčilo se to?

To byla hloupost od samého počátku. Naštěstí přistoupilo ministerstvo průmyslu k převodu této povinnosti vyplývající z evropské směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva na český trh poměrně rozumně, takže její plnění pumpy moc nebolí.

Je to krásná ukázka bruselské „tvořivosti“. Prvotním záměrem totiž bylo deklarovat spotřebitelům, jak cenově výhodné je pořídit si auto s alternativním pohonem, zejména na zemní plyn, případě elektromobil. A když se to po pěti letech konečně „dopeklo“, potkalo se to s počátkem energetické krize. To bylo to období ještě před válkou, kdy už extrémně rostly ceny zemního plynu a elektřiny a pohonné hmoty byly stále ještě „v pohodě“. Zveřejnění srovnávacích cen tak namísto propagace alternativních pohonů spotřebitele od jejich nákupu odrazuje.

Ale abych na Brusel jen nenadával, považuji naopak za velmi dobrý tah zavedení jednotného značení paliv – mám tím na mysli ta kolečka a čtverečky na stojanech a pistolích.

Loni výrazně vzrostl počet v Česku prodaných elektromobilů, i když jejich podíl na vozovém parku je stále menší než na Západě. Je elektromobilita tou správnou cestou k zelené budoucnosti EU?

V prvé řadě bych se chtěl vyhnout diskusi o tom, jak významný je vliv člověka a konkrétně dopravy na klimatickou změnu. Prostě ať je jaký je, je správné snižovat negativní dopady na životní prostředí z každé činnosti, kterou děláme. Těch cest je celá řada a v tuto

chvilu to nevypadá, že by soutěž vyhrála v dohledné době nějaká konkrétní.

A elektromobilita určitě jednou z takových cest.

Myslím, že auto do zásuvky, ale stejně tak tramvaj, trolejbus jsou ideální dopravní prostředky do města. Věřím, že se nakonec prosadí syntetická paliva, jejich využití je – na rozdíl od vodíku – mnohem smysluplnější. Věřím i čpavku, i když zatím to vypadá, že se prosazuje spíše v lodní dopravě. Věřím ve smysluplnost výroby paliv z odpadů. Určitě uvidíme i pokročilá biopaliva.

Ale to je pohled dnešním okem, se znalostí dnešních technologií. Pokud dojde k významnějšímu pokroku v bateriích, dobíjení, výrobě „čisté elektřiny“, zlevnění některých výrobních procesů, znovu to zamíchá kartami.

Proč je vodík podle vás méně smysluplný než syntetické palivo?

No, pro vodíkové auto potřebujete na ujetí stejné vzdálenosti asi dvojnásobek energie než pro elektromobil. Potom je logické, abyste vše, na co stačí baterie, obsluhoval baterií. A na delší trasy, nákladní přepravu zase můžete využít syntetické palivo.

Ale to se přece vyrábí také z vodíku a přijde tak o další část energie.

Ano, ale... Říkali jsme si, že Evropa není energeticky soběstačná, energii dováží. To bude ještě nějakou dobu trvat. A jsou místa na planetě, kde lze elektřinu vyrábět mnohem efektivněji než v Evropě. Například podle studie společnosti Frontier Economics vyrobíte v Chile s naprosto stejnou větrnou turbínou ročně až 3x tolik elektřiny než na pobřeží Baltu. Z Chile ale elektřinu kabelem nedostaneme a přeprava vodíku je také dost komplikovaná a nákladná. Pokud ale v Chile vyrobíme z elektřiny rovnou syntetické palivo nebo čpavek a ten převezeme do Evropy (a takovou dopravu umíme už dnes snadno a levně), pak proč vyrábět z takového přenašeče zpět elektřinu, když v této formě můžeme energii dlouhodobě skladovat, popřípadě ji třeba rovnou použít v dopravě? A syntetické palivo z Chile nás vyjde ekonomicky v podstatě stejně jako vodík vyrobený z čisté elektřiny v Evropě.

Má vůbec někdo, jako je EU, direktivně tlačit členské země a automobilky ke snižování emisí, nebo by se to mělo nechat na volné ruce trhu?

Správná otázka, už jsme na ni jednou odpověděli. Má nám dát cíl, který má hlavu a patu a je reálný. O zbytek se postará trh. Ale zdůrazňuji, že to musí být cíl jasný a věrohodný. Stanovit cíl, rovnou nastavit pravidla jediné správné cesty, jak se k němu dostat, cestu vydláždít dotacemi, a když to stále drhne, dotace zvýšit, to je to nejhorší řešení. Co je to za cíl říci, že v roce 2035 nesmí být prodán vůz s vyššími než nulovými emisemi CO₂ z výfuku, když vedle toho zcela jistě tou dobou nebudou elektromobily jezdit na výhradně zelenou elektřinu?

A navíc má Evropská unie poměrně bohatou minulost na přešlapy. Nejprve mohutně vyzývala k investicím do biopaliv, aby je po 10 letech označila za „problém“. A následně mohutně vyzývala členské země k investicím do zemního plynu v dopravě. V jeho případě stihla otočit už asi za pět let.

Kdybychom tedy znali cíle a žádný úřad nám do toho nemluvil, popereme se s tím a zvládneme to. Ale když nám začne vytvářet umělé a nelogické bariéry, prosazovat a „uplácet“ vybrané technologie, jen tím škodí.

Tedy nás na silnicích a hlavně u pump čeká revoluce?

Kolegům jsem dlouhá léta přednášel o vývoji v Bruselu a měl přitom víru, že to vše nabere nějaký racionální směr. Teď to vidím trochu jinak. Pravidla jsou v podstatě nastavena a je jasné, že změna už začala. Možná, že letošní evropské volby přinesou nějaký posun, ale téměř s jistotou se nebude měnit cíl, možná se jen trochu zvolní tempo. Ale zvykneme si na to, že se trh s energiemi v dopravě proměňuje a ta proměna bude zásadní. V roce 2016 jsme v Praze organizovali konferenci o budoucnosti paliv v dopravě. Tehdy jsme měli velký problém to téma vůbec prosadit, protože spousta lidí nechápala, o čem si vlastně chceme povídat. Vůbec to nevnímali jako téma, které zásadně promění trh. A teď si vezměte, co se za těch osm let změnilo.

Takže závěrem?

Moje oblíbené – nezávislé pumpy obvykle nemají prostředky na investice do nejnovějších technologií. V tom prohrávají. V čem ale mohou vítězit, je invence, pružnost, schopnost se rychle přizpůsobit, proměnit. Tak se těch nadcházejících změn nebojme a zkusme je využít.

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

TANKOVÁNÍ POD ČERCHOVEM



Sít čerpacích stanic Free1 GAS se postupně mění na One 1. Po první pumpě, která byla otevřena v šumavském Alzbětíně, se postupně do stejného designu mění i další čerpací stanice, které ve valné většině kopírují hranici Česka s Německem. Byli jsme se podívat na hraničním přechodu Dolní Folmava, kde společnost provozuje dokonce dvě čerpací stanice.

První se stále ještě jmenuje Free F1 Gas a funguje hlavně jako jídelna a servis pro řidiče kamionů. Druhá je o něco blíže hraničnímu přechodu a slouží výhradně osobním automobilům. A právě tahle čerpací stanice se loni v únoru jako druhá v rámci celé sítě Free F1 Gas přejmenovala na One 1, což doprovodila celková rekonstrukce interiéru čerpací stanice.

Pro německou klientelu

Sít příhraničních čerpacích stanic One 1 nebo chcete-li Free F1 Gas má podnikání založené zčásti na prodeji pohonných hmot německé klientele, která právě za hranice kvůli příznivým cenám jezdí tankovat. Vedle pohonných hmot a občerstvení se čerpa-

cí stanice One 1 orientují zároveň na prodej zboží pro zahraniční zákazníky pod jednotnou značkou Global Free. Už to sice nejsou obchody osvobozené od tuzemských daní, které byly v EU zrušeny v roce 1999, ale stále tenhle „byznys“ funguje hlavně pro cizince, pro něž je zdejší zboží cenově výhodné. Typickým sortimentem je alkohol, cigarety, popřípadě parfémy. Jedná se tedy o zboží, které se nekazí, nemá speciální požadavky na skladování a lze je ponechat v celních skladech. Tuto filozofii ctí i čerpací One 1 na Dolní Folmavě.

V současné době provozuje společnost celkem 33 čerpacích stanic, které s jednou výjimkou v Plzni doslova kopírují hranici Česka s Německem od Alzbětína u Železné Rudy až po Jiříkov ve Šluknovském výběž-

ku. Dokud se v Česku nezavede Euro, určité se tento druh provozování čerpacích stanic vyplatí, i když s ním „covidové“ roky značně zahýbaly. Nicméně majitelé sítě myslí na budoucnost a aktuálně se například připravuje nová čerpací stanice na pražském Slivenci, která by měla být výkladní skříní nového řetězce One 1, který zároveň rozvíjí o koncept rychlého občerstvení Café 1.

Obrovská konkurence

Folmava (Dolní a Horní) je dnes součástí obce Česká Kubice. Leží v jihovýchodní části Českého lesa a sousedí s Bavorskem přes bývalý hraniční přechod Folmava – Furth im Wald-Schafberg. Místo je ideálním výchozím bodem pro turisty, kteří chtějí



zdotat nejvyšší horu Českého Lesa Čerchov (1042 m n.m.) a zároveň je také rušnou dopravní tepnou. Přes německý Cham totiž silnice pokračuje na Řezno (Regensburg), kde se po necelých 90 km napojíte na německou dálniční síť. V současné době hraničním přechodem projíždí až tisíc kamionů denně. Na Folmavě své služby nabízí několik kasin, restaurací nebo nočních klubů a samozřejmě také čerpací stanice. Aktuálně jich je v obci s přibližně 70 domy a 300 obyvateli celkem šest (dvě MOL, One 1, Free F1 Gas, Orlen a Robinoil). Je třeba podotknout, že nejvíce tankujících zákazníků jsme zaregistrovali právě na čerpací stanici One 1 a v 99 procentech případů se jednalo o automobily s německou registrační značkou.

Zatím stále benzin E5

Rekonstrukce čerpací stanice proběhla hlavně v zázemí, zatímco tankovací nádvoří se v podstatě neměnilo, pokud do toho nepočítám výměnu atiky a nový originální totém od společnosti Gema. Zákazníci mají k dispozici osm zastřešených tankovacích stání u čtyř oboustranných výdejních stojanů Tatsuno Benč, které rovněž dostaly nový „kabát“ a logo One 1. Na každém z nich najdou bezolovnatý automobilový benzin Natural 95 obsahující přísady a aditiva pro zlepšení užitečných vlastností a motorovou naftu Diesel. Co se týče benzínu, nabízí jej zde provozovatel v kvalitě E5 právě kvůli německým zákazníkům, kteří preferují nižší obsah bioložky.

Dva stojany pak mají k dispozici vysokooktanový benzin Natural 98 a dva nadstandardně aditivovaný prémiový benzin Free 1 Racing Natural 95. Vzhledem k druhé čerpací stanici Free F1 Gas, která odsud stojí necelý kilometr, zde nenajdete rychlovýdej nafty pro nákladní automobily ani kapalinu AdBlue na stojanu (pouze balenou). Z alternativních paliv prodává tato čerpací stanice pouze LPG od společnosti Hungas, i když nějaké plány na výstavbu nabíjecích stojanů už vznikají. Pokladny pak akceptují vedle klasických platebních karet a CCS karet také vlastní karty Top Card. Palivové karty UTA, DFC nebo DKV zde s ohledem na očekávanou klientelu neuplatníte.



Nelze ji přehlédnout

➤ Architektura čerpací stanice na Folmavě, která je vystavěna nad kruhovým objezdem, a při příjezdu od Německa ji opravdu nemůžete přehlédnout, vychází z klasického tvaru s rovnou střechou, což umožnilo instalaci solárních panelů, které mohou snížit spotřebu elektrické energie až o 20 procent. Menší stříška spojuje tankovací nádvorí se shopem, který prošel kompletní rekonstrukcí, i když jeho uspořádání do tvaru písmene L se nezměnilo.

Interiér působí útulným dojmem, což umocňuje jeho důmyslné nasvícení pomocí LED světel. Decentní šedé tóny v kombinaci s dřevěným nábytkem a obložením působí moderně a čistě. Většinu shopu zaplňují regály a stěny se zbožím, který doplňují pokladny a kávový koutek Café 1. Alkohol, cigarety a nápoje tvoří většinu sortimentu, jinak zde samozřejmě najdete i klasické zboží typické pro čerpací stanice (automotive, drogerie, cukrovinky apod.).

Vzhledem k tomu, že nedaleká kamionová čerpací stanice má zavedenou jídelnu a kousek odtud je navíc stylová restaurace Stodola, která patří majitelům řetězce, nemá tato čerpací stanice vlastní gastro. Občerstvit se můžete kvalitní kávou speciálně praženou pro nový koncept bistra Cafe 1 ze samoobslužného kávovaru Franke do kelímku, který stojí v útulném kávovém koutku společně s barovým pultem a dvěma vysokými stoličkami.

K tomu si pak můžete zakousnout nanejvýš balenou bagetu, i když v plánu je zavést zde v budoucnosti nějakou formu vlastního občerstvení. Součástí čerpací stanice, která má otevřeno nonstop, je samozřejmě novotou a při naší návštěvě i čistotou zářící sociální zařízení. Najdete zde sociální zařízení oddělené pro dámy a pány/invalidy. Mycí linka zde není, ale zákazníci si alespoň mohou vyluxovat interiér svého automobilu a zkontrolovat, popřípadě dofouknout tlak v pneumatikách.

Závěr

V nových barvách a s novým logem One 1 působí zrekonstruovaná čerpací stanice moderně a sympaticky. Svým originálním a zároveň také atraktivním designem láká k návštěvě a noví zákazníci rozhodně neodjíždějí zklamáni. Díky aplikaci zde totiž natankují za zajímavé ceny, v zázemí se pak mohou obsloužit kvalitní kávou a nakoupit žádané položky, které zde vycházejí levněji než nad druhé straně státní hranice.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

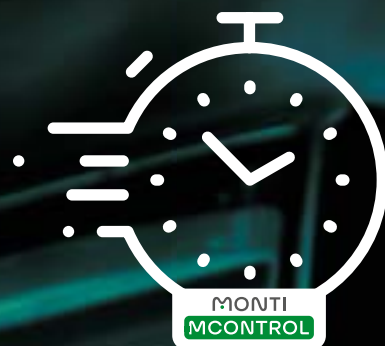


ŘÍZENÍ PROCESŮ OPRAV KDYKOLI, ODKUDKOLI A NA NĚKOLIK KLIKŮ

- to je aplikace M CONTROL ÚDRŽBA

MONTI

PETROL
PARTNER



MControl Údržba

Správa majetku nekončí přidělením evidenčního čísla, tam jen začíná. Komplexní systém pro evidenci majetku vám přinese efektivní správu a přehled o aktuálním stavu vašich zařízení. Tímto se myslí jakákoli výbava, kterou využíváte. **Od vybavení provozu až po autopark, IT a zařízení kanceláří.** Celý systém obsahuje několik úzce provázaných modulů, které vám poskytnou přesné informace o aktuálním stavu revizí, preventivních kontrol, nákladů, režijních činností a dalších aktivitách, které jsou nařízeny legislativou a nebo firemní politikou.

Základním modulem je „EVIDENCE MAJETKU“, kde jsou uložena všechna zařízení, která potřebujete spravovat. Obsahují množinu společných atributů a řadu speciálních, nastavitelných atributů podle konkrétního typu zařízení. Jiné atributy bude mít například čerpadlo a jiné klimatizace. **Na každém zařízení mohou být nastaveny revizní povinnosti, které mají za úkol připomínat a hlídat prováděné revize. Na dalších kartách najdete pravidelné režijní činnosti, hodnocení majetku, náklady...**

Důležitou částí je také uložená dokumentace, díky které velice jednoduše zobrazíte návody, popisy, schémata a podobné dokumenty, které náleží k danému kusu.

Díky detailnímu pohledu velice snadno zjistíte, jaké náklady jsou na konkrétním zařízení a jaká je jeho efektivita vzhledem k délce provozu. Díky přesné evidenci závad v modulu „ZÁVADY“ můžete jednoduše porovnat provozní náklady na zařízení různých výrobců a nebo zjistit, kde jsou stroje nadměrněji zatěžovány.

V modulu „REVIZE“ evidujete revizní povinnosti, které jsou mandatorní z pohledu legislativy a musí být vykonány, ale také například pravidelné režijní činnosti, které předcházejí neočekávaným problémům v provozu.

Díky modulu „PLÁNOVÁNÍ“ budete schopni kontrolovat a zabezpečit finanční toky v průběhu roku a hlídat čerpání schváleného rozpočtu. Celý systém je otevřený, dále nastavitelný a je připraven na spolupráci s ERP systémy různých výrobců. Díky této provázanosti budete mít přehled o fakturovaných částkách na jednotlivé opravy prováděné jak externími dodavateli, tak interními zaměstnanci.

Modul „Objednávky“ zobrazí aktuální stav objednávek, aniž byste museli přecházet do fakturačního systému.

Interní činnosti budete schopni evidovat pomocí modulu „PLÁN PRÁCE“, který umožňuje evidenci a vydávání denních příkazů k práci a následné automatické propsání až do nákladů na konkrétní zařízení. Celý tento tok informací se propojí s plánovanými aktivitami do budoucna a vyčerpanými zdroji a zobrazí průběh finančního workflow v pohledu „OČEKÁVKA“.

Celý systém je postaven na třívrstvé architektuře, takže nevyžaduje instalaci klienta na koncové zařízení. Komunikace probíhá v internetovém prohlížeči, což velice zjednodušuje nasazení a celkovou dostupnost. Řada aplikačních obrazovek je přizpůsobena pro mobilní zařízení (telefony, tablety), což usnadňuje některé přístupy, jako např. hodnocení majetku, které se provádí v terénu.

Systém je připraven pro napojení na API jiných SW, se kterými byste potřebovali komunikovat.

→ **NEVÁHEJTE NÁS KONTAKTOVAT PRO PŘEDVEDENÍ APLIKACE NA VAŠEM PROVOZU.**

Ani kapka nazmar

Český výrobek | www.monti.cz

+420 602 719 237 obchod@monti.cz

NAFTA BEZ BIOSLOŽKY A SKVĚLÉ HAMBURGERY



Když se podíváte na mapu s rozmístěním čerpacích stanic Eurobit, zjistíte, že tahle česká síť je už docela hustá, zvláště ve východních Čechách a na severní Moravě. Mezi nejnovější přírůstky patří i netradičně koncipovaná pumpa v Trhové Kamenici na Českomoravské vrchovině nedaleko Chrudimi.

Trhová Kamenice je malý městys mezi dvěma chráněnými krajinnými oblastmi Železné hory a Žďárské vrchy. Nachází se v nadmořské výšce okolo 500 m., žije zde asi tisícovka obyvatel a prochází tudy nejen naučná stezka krajem řeky Chrudimky, ale také rušná silnice první třídy číslo 37, která vlastně spojuje Hradec Králové s Brnem přes Pardubice, Chrudim a Nové Město na Moravě, u Velké Bíteše končí nájezdem na D1.

Síť Eurobit v současnosti tvoří 33 čerpacích stanic od západočeského Chebu přes severočeský Varnsdorf, východomoravský Havířov až po jihomoravské Hrušky u Břeclavi. Mezi poslední přírůstky patří pumpa v Trhové Kamenici. Typická venkovská pumpa prošla vloni celkovou rekonstrukcí shopu a rozšířila tak síť Eurobit

o další příjemné místo, kde můžete vedle tankování také načerpat energii z vydatného jídla. Kromě čerpacích stanic totiž provozuje česká firma Eurobit také americké stylové restaurace EB Dinners (Hradec Králové a Krhov) a některé položky z jejich menu si můžete dát i na vybraných čerpacích stanicích. Platí to také pro Trhovou Kamenici, kde vám mimo jiné nabídnou vydatný hamburger nebo marinovaná žebírka.

Nafta i bez biosložky

Provoz na silnici 37 je občas docela hustý a kombinuje osobní automobily i kamiony, které míří buď do východočeské metropole, nebo na D1. Důvod, proč zastavit u čerpací stanice právě v tomto místě, byl

dosud jediný – načerpat levné pohonné hmoty u soukromé čerpací stanice Topexol. Společnost Eurobit, která tuhle pumpu koupila v roce 2022 a vloni ji důkladně zrekonstruovala, chce motoristům nabídnout více v souladu se svým motto „Myslíme na motoristy“.

Čerpací stanice láká už zдалky výrazným „duhovým“ totemem a oranžovou atikou částečně zakrytou sedlovou střechou, zblízka pak novou tmavě šedou „fasádou“, kterou zpředu doplnil kontrastní hliníkový panel se strukturou kapky. Na zastřešené tankovací nádvoří vede široká cesta a ze silnice sem můžete odbočit z obou směrů. Výdejní stojany nesou značku Tatsuno a zákazníci mají k dispozici celkem tři oboustranné stojany – dva multiproduktové pro osobní automobily



a jeden s rychlovýdejem nafty pro nákladní automobily a autobusy. V nabídce čerpací stanice je bezolovnatý benzin oktanového čísla 95, standardní motorová nafta a motorová nafta bez biosložky s označením Diesel Zero. Kapalina AdBlue ze stojanu zde k dispozici není, ale můžete si ji pochopitelně koupit balenou v shopu. Ceny pohonných hmot se odvíjejí od nabídky velkoobchodů a marže zde velké nemají.

Alternativní energie (CNG, LPG a elektro) v Trhové Kamenici nedoplňíte, místní nejvýše mohou využít nabídku LPG v tlakových lahvích. Vedle klasických bankovních karet a karet Eurobit na této stanici akceptují také tankovací karty DKV, Eurowag, UTA a CCS. Natankovat zde můžete sedm dní v týdnu, ale pouze od 5 do 22

hodin, protože tankovací automat zde není. Mycí linku, mycí boxy ani vysavač tato čerpací stanice nenabízí. Zákazníci mají samozřejmě zdarma k dispozici pouze kompresor pro dofouknutí pneumatik.

Kontrasty interiéru

Podle požadavků Tomáše Veverky se realizace interiéru pod dohledem pražského grafika Tomáše Dočkala ujala společnost MBH ze Zábřehu na Moravě, která dodala i nábytek a vybavení. Vnitřní prostory vkusně kombinují světlé přírodní dřevo s oranžovou a několika odstíny šedé barvy. Ve výrazném kontrastu s tím je pak „americký“ jídelní kout v nejsvětlejším rohu interiéru, který vychází ze stylu restaurací EB Diners a je vylepšený obrazovou tapetou

na stěně. V interiéru je dostatek světla, což zajišťují stropní LED panely a závěsné lampy sladěné designově s interiérem shopu.

Vpravo ode dveří je jídelní kout oddělený od shopu dlouhým barovým pultem s vysokými stolkami. Zde najdete i zásuvky a USB porty pro dobíjení mobilních zařízení, vlevo od vstupních dveří je pokladna a bistro, nad kterými svítí obrazovky s nabídkou jídel a dalších služeb čerpací stanice. Interiér shopu je uprostřed zaplněn dvojicí regálů, které v zadní části doplňují stylové stolkami v designu ropných barelů, které stojí vedle kávového koutku se samoobslužným automatickým kávovarem Franke od firmy Dallmayr. Vzadu za kávovým koutkem je další chodba se vstupy na sociální zařízení, zázemím pro obsluhu a technickou místností. Čistě a nové to- ➔

☛ alety jsou zvlášť pro dámy, pány i invalidy. Na stěnách zde najdete atraktivní černé, bílé a oranžové dlaždice uspořádané do šachovnice, což je jeden z poznávacích znaků sítě Eurobit.

Jako v restauraci

Sortiment shopu je standardní, zákazník zde najde většinu zboží, které na čerpací stanici očekává, od cukrovinek po automotive včetně bohaté nabídky hraček a nechybí ani vínový koutek. Vedle pohonných hmot lákají provozovatelé čerpací stanice na atraktivní teplou i studenou kuchyni.

Čerpací stanice nemá svého kuchaře, ale využívá synergie s restauracemi EB Diners, kde připraví vybraná jídla metodou sous vide a v Trhové Kamenici je obsluha pouze dokončí v multifunkční troubě Merryshof. Jde o hovězí burgery, vepřová žebírka a trhané vepřové z nedalekého Statku Lipka. Pochutnat si můžete také na kuřecích křídlech nebo gyrosu. V nabídce nechybí ani pizza. Hranolky se připravují ve speciálním uzavřeném fritovacím hrnci, takže zde nikde není cítit typický odér spáleného tuku jako v okolí některých fastfoodů, bulky nakupují čerstvé u místních pekařů. Sami jsme si vyzkoušeli, že žebra i hamburgery mají perfektní chuť, jako když je připravíte z čerstvých surovin. Nabídku pro konzervativnější zákazníky ještě doplňují polévky nebo klasická hotová jídla jako guláš či řízek a nechybí ani párky z rollergrilu, popřípadě čerstvě plněné bagety.

Obsluhu čerpací stanice Eurobit v Trhové Kamenici zvládá ve dvousměnném provozu pět lidí včetně provozního. Nájemce zde není, všichni jsou zaměstnanci Eurobitu stejně jako na ostatních čerpacích stanic této české sítě.

Závěr

Rekonstrukce čerpací stanice přinesla zákazníkům výraznou přidanou hodnotu a zlepšila služby na této frekventované trase. Atypický objekt nepřehlédnete, útulný interiér doslova láká k tomu udělat si na trase menší přestávku a využít něco z bohatého menu místního bistra, což je nejen v této části Česka spíše ojedinělé. Většinu zákazníků pak jistě potěší i čisté toalety.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor





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



SUPER BENZIN ADITIV



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

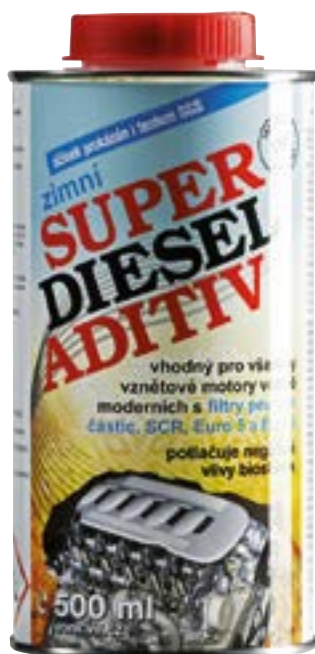
Praktické jednorázové balení

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

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

**letní
zimní
varianta**

SUPER DIESEL ADITIV



- Udržuje čistotu vstřikovacích trysek
- Chrání před korozí
- Zvyšuje mazací schopnost paliva
- Zvyšuje cetanové číslo, čímž zlepšuje spalování, snižuje hlučnost a zvyšuje výkon
- Snižuje opotřebení
- Snižuje spotřebu paliva až o 5 %
- Stabilizuje naftu s biosložkami a prodlužuje její skladovací dobu

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

Dostání v sítích



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

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



EKOLOGIE VERSUS TECHNIKA

Benzin, který obsahuje až deset procent bioetanolu, tankují od Nového roku čeští řidiči. Jednička na českém trhu, Orlen Unipetrol, dodává od ledna 2024 na český trh benzin s označením E10 místo současného E5. Přidává se k němu i maďarský MOL. Na co by si řidiči měli dát pozor?

V současné době je důvodem přidavku biopaliv požadavek EU na úsporu emisí CO_2 , který musí prodejci a distributoři paliv plnit. Limit je podle zákona o ochraně ovzduší na hranici 6 %. Současně byla zavedena povinnost přidávat biopaliva z nepotravinářských surovin, tzv. pokročilá biopaliva v množství 0,22 % energetického obsahu. Tento požadavek se od roku 2025 zvýší na 1,07 %. Podle současného vývoje evropské legislativy lze předpokládat, že povinnost úspory emisí CO_2 se zvýší do roku 2030 až na 14,5 %. Z toho vyplývá nutnost přidávat do pohonných hmot větší objem biopaliv a současně pracovat s biopalivy, které mají větší úsporu CO_2 .

Zvažuje se, že automobilové benziny by mohly obsahovat kyslíkaté látky v množství nad 3,7 %, tzv. E10+, což by při vyšším oktanovém čísle mělo umožnit efektivnější spalování, nižší spotřebu paliva a emise CO_2 . U nafty současný limit zůstane zachován, i když jsou snahy o zvýšení podílu FAME až na 8 až 10 %, případně zavedení paliva B20/B30. Tato paliva však musí mít schválení od výrobců automobilů, což není aktuálně reálné.

Motorová nafta

Prodávaná motorová nafta musí splňovat požadavky evropské normy ČSN EN

590. Kromě standardní motorové nafty se prodávají i prémiové aditivované nafty se zlepšenými užitnými vlastnostmi. Jedná se zejména o detergentní vlastnosti snižující úsady v palivovém systému, spalovací vlastnosti vyjádřené vyšším cetanovým číslem a nízkoteplotní vlastnosti v zimním období. Všechny zlepšené vlastnosti přispívají ke snížení emisí při spalování a ke snížení spotřeby paliva. Zlepšené spalovací vlastnosti souvisí nejen s přidavkem aditiv, ale i s přidavkem biopaliv, který se využívá díky povinnosti snižovat emise CO_2 . Přídavek biopaliv je podobný jako u automobilových benzinů a je tu i stejný trend postupného přechodu k biopali-

vům nepotravinářského charakteru, která umožňují vyšší úsporu emisí CO₂.

Biopaliva se přidávají do motorové nafty ve dvou formách. První možností je podle Vladimíra Třebického, specialisty inspekční a certifikační firmy SGS Czech Republic, přídavek ve formě metylesterů mastných kyselin (FAME neboli fatty acid methylesters podle ČSN EN 14214). Maximální obsah FAME je limitován na 7 % objemových. Metylestery mastných kyselin, jako kyslíkaté látky, mají větší vnímavost ke vzdušné vlhkosti, a proto je potřeba při manipulaci a skladování motorové nafty věnovat této skutečnosti pozornost, podotýká Třebický. Pro přídavek do motorové nafty je u FAME stanoven limit obsahu vody max. 0,05 % hmotnostních, ale v praxi je obvyklá hodnota obsahu vody výrazně nižší. V případě přídavku FAME do motorové nafty musí FAME obsahovat stanovené množství antioxidační přísady pro zajištění potřebné oxidační stability.

„Při běžném způsobu provozování vozidla nepředstavuje biopalivo problém. Při zamezení přístupu vzdušné vlhkosti a světla a při teplotě 10–20 °C je možné



skladovat naftu dlouhodobě, ale pokud není možné uvedené podmínky zaručit, je doporučeno výše uvedenou normou ČSN 65 6500 skladovat motorovou naftu s obsahem biosložky nejvýše tři měsíce,” říká Třebický.

Jinak také doporučuje provádět kontrolu stavu palivového filtru, čistoty palivového systému a nádrže vozidla. Vlastnosti se liší v průběhu roku podle teplot, proto se doporučuje pro dlouhodobé skladování

použít naftu pro arktické klima, která biosložku neobsahuje. Standardní nafta určená pro zimní období by neměla být skladována při teplotách pod bodem zákalu paliva (asi -8 °C). Při delší předpokládané odstávce se také doporučuje netankovat plnou nádrž. „Do vozidla odstaveného na zimu se nesmí tankovat motorová nafta letní kvality. Zároveň se doporučuje netankovat plnou nádrž v případě malé spotřeby v důsledku nízkého počtu ujetých ➔

Spolehlivý dodavatel AdBlue®

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

PETROL
PARTNER



Máme nový web!
adam-bluesky.cz

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

➔ kilometrů, aby nezůstala v nádrži letní pohonná hmota,” varuje Třebický.

Nadějně HVO

Druhou možností přídavku biosložek je tzv. parafinická nafta (ČSN EN 15940) vyráběná z bio-suroviny. Ta je známá pod názvem HVO (hydro-treated vegetable oils – hydrogenované rostlinné oleje). Tento produkt se vyrábí hydrogenací a následnou isomerací suroviny. Získá se produkt s vysokým obsahem parafinů a isoparafinů s vynikajícími spalovacími a také nízkoteplotními vlastnostmi. V současné době není přídavek HVO nijak daňově zvýhodněn, a proto je limitem jeho cena.

Přídavek HVO zlepšuje podle Třebického užité vlastnosti fosilní motorové nafty prakticky ve všech ukazatelích. Výrazně zlepšuje cetanové číslo, které vyjadřuje spalovací vlastnosti motorové nafty. Např. 20% objemový přídavek zvýší cetanové číslo motorové nafty až o 10 jednotek. Parafinická nafta neobsahuje aromáty a polyaromáty, a proto její přídavek do motorové nafty snižuje výrazně jejich obsah. Aromatické a polyaromatické látky negativně ovlivňují emise při spalování, zejména obsah nespálených uhlovodíků a pevných částic. HVO prakticky neobsahuje síru. Příznivě působí i na nízkoteplotní vlastnosti, což usnadňuje startovatelnost v zimním období a zlepšuje výkonnost motoru. HVO se přidává



jednak přímo a jednak ve formě společného zpracování fosilních složek a biosložek pro motorovou naftu. Kapacita výroby v Evropě se stále postupně zvyšuje, ale širšímu využití v ČR zatím brání nedostatečná výrobní kapacita a současně vyšší cena.

Podle Třebického lze však předpokládat, že se ve větší míře využije HVO v kvalitě podle ČSN EN 15940. Její přídavek do motorové nafty není technickou normou pro motorovou naftu ČSN EN 590 limitován a jediným technickým omezením pro motorové nafty pro mírné klima je dodržení požadavku na minimální hodnotu

hustoty. „V současnosti je platná novelizovaná norma pro motorovou naftu ČSN EN 590 z roku 2022, která rozšiřuje spodní limit pro rozsah hustoty při 15 °C motorové nafty pro přechodné a zimní období až na hodnotu 815 kg/m³. To umožňuje přídavek parafinické nafty (HVO) v objemu až cca 30 %, v závislosti na výchozí hustotě motorové nafty. Přídavek parafinické motorové nafty kvalitu motorové nafty zlepšuje, protože má lepší vlastnosti než motorová nafta, jedná se o uhlovodíky s výborným cetanovým číslem, nižším obsahem síry a nízkým obsahem aromátů,” vysvětluje Třebický.



„Kvalita prodávané motorové nafty je velmi dobrá i ve srovnání s kvalitou v ostatních evropských zemích, podíl nevyhovujících vzorků zjišťovaných v rámci monitoringu kvality podle platné legislativy je velmi nízký a pohybuje se pod úrovní 1 %,“ uzavírá Třebický. Na trhu v ČR je kvalita paliv dlouhodobě sledována systémem odběrů vzorků ČOI podle vyhlášky MPO 516/2020 Sb. a nezávisle v rámci programu „Pečeť kvality“, který zajišťuje právě firma SGS Czech Republic.

Automobilové benziny

Automobilový benzin označený jako BA 95 super se prodává ve standardní kvalitě nebo jako prémiové palivo s obsahem aditiv zlepšujících zejména detergentní vlastnosti. Tento benzin se prodává od letošního roku ve formě „E10“, to je s obsahem kyslíku do 3,7 % hmotnostních. Benzin BA 95 může obsahovat biosložku ve formě přídatku etanolu do 10 % objemových anebo obsahuje biosložku ve formě ETBE, případně může být i bez obsahu kyslíkatých látek. Podle uvedené normy by mohl obsahovat

i jiné kyslíkaté látky, např. metanol nebo naopak vyšší alkoholy. Tyto typy kyslíkatých látek se však v praxi nepoužívají. Celkový obsah kyslíku má limit vždy 3,7 % hmotnostních. Podle Ivana Indráčka z Unie nezávislých petrolejářů může palivo s vyšším obsahem biosložky nepatrně zvýšit i spotřebu, protože poklesne jeho výhřevnost o cca 1,8 %.

V ČR se předpokládá, že benziny BA 98, prodávané i jako prémiové, budou obsahovat buď pouze ETBE, nebo etanol v koncentraci odpovídající úrovni E5, to je do 5 % objemových. „Kyslíkaté biosložky, kromě snižování emisí CO₂ a emisí při spalování, mají příznivý vliv na zvýšení oktanového čísla. Etanol kromě zvýšení oktanového čísla má do cca 5 % objemových vliv na zvýšení tlaku par. Nad tuto hranici opět vliv na zvýšení tlaku par klesá. Přídavek ETBE, vzhledem ke svému chemickému charakteru, nemá vliv na zvýšení tlaku par a ani nezvyšuje vnímavost benzínu k vodě. Automobilový benzin vodu nerozpouští, vnímavost benzínu k vodě se zvyšuje přidáváním etanolu do automobilového benzínu. Proto je potřeba při skladování a distribuci

Dvě desetiletí s biopalivy

První povinnost využití biopaliv v dopravě stanovila evropská směrnice 2003/30/ES. Do automobilových benzinů se přidávají ve formě kyslíkatých látek. Konkrétně to může být buď etanol, nebo ETBE (etyl-terc-butyl-éter). Do motorové nafty se biopaliva přidávají ve formě kyslíkatých metylesterů mastných kyselin (FAME – fatty acid methylesters) nebo parafinické motorové nafty biologického původu BTL (biomass to liquid) obvykle označené jak HVO (hydrogenované rostlinné oleje – hydrotreated vegetable oils). Surovinou pro HVO může být rostlinný olej, ale používají se i různé vedlejší produkty ze zpracování rostlinných olejů nebo použité kuchyňské oleje (UCO – used cooking oil), které obsahují i živočišné tuky.

automobilového benzínu věnovat velkou pozornost možnému kontaktu benzínu se vzdušnou vlhkostí,“ varuje Vladimír Třebický. Pro dlouhodobé skladování benzínu, např. v kanystrech, se proto doporučuje použít benzin bez obsahu etanolu, např. vysokokoktanový benzin obsahující jen ETBE. ➔



TANKOVACÍ AUTOMATY

PETROL
PARTNER

- Podpora všech typů bezhotovostních plateb
- Podpora věrnostních systémů
- Dotykový displej LCD 7, 8 nebo 10" Anti-Scratch
- Provozní teplota -20 až +60 °C, vlhkost do 95 %
- Vysoký jas a kontrast monitoru
- Plně integrovaný do řídicích systémů UNICODE
- Určeno pro veřejné i samoobslužné stanice
- Soulad s mezinárodními předpisy
- Certifikace TÜV SÜD
- Do většiny typů výdejních stojanů



✓ PROFESIONÁLNÍ ✓ RYCHLÉ ✓ POHODLNÉ ✓ ÚSPORNÉ

Co způsobuje problémy

➤ Při běžném provozu a průběžném doplňování paliva nehrozí podle něj žádné problémy. Při zamezení přístupu vzdušné vlhkosti a světla a při stálé teplotě 10–20 °C je možné skladovat automobilový benzin dlouhodobě. Pokud nelze uvedené podmínky zaručit, je doporučeno skladovat automobilový benzin s obsahem etanolu nejdéle tři měsíce. Doporučuje se věnovat velkou pozornost přítomnosti volné vody v palivové soustavě, provádět pravidelnou kontrolu čistoty palivového systému a nádrže vozidla v odborných servisech.

„Při dlouhodobějším skladování benzínu nebo odstavení vozidla na delší dobu je třeba se ujistit, že nedošlo k oddělení lihovodné fáze a tím k možné ztrátě oktanové úrovně. Při tankování automobilového benzínu při delší plánované odstávce vozidla se doporučuje natankovat plnou nádrž, aby se minimalizoval kontakt paliva se vzdušnou vlhkostí a předešlo se tak možným problémům s usazováním vody,“ doporučuje Třebický.

Na riziko absorpce vzdušné vlhkosti u benzínu E10 a z toho vyplývající provozní problémy upozorňuje i mluvčí SDA Petr Horák. „U novějších vozidel používaných v každodenním provozu se žádné negativní vlastnosti neprojevují,“ tvrdí. a zmiňuje i další důležitý aspekt, na který distributoři musí dávat pozor. „Automobilový benzin je palivo velmi citlivé na znečištění, pokud se do něj dostane i malé množství nafty ze sdílených systémů při distribuci paliv. Pak



může být tento benzin pro motory nebezpečný.“ Podobně je potřeba se vyvarovat kontaminace nafty benzinem.

Pro vozidla s datem výroby před rokem 2005 se doporučuje ověřit kompatibilitu s benzinem E10 na webu www.e10info.eu. Pokud není vozidlo s benzinem E10 kompatibilní, je možné použít benzin BA 98, který zůstává v kvalitě E5. Důvodem nekompatibility jsou většinou materiálové problémy, konkrétně pryžové a zinkové díly, vůči kterým je líh agresivní. Pro majitele takových vozů platí to, že by raději měli navštívit servis a ohrožené součástky nechat vyměnit. Běžně jde o levné díly, jako jsou hadice nebo těsnící kroužky. Al-

ternativou je benzin s vyšším oktanovým číslem, který místo lihu obsahuje ETBE.

Automobilový benzin s oktanovým číslem 95 a s vyšším obsahem kyslíku, který se s označením E10 začal letos v Česku prodávat, najdete také u výdejních stanic v sousedních zemích. Např. na Slovensku je v této kvalitě i benzin BA 98 super plus. V tomto případě se pro dosažení vyššího obsahu kyslíku používá kombinace přísady etanolu a ETBE, obsah etanolu dosahuje úrovně cca 8 % V/V a obsah ETBE cca 3 % V/V. Podobné hodnoty lze předpokládat i v ČR.

„Podle dostupných informací ze Slovenska nepřinášejí vyšší objem etanolu v benzinu, při dodržování výše uvedených pravidel pro manipulaci a skladování automobilového benzínu žádné provozní problémy,“ říká Třebický a dodává, že při zachování doporučených pravidel by přechod na distribuci E10 neměl pro vozidla, která jsou s ním kompatibilní, znamenat žádné závažné problémy. „Podle dlouhodobých zkušeností je kvalita prodáváných automobilových benzinů velmi dobrá i ve srovnání s výsledky kontrol v rámci evropských států. Podíl nevyhovujících vzorků se pohybuje na úrovni procenta. Podstatný podíl nevyhovujících vzorků tvoří vzorky s vyšším tlakem par zjišťované v období přechodu ze zimní na letní kvalitu, což však nemá významný vliv na užité vlastnosti používaného benzínu.“

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



**Těšíme se na vás
na veletrhu TECHAGRO v Brně
BVV pavilon F, číslo stánku 018**

**7. 4. – 11. 4.
2024**



Technologie pro čerpací stanice

- Optimální řešení tankování PHM
- Vše pod kontrolou
- Zamezení ztrát a krádežím

Olejové hospodářství

- Jednoduchá manipulace
- Bez obav z kontrol
- Stop ekologickým škodám a únikům

Kompletní řešení na míru



OCTO
technology
divize společnosti YOUR SYSTEM spol.s r.o.

VYSOKÁ KVALITA, NÍZKÁ CHYBOVOST

Kvalita automobilových benzinů, motorové nafty, LPG a CNG u čerpacích stanic členských firem ČAPPO v roce 2023 měla proti celému trhu velmi nízkou chybovost 0,42 %. Naopak celý trh vykázal chybovost 0,67 % a ostatní část trhu mimo členů ČAPPO 0,82 %.

Kontrolované parametry kvality pohonných hmot na domácích čerpacích stanicích za rok 2023 byly opět na velmi dobré úrovni. Ze všech odebraných vzorků bylo 99,33 % bez závad. Na čerpacích stanicích členských firem ČAPPO bylo odebráno 950 vzorků a 99,58 % bylo bez závad (946 vzorků). Kontrolované vzorky motorové nafty, LPG byly bez jakékoliv chyby v kvalitě definované evropskými i českými normami. U kontrolovaných vzorků automobilových benzinů a CNG byly celkem u čtyř vzorků zjištěny drobné odchylky od norem.

V roce 2023 inspektoři ČOI odebrali celkem 2542 vzorků všech druhů paliv u veřejných čerpacích stanic v České republice. U čerpacích stanic ČAPPO bylo odebráno celkem 950 vzorků, tj. 37,4 %. V ostatní části trhu bylo odebráno 1592 vzorků, tj. 62,6 %. U čerpacích stanic ČAPPO je hodnocení s chybovostí 0,42 % (4 vzorky), proti tomu celková chybovost trhu byla vyšší 0,67 %

(17 vzorků). Chybovost v ostatní části trhu byla 0,82 % (13 vzorků).

Podle sortimentu kontrolovaných druhů paliv za rok 2023 bylo odebráno na trhu čerpacích stanic u automobilových benzinů celkem 1001 vzorků. Celková chybovost trhu u automobilových benzinů byla 0,7 %, (7 nevyhovujících vzorků). U vzorků automobilových benzinů odebraných u čerpacích stanic ČAPPO (394 vzorků) byla chybovost 0,51 % (2 vzorky).

U motorové nafty bylo odebráno celkem 1200 vzorků a bylo zjištěno 8 neshod, tj. chybovost celého trhu byla 0,67 %. U ostatní části trhu ČR bylo odebráno 707 vzorků s chybovostí zjištěnou u 8 vzorků, tj. chybovost 1,13 %. U členské firmy ČAPPO (odebráno 493 vzorků) byly všechny vzorky bez závad.

U LPG v počtu 300 vzorků a CNG v počtu 41 vzorků se na trhu z celkově odebraných 341 vzorků vyskytla chybovost pouze

u 2 vzorků CNG, tj. 0,59 %. Vzorky LPG byly na celém trhu bez závad.

Uvedené výsledky za rok 2023 jsou potvrzením faktu, že členské firmy ČAPPO dlouhodobě vykazují nulovou nebo velmi nízkou chybovost. Bez závad bylo za celý rok 99,58 % v kvalitě prodáváných paliv dle technických norem ČSN EN, tj. lepší výsledky než celý trh nebo segment ostatních nečlenských čerpacích stanic.

Vysokou kvalitu prodáváných pohonných hmot i služeb tak členské firmy ČAPPO potvrdily i za rok 2023. Dlouhodobě používají osvědčené interní systémy kontroly kvality v celém procesu výroby, skladování, dopravy a prodeje zákazníkům. Nabídka sortimentu aditivovaných a prémiových paliv významně přispívá k výborné úrovni kvality prodáváných pohonných hmot v ČR.

■ PR ČAPPO
FOTO: archiv

	Počet odebraných vzorků	Nevyhovující	%
Automobilové benziny			
Celkem	1 001	7	0,70
ČAPPO	394	2	0,51
Ostatní	607	5	0,82
Motorová nafta			
Celkem	1 200	8	0,67
ČAPPO	493	0	0,00
Ostatní	707	8	1,13
LPG + CNG			
Celkem	341	2	0,59
ČAPPO	63	2	3,17
Ostatní	278	0	0,0
Celkem			
Celkem	2 542	17	0,67
ČAPPO	950	4	0,42
Ostatní	1 592	13	0,82

život je jízda



TAK ŠŤASTNOU CESTU!
ZŮSTAŇTE V POHYBU VÍTEZNÝM SHERONEM.



SHERON

PARTNER ŠŤASTNÝCH NÁVRATŮ

VŠECHNY CESTY VEDOU NA PUMPU...



Provoz na evropských silnicích a dálnicích, Česko nevyjímaje, zásadním způsobem zahušťují kamiony. Mezi nimi ale existuje jedna speciální a možná i trochu privilegovaná skupina – cisternové soupravy, které zajišťují přepravu pohonných hmot. Bez nich by byly čerpací stanice na suchu stejně jako automobily a provoz by utichnul. Pojdme se podívat, co všechno přeprava pohonných hmot obnáší, jaká přináší rizika a co kvůli tomu musí zajišťovat a splňovat distributoři pohonných hmot a jejich zaměstnanci – řidiči cisteren.

Cisternová souprava firmy Kiacska při stáčení na čerpací stanici MOL na pražském Chodově

Distribuce pohonných hmot z rafinerií do skladů a ze skladů na čerpací stanice je specifická činnost petrolejářského průmyslu. Stejně jako při práci v rafinerii nebo při správě skladů pohonných hmot je třeba dodržovat přísná bezpečnostní opatření, při přepravě však do celého procesu vstupuje stěžejní a nevyzpytatelný faktor v podobě veřejných komunikací. Přitom samozřejmě nelze nezpomenout neutěšenou situaci na českých silnicích, která se odvíjí od poddimenzované dálniční sítě a absence městských okruhů. Zvláště řidiči kamionů se u nás

v neustálých kolonách musí obrnit trpělivostí, vyvarovat se riskantních manévřů i nebezpečné jízdy v rámci dodržení plánovaných termínů. Minimálně dvakrát umocněné tohle všechno platí pro řidiče cisteren, kteří převáží pohonné hmoty.

Bezpečnost až na prvním místě

Jak probíhá pravidelná zavážka pohonných hmot na čerpací stanici? Úplně na začátku dostane dispečer přepravní firmy informaci o dodávce, kterou následně předá vybra-

nému řidiči a zároveň ji vyexpeduje do systému ve velínu terminálu. V něm se spárují informace přes identifikační čísla kamionu a systém určí, na které lávce se bude kamion plnit. Řidič do ní vjede, zabezpečí cisternu podle pokynů a následně provádí nakládku jednotlivých produktů.

Na terminálu se samozřejmě dbá v první řadě na bezpečnost. Při nakládce zboží musí být řidič úplně sám a zároveň musí použít všechny předepsané ochranné pomůcky (oděv, boty, helma, brýle). Po ukončení nakládky opustí cisterna terminál a podle pře-

dem stanovené trasy vyrazí řidič na místo stáčení. V tomto konkrétním případě míří na čerpací stanici MOL, která stojí u pražské severojižní magistrály na výjezdu na Brno těsně před „exitem“ Chodov.

Řidič musí při příjezdu zabezpečit vozidlo, nechat blikat výstražná světla a postavit za kamion kužely. Následně jde na shop nahlásit závoz. Obsluha musí řidiči potvrdit správnost místa určení, převzít dovezené dokumenty (DL, atest) a zahájit proces stáčení v pokladním systému, přičemž se zjistí volný objem v nádržích. Pak jde s řidičem k vozidlu a překontroluje mechanické plomby na stáčecí šachtě, zda nebyly porušeny. Pokud je všechno v pořádku, začne řidič provádět stáčení.

Bezpečnostní opatření musí řidič samozřejmě dodržovat i při stáčení na pumpě. Zde je kolem stáčecí šachty ochranná zóna tři metry. Největší problém z hlediska bezpečnosti dodávky představuje zpětné jímání benzinových par. U některých čerpacích stanic je proto nutné znepřístupnit při stáčení některé stojany, aby byla zajištěna ochranná zóna. Tuto činnost provádí obsluha čerpací stanice.

Řidič je jinak zodpovědný za vykládku sám, což může být někdy krizovým momentem. Pokud totiž provede chybné stočení zboží do nádrže čerpací stanice, je to nevratné a vznikne velký problém. Pečlivost provedení každého kroku a neustálá zpětná kontrola jsou proto namístě. Řidič nejprve připojí tenčí rekuperační hadice k jímání benzinových par a teprve potom připojí širší hadice pro stáčení produktů. Začíná se naftou – černou hadicí – a pak se teprve připojí benzin červenou hadicí. Podle dodacího listu následně ještě jednou zkontroluje, zda je vše připojeno správně, a začíná stáčet od páté komory dopředu. Cisterna během stáčení samočinně vyrovnává vodorovnou polohu, aby bylo zabezpečeno korektní měření. Zatímco dříve se „na nějaký ten rozdíl nehledělo“, dnes se hlídá každý litr.

Neustále pod dohledem

Po celou dobu stáčení je řidič povinen sledovat stáčení, nesmí se od ovládacích prvků a stáčecího místa vzdálit a musí být připraven okamžitě ukončit stáčení v případě jakékoli nestandardní události. Pokud řidič

z jakéhokoli důvodu opustí místo stáčení, musí předtím přerušit stáčení uzavřením příslušných ventilů a zabezpečit vozidlo nebo zajistit jeho dozor.

Řidič stáčí zpravidla vždy celý obsah komory, včetně produktu v armaturách a stáčecí hadici. O případném technologicky nestočitelném zbytku musí informovat nadřízeného. Dělení komory produktu mezi více stáčecích míst se standardně nedoporučuje. Pokud je však nutno jej z provozních důvodů použít, je třeba pro tyto případy stanovit individuální pracovní postupy, které budou reflektovat rizika takovým dělením vzniklá.

Po ukončení stáčení produktu vyprázdní řidič armatury i hadice do nádrží odběratele. Odpojí produktovou hadici nejprve na straně u vozidla, pak zvednutím odpojeného konce zajistí úplné vyprázdnění produktu z hadice do nádrže odběratele zboží. Pokud přes veškerou péči dojde k úniku produktu, jsou řidič a přejímající povinni minimalizovat škody použitím všech dostupných prostředků (sorbentů z výbavy vozidla, pomocí prostředků na místě dodávky i provizorních z okolí). Řidič odpovídá za čistotu stáče- ➔



KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ PRO ČERPACÍ STANICE

GIA Czech Republic s.r.o., Na Křečku 365/5, 109 00 Praha 10, dispecink@gia.cz, www.gia.cz

➡ cí šachty po stočení a je povinen vyčistit místo stáčení, stáčecí šachtu, popř. její okolí od úkapů, které vznikly při jeho manipulaci s hadicemi autocisterny, nebo netěsností při stáčení, pokud jeho prostředky a schopnosti na tento úkon stačí.

Řidič vyplní stáčecí lístek všemi potřebnými údaji k identifikaci stáčení, které se netisknou automaticky tiskárnou ze systému vozidla, vloží stáčecí lístek do tiskárny cisterny a vytiskne na něj údaje o stočené dodávce. K dispozici by měl mít přitom výtisk z pokladního systému čerpací stanice, který však následně musí obsluze vrátit. Ta poté zprovozní vyřazené výdejní stojany a podepíše „Protokol o dodávce pohonných hmot na čerpací stanici“.

Mladý vozový park

Cisterna, která přivezla pohonné hmoty na čerpací stanici MOL patří společnosti Klacska, která u nás přepravuje pohonné hmoty již od roku 1996 jako dceřiná společnost rakouské firmy Paul Klacska Vídeň. Mezi její zákazníky patří například čerpací stanice OMV, MOL a Shell. Firma má k dispozici celkem 62 cisternových souprav, které využívají tahače značek Mercedes, MAN nebo Volvo a cisternové přívěsy Schwarzmüller a Willig s využitelným objemem 38 až 44 tisíc litrů.

Protože bezpečnost hraje v případě přepravy pohonných hmot zásadní úlohu, hodně se hlídá i stáří a opotřebení tahače nebo návěsu. U společností Shell a MOL nesmí



Obsluha musí řidiči potvrdit správnost místa určení a převzít dovezené dokumenty

stáří cisternových návěsů přesáhnout hranici 12 let, u společnosti Petrotrans, která je součástí skupiny Orlen Unipetrol a zásobuje PHM především čerpací stanice Orlen, obnovují cisternové návěsy po deseti letech a tahače dokonce po třech letech, kdy mají najeto okolo 650 tisíc kilometrů.

Flotila autocisteren Petrotransu obsluhuje veškeré tuzemské silniční terminály pohonných hmot a také příhraniční terminály v Německu, Rakousku a na Slovensku.

Kromě řetězců čerpacích stanic nejvýznamnějšími subjekty na trhu, z nichž na prvním místě je samozřejmě síť Orlen, zavází také mnoho dalších řetězců, státních podniků nebo významných privátních zákazníků. Soupravy najezdí okolo devíti milionů kilometrů ročně a přepraví přitom řádově asi 1,5 miliardy litrů PHM.

Petrotrans samozřejmě používá nejmodernější techniku, která je pro daný účel k dispozici. Konkrétně se jedná o tahače značky Volvo nebo Renault a návěsy Willig. V portfoliu jsou i soupravy sólo vozidel (Volvo s nástavbou Schwarzmüller) nebo s cisternovými přívěsy (Schwarzmüller). Přibližně čtyřicetka autocisteren Petrotrans má celkovou kapacitu téměř 2 miliony litrů.

Vozový park Petrotransu splňuje nejprísnejší kritéria z hlediska bezpečnosti provozu a technologicky vyhovuje náročným požadavkům zákazníků, včetně nejmodernějšího systému měření a zabezpečení SPD (Sealed Parcel Delivery) a on-line dohledu nad přepravovaným zbožím. Všechny tahače jsou také vybaveny bezpečnostním pake-tem řidiče včetně airbagů, což u ostatních dopravců není tak úplně běžné. Ve výbavě také nechybí přesné elektronické měření s teplotní kompenzací neboli přepočtem na objem při referenční teplotě 15° C.

Cisterny mají pět samostatných komor bez propojení, každá komora má své nezávislé elektronické měření. Online lze kon-



Při stáčení je kolem stáčecího místa ochranná zóna v okruhu 3 m, ve které smí být pouze řidič vybavený ochrannými pomůckami

trolovat hladiny produktů v jednotlivých komorách. Díky GPS monitoringu dispečerů ve velině vidí, kde cisterna je, díky systému SPD pak vědí, co se s ní děje. Zda například nejsou otevřené dveře plnění nebo stáčení nebo v jakém stavu jsou ventily v technologii cisterny. Všechny komory a technologie jsou samozřejmě bezzbytkové, takže není možná kontaminace předchozím přepravovaným produktem. Technologie disponuje čidly, která hlídají zbytkové množství produktu.

Stěžejní činností společnosti Petrotrans je kontinuální zásobování řetězců čerpacích stanic na základě vlastního dispečinku, který je „srdcem“ celé firmy. Dispečerů nonstop sledují stavy zásob jednotlivých produktů i jejich obrátka a vyhodnocují termín následující dodávky, který sami následně naplánují i řídí. Přitom samozřejmě bedlivě sledují parametry stanovené zákazníkem včetně ekonomické výhodnosti. Na základě toho pak třeba přesměrují nakládku na terminál podle aktuálních cen. Také se snaží o maximální vytěžování souprav či optimální trasování. Stejně jako dispečink funguje také distribuce 24 hodin denně, sedm dní v týdnu.

Dříve měly čerpací stanice nadstandardní objemy tanků, ale čím jsou modernější, tím jsou tanky menší. Provozovatel tam totiž nechce mít mrtvé zásoby, takže obrátkovost je dnes velice rychlá. Existují dokonce stanice, které jsou zásobovány každý den. Většinou se zásobuje jedním kamionem jedna čerpací stanice, ale běžnou praxí je i to, že jedním kamionem lze provést zásobování i pro dvě menší čerpací stanice.

Řidič, ten tvrdý chleba má...

Vysoké požadavky kladou všechny distribuční společnosti i na své zaměstnance. Jak jste zaregistrovali v předchozích odstavcích, řidič nemá na starosti pouze volant kamionu, ale zodpovědný je i za přesun každého produktu, který veze, od terminálu až po skladovací tanky čerpací stanice.

Práce je to nejen náročná ale hlavně zodpovědná. I proto každý řidič prochází sérií školení, jak ze zákona povinných, tak těch, které má každá firma nastavena podle vlastních zkušeností a potřeb. Součástí školení je i důkladné nastudování a pravidelné testování znalostí manuálu pro obsluhu cis-



Řidič vyplní stáčení lístek všemi potřebnými údaji k identifikaci stáčení, vloží stáčení lístek do tiskárny cisterny a vytiskne na něj údaje o změně stáčení dodávky.

ternové soupravy a postupu stáčení PHM a preventivních opatření. Nároky na řidiče jsou v případě distribuce pohonných hmot mnohem vyšší, než je běžné u ostat- ➔

792 460 792

WWW.CFFT.CZ

792 460 792

Čištění a kalibrace nádrží
Výstavba a rekonstrukce
Potrubní systémy
Výdejní stojany
Měření nádrží
Elektrorevize

CFFT
 Care For Fuel Technology



PETROL
 PARTNER

Váš dodavatel technologií čerpacích stanic

➔ ních přepravců. Základem všeho je požadavek na řidičskou praxi, zatímco určitá věková hranice stanovena není. Řidič i tak absolvuje několik školení včetně ADR třídy 3 (přeprava nebezpečných látek po silnici) i tzv. defenzivní jízdy. Specialisté oddělení HSSE pak sledují a analyzují, jakým stylem řidič jezdí, jestli je za jízdy připoutaný, jak dodržuje rychlost a jak dodržuje nastavená bezpečnostní pravidla během celého procesu přepravy. U Petrotransu třeba posílají řidiče na speciální školení kvůli tomu, aby byla zajištěna bezpečnost provozu na té nejvyšší možné úrovni. Zpětnou vazbu pak mají od pojišťoven, které hodnotí škodní průběh firmy jako excelentní. Jedním z důvodů bezproblémového průběhu většiny závozů je fakt, že je provoz jednotlivých cisternových souprav sledován do nejmenších detailů.

K minimální nehodovosti společnosti Petrotrans přispívá i celý systém řízení zásob. Závoz je plánovaný s dostatečným předstihem tak, aby se řidič nedostal do časové tísně a z toho pramenícího stresu. Není totiž důležité dojet za každou cenu na čas. Bezpečnost je vždy na prvním místě za všech okolností. Pokud je třeba hlášena kalamita, klidně se závoz stopne, stáčení PHM pak není umožněno i v případě, že se blíží bouřka a hrozí atmosférické výboje. Hlavním podkladem pro řádnou realizaci dodávky paliv je plnicí/stáčecí příkaz, ze kterého



Stáčení pohonných hmot na čerpací stanici OMV v pražské Chuchli

řidič čerpá informace pro plnění, přepravu a stáčení. Měsíčně řidiči Petrotransu provedou více jak deset tisíc vykládek, ke smíchání dojde ve velmi výjimečných případech – v řádu jednotek ročně tj. méně než v 0,05 % případů.

Pro tyto situace jsou samozřejmě nastaveny systémy kontrolních mechanismů a opatření. Okamžitě dochází k zastavení prodeje PHM na čerpací stanici, provede se odčerpání PHM, komplexní servis a čištění

technologie a nádrží. Odčerpané palivo se odváží k ekologické likvidaci, což představuje opětovné zpracování v rafinérii. Na čerpací stanici je následně proveden závoz nového paliva, které je před zařazením do prodeje laboratorně testováno, zda vyhovuje jakostním normám.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

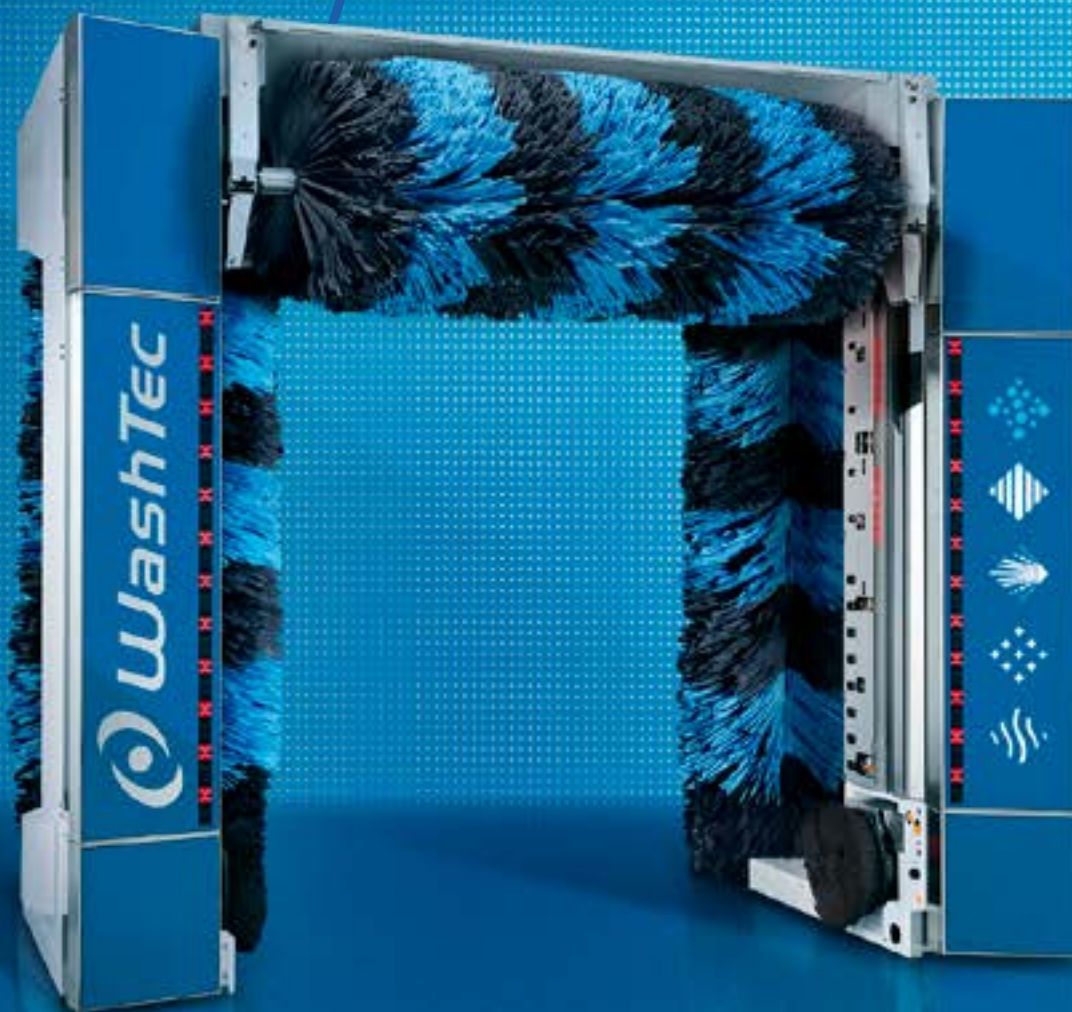


Stáčení na čerpací stanici One 1 na hraničním přechodu Folmava

 **WashTec**

V čistotě je krása

Mycí systémy WashTec





UHASIT SE DÁ COKOLIV

Elektromobilita se také v Česku stále hlasitěji hlásí o slovo, máme již docela hustou síť nabíječek a často na ně narazíte také na čerpací stanici. S tím samozřejmě souvisí i bezpečnost. Požár na čerpací stanici je obrovský problém, co se ale stane, když bude hořet elektromobil? Je to opravdu takový problém, jak se píše v médiích?

Příčina stejná jako u spalovacích motorů

Z povahy a charakteru látek používaných na čerpacích stanicích vyplývá, že požární ochrana a protivýbuchová prevence je jednou z nejdůležitějších oblastí bezpečnosti provozu každé, byť sebemenší čerpací stanice. Hlavní příčinou požáru automobilů bývá ve většině případů závada elektroinstalace. Platí to i pro elektromobily, ale zde je situace komplikovanější, protože elektroinstalace v nich není jen ta klasická, známá z aut se spalovacím motorem.

Hlavní příčina zahoření ale nespočívá v trakční baterii, která je poměrně bezpečně uložena a dokonale utěsněná. Pokud

ale začne z nějakých příčin hořet, začne se uvolňovat elektrochemická energie, která je schopná vyvolávat požár opakovaně, protože je složena z jednotlivých článků. Těsný obal baterie, který ji jinak chrání proti poškození, pak může být při nahromadění elektrochemické energie příčinou silné exploze.

Požár elektromobilu není běžný

Zatímco podle zpráv z médií se zdá, že požár elektromobilu je ve světě běžnou záležitostí, opak je pravdou. Podle statistik, které si vedou místní pojišťovny, hořelo v Česku za poslední tři roky necelých de-

set automobilů, které plně (elektromobil) nebo částečně (hybridy, plug-in hybridy) pohání elektromotor. Podle statistik SDA však bylo v prosinci 2023 v Česku registrováno přes 20 tisíc elektromobilů a necelých 14 tisíc hybridů. Pokud tedy za tři roky hoří deset elektromobilů, představuje to 0,01 procento z celkového počtu, který se pohybuje po silnicích.

Můžeme tedy obecně konstatovat, že požár elektromobilu opravdu není běžnou záležitostí. A to zase samozřejmě neznamená, že bychom neměli mít jasno v tom, jak velký problém hořící elektromobil představuje a jak by se měl správně hasit. Hasiči tvrdí, že „uhasit se dá cokoliv, ale je potřeba vědět, jak na to“. Pro elektro-

bily tohle platí dvojnásob. Zde je správný postup doslova alfa a omegou požadovaného výsledku.

Jak už bylo popsáno výše, největší problém při hašení elektromobilů představuje trakční akumulátor, který zásobuje elektrickým proudem elektromotor. Vlivem řetězové reakce a postupného hoření jednotlivých článků uvnitř baterie trvá požár elektromobilu mnohem delší dobu než v případě konvenčního vozidla na fosilní paliva.

Nejefektivnější je hašení vodou. Jenže tu musíte dostat přímo k baterii, kterou mají elektromobily většinou nainstalovanou v podlaze, což je pro hasiče těžko dostupné. Postup v případě hašení elektromobilu je proto mnohem složitější než u konvenčních vozů. A představuje řadu problémů a zvýšených rizik.

Jedním z nich je únik různých chemikálií z baterií, kvůli kterým se záchranné složky ocitají v nebezpečí. Zvýšené je také nebezpečí kvůli vysokonapěťovému okruhu u vozidla či složitější manipulaci a nakládání s již hořícím elektromobilem. Nebezpečí se ještě umocní, když je třeba automobil vytáhnout z vody nebo garáže.

Dokud baterie bezpečně plně nedohoří, může se samovolně vznítit a celý proces začne znovu. Je proto třeba postupovat při hašení elektromobilů krok za krokem a v případě větších požárů přesunout elektromobil do vodní lázně, kde je vše pod

kontrolou. Nejpozději po třech dnech by k opětovnému vznícení již nemělo dojít.

Velká spotřeba vody

Kvůli tomu, že baterie při hoření dosahuje vysokých teplot a generuje toxické plyny, musí hasiči použít k jejímu ochlazení velké množství vody. Podle manuálu automobilky Tesla je potřeba k uhašení Modelu 3 více než 11 tisíc litrů vody. Mimochodem, v případě konkrétního zásahu pražských hasičů při požáru elektromobilu v hromadných garážích v květnu 2023 bylo použito 17 tisíc litrů vody. Příčinou požáru byla v tomto případě vadná baterie, škoda na vozidle byla vyčíslena na 1 milion korun a škoda na budově 300 tisíc korun. Použitou vodu bylo třeba kvůli kontaminaci nebezpečnými chemikáliemi zlikvidovat.

Technologie se však kontinuálně zdokonalují. Například Renault začal kvůli rychlejšímu a efektivnějšímu hašení baterie používat jako její obal speciální plast, který se vlivem vyšších teplot roztaví, což umožní dostat lépe vodu k přímému zdroji požáru.

Do budoucna je samozřejmě klíčové, aby výrobci aut používali co nejjednodušší a nejsrozumitelnější řešení pro hasiče, ale také, aby byli hasiči dobře připraveni a měli nejen schopné lidi, ale také potřebnou výbavu. Proto je třeba také přesně definovat „bezpečné“ umístění nabíjecích

Jak uhasit elektromobil

1. Identifikujte vůz a využijte příručku od výrobce.
2. Užijte ochranné pomůcky (ochranný oblek s dýchacím přístrojem).
3. Zajistěte vozidlo proti pohybu (klíny pod kola, parkovací brzda ve voze).
4. Odpojte okruh s vysokým napětím (přestřihnout drát pod přední kapotou či u zadních dveří).
5. Vodou ochlazujte vůz a především vysokonapěťovou baterii (v podlaze).
6. Jakmile zmizí viditelné známky požáru (kouř, oteplování baterie), použijte termokameru.
7. Nejméně 1 hodinu poté, co se již baterie neohřívá, využijte odtahovou službu.
8. Elektromobil zaparkujte na otevřeném prostranství nejméně 15 m od čehokoliv jiného.
9. Nejpozději tři dny poté již nehrozí opětovné vznícení.

bodů jak v garážích, tak na čerpacích stanicích s ohledem na únikové trasy či přístup hasičů v případě zásahu.

V případě požáru za účasti bateriového systému vznikají nad rámec standardních rizik další bezpečnostní rizika. Jedná se zejména o napětí na svorkách baterie, vysokou energii přenášenou při nabíjení, nebezpečí uvolnění toxických plynů při požáru, riziko náhlého výtrysku horkého elektrolytu při požáru, kontaminaci vody využitou pro hašení, omezený pracovní prostor v podzemních garážích (včetně nízké světové výšky), malou účinnost hasiva (resp. v současné době nejsou standardní hasiva, která by umožňovala účinné uhašení baterie bez rizika jejího opětovného hoření).

Vybraná riziková místa, kterým je samozřejmě prostor pro dobíjení, se doporučuje vybavit například termokamerami s předdefinovanými stupni (teplotami) poplachu a tyto zapojit jako monitorované zařízení do systému EPS s možností následného vyhlášení poplachu. Maximální povolená teplota pro detekci je 70 °C.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv

ZDROJ: tzbinfo.cz, elektroprůmysl.cz, HZS hl. města Prahy



POSÍLENÍ ROLE NA MALOOBCHODNÍM TRHU

Akciová společnost Čepro kupuje síť Robinoil. Předmětem transakce je 75 čerpacích stanic, které během letošního roku rozšíří stávající síť Eurooil. S celkem 285 čerpacími stanicemi se zvýší podíl Čepra na českém retailovém trhu a potvrdí pozice třetího největšího hráče na trhu. Transakci už posvětil i Úřad na ochranu hospodářské soutěže.



Čerpací stanice Robinoil v Píště
získala v roce 2019 ocenění Petrol
awards čerpací stanice roku

Kolik to stálo

Podle generálního ředitele Čepra Jana Duspěvy tržby sítě Eurooil v posledních pěti letech dynamicky rostou a jejich výnosy jsou čtyřikrát větší. „Pro další růst a rozvoj služeb v příštích letech se koupě konkurenční sítě jeví jako další cesta pro zvyšování přidané hodnoty. Síť Robinoil pro nás představuje přímý ekonomický efekt i další tržní podíl,“ dodává.

Robinoil je dlouhodobě odběratelem pohonných hmot od Čepra v objemu cca 150 mil. litrů ročně. „V případě akvizice některou z konkurenčních společností by tak Čepro přišlo i o obchodní marži z velkoobchodního prodeje,“ vysvětluje důvody pro uskutečnění této transakce Jan Duspěva a dodává, že rozmístění čerpacích stanic obou sítí má jen minimální překrytí. „Eurooil

tím navíc získá mnohem více míst u dálnic a silnic první třídy.“ Ještě je třeba dodat, že Robinoil má mnohem větší shopy a vysokou úroveň gastroslužeb, což není zrovna silná stránka čerpacích stanic Eurooil.

Otázka je, kolik bude tato akvizice Čepro, respektive stoprocentního vlastníka, kterým je ministerstvo financí, a tedy vlastně daňového poplatníka stát. Výslednou cenu totiž Jan Duspěva s odkazem na závazek o mlčenlivosti neuvedl. Nicméně řekl, že fixní část ceny, kterou Čepro za firmu zaplatila, byla 2,4 miliardy Kč, další částí splátky byly peníze a provozní kapitál firmy.

Čepro by jinak mělo novou akvizici financovat z více zdrojů. Část tvoří vlastní prostředky, další peníze pochází z nerozděleného zisku kupované firmy a také z úvěru. Vedení Čepra se navíc dohodlo kvůli nákupu s ministerstvem financí na odpuštění divi-

dendy ze zisku v roce 2022, který činil 1,6 miliardy korun. Podle Duspěvy by bez toho byly náklady na případný další úvěr vyšší a stát si může zisk z nevybrané dividendy vybrat v příštích letech. Nejruznější nezávislé odhady hovoří o celkové částce okolo 4,5 miliardy korun, návratnost celé investice spočítali ekonomové firmy na zhruba 10,5 roku, při započítání některých synergických efektů spojení společností pak ještě o více než dva roky dříve.

Neopakovatelná příležitost...

Podle Jana Duspěvy celou transakci inicioval vlastník sítě Robinoil Jiří Zoubek, který nemá v rodině pokračovatele svého petrolejářského businessu. Společnost Robinoil byla do obchodního rejstříku zapsána v roce 1994. Podle účetní závěrky zveřejněné ve Sbírce listin měla firma předloni obrát 5,5 miliardy korun, čistý zisk 83 milionů korun a zisk před zdaněním 103,5 milionu korun. Čepro, ve kterém drží 100 procent akcií ministerstvo financí, mělo v roce 2022 obrát 91 miliard korun, zisk po zdanění dosáhl 1,6 miliardy korun.

I když obě společnosti patří mezi sedm největších vlastníků čerpacích stanic v ČR z hlediska jejich počtu, ani po spojení podíl na trhu nedosáhne 15 procent. Největším provozovatelem čerpacích stanic je u nás se 436 pumpami polský Orlen, která má přitom tržní podíl za loňský rok 27,5 procenta. Na druhém místě je s 303 stanicemi maďarský MOL, čtvrtý je pak Shell (180 stanic) a OMV (138 stanic).

Čepro je jinak standardní akciovou společností, která je ze zákona i z logiky založena za účelem zisku. Jako každá obchodní společnost se snaží rozvíjet a rozšiřovat své aktivity (pravidelné rozšiřování počtu čerpacích stanic, nákup autocisteren atp.). Hospodářský výsledek firmy se poslední roky pohybuje mezi 1 a 2 mld. Kč před zdaněním. Za posledních deset let odevzdala firma přes 8 mld. Kč na dividendách. Nákup sítě Robinoil má plnou podporu Ministerstva financí České republiky. Podle Duspěvy je rozšíření sítě čerpacích stanic Eurooil ojedinělou a neopakovatelnou příležitostí, která s ohledem

na výše popsané synergie může podstatně posílit společnost Čepro.

Co bude dál?

Nabízí se ještě otázka, co bude Čepro s čerpacími stanicemi dál dělat. Ve hře je buď rebranding na Eurooil, nebo zachování značky Robinoil. Podle prohlášení vedení Čepra se tato záležitost zatím neřeší a „robinky“ by každopádně v počáteční fázi měly zůstat tak, jak jsou. Některá prohlášení ekonomů, politiků nebo medií o tom, že čerpací stanice Robinoil mají zastaralé technologie a celá síť je podinvestovaná, se úplně nezakládají na pravdě. Jiří Zoubek ještě v loňském roce investoval nemalé prostředky do nových výdejních technologií, interiérů shopů nebo mycích center. Například od roku 2020 prošlo rekonstrukcí mycí linky nebo samoobslužných boxů celkem patnáct čerpacích stanic, vloni se pak objevily první dvě čerpací stanice s novým konceptem interiéru a bistra. Podle Jana Duspěvy je v nejbližší budoucnosti ve hře celá přeměna stávajícího řetězce Eurooil, kterému by slušela nová obchodní značka. Ostatně před pár lety se



Generální ředitel Čepra Jan Duspěva obhajuje nákup sítě Robinoil

o něco takové pokusil ve spolupráci s francouzskou společností Total Energies, která v Česku opustila maloobchod s pohonnými hmotami před dlouhými lety a nedávno koketovala s návratem. Jenže bezemisní bu-

doucnost firmy dostala přednost a Francouzi raději investovali do energií z obnovitelných zdrojů.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



PŘIJĎTE NÁS NAVŠTÍVIT NA VELETRH UNITI EXPO!



STUTTGART | 14 – 16 května 2024 | hala číslo 5 | stánek 5d20



NOVÉ TECHNOLOGIE VE JMÉNU UDRŽITELNOSTI

Na čerpací stanici Robinoil, která stojí nedaleko státní hranice s Německem na hraničním přechodu Dolní Folmava, loni v dubnu rekonstruovali mycí technologii. Částečně se úprav dočkala i mycí hala, zásadní je však instalace nové mycí linky Alpha známého německého výrobce Christ.

Pro německé zákazníky

Všechny čerpací stanice Robinoil letos přejdou do majetku státu prostřednictvím akciové společnosti Čepro, která celou síť koupila od podnikatele Jiřího Zoubka. Tuto transakci sice schválil úřad pro hospodářskou soutěž, ale jinak je státní investice v době ekonomické stagnace do retailového byznysu pod palbou kritiky médií a některých ekonomů či politiků. Ta míří mimo jiné i na to, že Čepro kupuje zastaralou síť s opotřebenými technologiemi, a tak bude většina čerpacích stanic potřebovat další peníze na rekonstrukci. Není to tak úplně pravda. Jiří Zoubek celou síť vydat-

nými finančními injekcemi udržuje na solidní úrovni jak v oblasti výdeje pohonných hmot a modernizace shopů, tak třeba řídicího software nebo mycích technologií. Jen od roku 2020 proběhly rekonstrukce mycích linek a boxů na celkem 15 čerpacích stanicích, což je snadno dohledatelné na webových stránkách sítě Robinoil. Většinou se jednalo o výstavbu mycích boxů nebo o instalaci nových portálových myček, což představuje investici v řádech milionů korun.

Poslední taková rekonstrukce proběhla v dubnu loňského roku u čerpací stanice v Dolní Folmavě na hraničním přechodu s Německem. Místní „robinka“ zde úspěš-

ně funguje dlouhé roky a nabízí palivo a přesně dané zboží (cigarety a alkohol) především pro německé zákazníky, kteří často dbají i na to, aby jejich automobil zářil čistotou. I proto se dveře této mycí linky netrhnou ani v lednovém deštivém počasí. Jenže aktuální technologie již dosáhla hranice životnosti, a tak bylo třeba zajistit, aby kvůli tomu neztratila čerpací stanice pravidelné zákazníky, kteří poté, co naplní nádrž svého automobilu, rádi zamíří na automobilovou hygienu, která zde stojí v samostatném objektu mimo čerpací stanici.

Dosud zde zákazníkům sloužila mycí linka německého výrobce Christ, ale po sedmi letech už nebylo rentabilní finan-

covat další dílčí opravy nehledě na to, že i technologie od té doby pokročily. A tak se přistoupilo k celkové rekonstrukci mycího centra včetně kompletní výměny mycích technologií. Společnost Christ nabídla firmě Robinoil svou zbrusu novou portálovou mycí linku Alpha v úplně novém designu Stripe. Základní myčka Alpha byla poprvé představena veřejnosti před dvěma lety na veletrhu UNITI ve Stuttgartu. Vedle funkční technologie zajišťující dokonalé umytí automobilu by nově použité technologie měly přinést majiteli také poměrně značné provozní úspory jak na energiích, tak na vodě, což ve výsledku výrazně zkrátí návratnost celé investice. Delší životnost portálu, mimochodem, zajišťuje nová ochrana proti stříkající vodě, která je vyrobena z odolného plastu. Čištění je také rychlé a snadné díky hladkému povrchu. Na konstrukci najde zákazník rovněž RGB diody, které signalizují nanášení příslušné chemie.

Špičkové patentované technologie

Mycí portál s výškou 2,7 m a šířkou 2,2 m



umožňuje vjezd i užitkovým vozidlům včetně verzí s prodlouženým rozvorem, protože vodící lišty pro vozidla a kolejnice mycí linky jsou dostatečně dlouhé. Myčka si na začátku automobil nejdříve naskenuje a teprve potom se spustí zvolený program.

Aktivní pěna je nanášena rovnoměrně po celé šířce vozidla a zezadu je osvětlena konzolou z diod. Vysokotlaké předmytí čtyřmi oscilačními tryskami nahoře a pěti bočními z každé strany přesně kopíruje obrysy vozidla a zajišťuje optimální

INSECT REMOVER

PRO EFEKTIVNÍ ODSTRANĚNÍ HMYZU

Naše inovativní složení dokonale rozpouští a odstraňuje nežádoucí pozůstatky hmyzu z karoserie, skel a okolí registračních značek.

www.coyote.cz



IT'S EASY.

➡ výsledek. Pěnové kartáče s přímým pohonem umožňují bleskovou změnu směru otáčení, což urychluje mycí proces a snižuje náklady, které jsou oproti předchozí generaci portálových myček o 10 procent nižší. Zároveň se výrazně snížila i hlučnost celého zařízení. Boční kloubové kartáče se speciální patentovanou technologií naklápění pak mohou přesně kopírovat tvar vozidla, a zajistí tak maximální čistící výkon. Nízký a rovnoměrný přítlak navíc zajišťuje obzvláště šetrné čištění. U nejdražšího programu pak automobil na závěr dostane „kúru“ voskem Protect Shine s nanočásticemi, který by měl pokrýt automobil tenkým ochranným filmem a zakrýt mikroskopické rýhy v laku.

Další specialitou nové linky jsou kartáče na kola s inteligentní technologií, která reaguje na skutečnost, že dnešní automobily mají kola nejrůznějších rozměrů a designů. Pomocí senzorů systém zjistí polohu a průměr kola a automaticky zvolí vhodný program mytí kola. Speciální mechanismus pak umožňuje jakýmsi planetovým pohybem umýt až 21palcová kola k jejich obvodu. Inovace se dočkalo také sušení, které má o 15 procent vyšší výkon a optimalizované průtoky širších dmychadel. Zároveň je celé zařízení znatelně tišší a horizontální dmychadlo má rozšířený rozsah otáčení až dvakrát 60°. Součástí mycího centra je ČOV Rebeka od firmy Šebesta, vodu čerpá mycí linka částečně z vlastní studny a částečně používá pro závěrečný oplach vodu z řádu.

Ceny pouze v eurech

Co se týče mycích programů, vycházelo se z nabídky předchozího portálu. Zákazník si může vybírat z celkem pěti programů (Standard, Classic, Premium, Elegance a Comfort), ceny jsou nastaveny od 5 do



9 Euro. Vybraný program si zákazník zakoupí na pokladně čerpací stanice zvolenou platební metodou, kde k účtence

dostane zároveň kód na zvolený program. Ten pak navolí na terminálu před vjezdem do myčky. Zatímco čerpací stanice má ote-



LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®

vřeno sedm dní v týdnu 24 hodin denně, mycí linka je zákazníkům k dispozici pouze přes den od 6 do 22 hodin. Protože se jedná o jediné mycí zařízení pro osobní automobily široko daleko na českém území, občas se tu během sezony tvoří i fronty. Aby byla nabídka péče o automobil kompletní, vedle myčky je k dispozici také vysavač od firmy Šebesta a kompresor pro dofouknutí pneumatik.

O myčku se stará placář nebo nájemce čerpací stanice. Oba zajišťují hlavně kontrolu a doplňování chemie, kterou nakupují u společnosti Automax. Přestože pokyny pro použití myčky jsou před vjezdem v českém i německém jazyce, často se stává, že zákazníci mají problém správně před portál najet a občas také vyjedou z vodičích lišt. Naštěstí je vnitřní prostor myčky součástí kamerového systému čerpací stanice, takže obsluha vidí, co se v ní děje, a může rychle reagovat. Vnitřní prostor je samozřejmě temperovaný a zákazníci jej mohou využívat až do teplot okolo -5 °C.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



More than CAR WASH



PETROL
PARTNER

CADIS, hvězda se zrodila

Christ
WASH SYSTEMS

Otto Christ Wash Systems s.r.o.
Koterovská 175 • 326 00 Plzeň
sales@christ-ag.com • www.christ-ag.com



VYSOKÝ STANDARD

Jaká je aktuálně úroveň kávové kultury a chuť tohoto nejprodávanějšího teplého nápoje na českých čerpacích stanicích? Rozhodli jsme se ochutnat na vybraných pumpách našich nejvýznamnějších sítí několik druhů kávy. Pro náš „test“ jsme si vybrali nejžádanější espresso nebo espresso lungo a cappuccino, případně kávu latté.

Nejprodávanější nápoj

Káva je jednoznačně nejprodávanější nápoj na čerpacích stanicích celoročně, ale zejména v zimním období. Všechny sítě, jak mezinárodní, tak i ty české soukromé se pyšní právě touto svou kávou, kterou i velmi dobře na svých pumpách prezentují. Někdy se sice zákazník úplně nedozví, odkud káva pochází a kde je vlastně pražená, ale berme to tak, že se jedná o vlastní know how firmy, které běžné zákazníci vlastně až tak nezajímá. Standardní konzument kávy však většinou rozezná chuť Robusty a Arabiky, někteří odborníci na kávu i jejich směs. Kvalitu pražení pak dokáže ohodnotit již opravdový kávový gurmán. My jsme se za-

měřili zejména na chuť připravované kávy, na cenu a na podávání. Testovali jsme tentokrát základní espresso, popřípadě espresso lungo, a pak mléčné cappuccino, popřípadě kávu latté. Nutno dodat, že jsme všechny vzorky ochutnávali inkognito, jako běžný zákazník, nikoliv jako ohlášená návštěva.

Chuť, kvalita a cena

K testu jsme si vybrali zástupce několika sítí čerpacích stanic. Byly mezi nimi jak městské pumpy, tak dálniční nebo vesnické či příhraniční. Obsluha byla u všech velmi příjemná, zdvořilá a ochotná. Nikde jsme nemuseli dlouho čekat, a kde to bylo možné, přinesla nám

obsluha naservírovanou kávu až ke stolku. Cena našich testovaných druhů se u jednotlivých sítí mnoho nelišila, spíše bychom mohli říci, že byla obdobná. S nabídkou, cenou i kvalitou jsme tedy byli velmi spokojeni.

Jednou se nám však stalo, že káva nebyla kávou, nýbrž „špinavou vodou z nádoby“, kterou jsme měli chuť obsluze vrátit a nezaplatit. Že by právě na malých pumpách bez návalu zákazníků obsluha zanedbávala péči o kávovar, případně dávala méně zrn do přístroje, než je na uvedený druh nápoje potřeba? U malých čerpacích stanic, méně navštěvovaných se kávovary tolik nevyužívají, zrna bývá delší dobu v přístroji, mléko taktéž. Vše samozřejmě závisí na obsluze. Název této čerpací stanice zveřejňovat nebudeme, ale věříme, že na jiné pumpě této sítě bude káva daleko lepší.

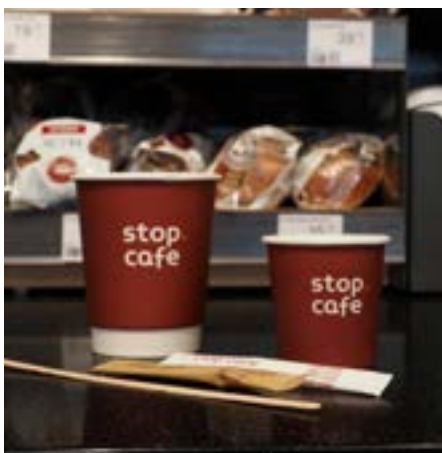
Každý zákazník si vybere

U čerpacích stanic, kde chybí na shop prostor pro posezení a neexistuje zde ani zázemí či přípravná, takže chybí také myčka nádobí, nabízejí kávu výhradně do kelímku v rámci samoobslužného kávového koutku. Nezbytné

doplňky jako mléko, cukr a něco na zamíchání jsou k dispozici gratis v rámci koutku. Tato rychlá káva na stojáka v režimu „take away“ má samozřejmě své věrné zákazníky, kteří třeba nestojí o to vysedávat po kavárnách, nebo na to nemají čas.

Pak jsou ovšem čerpací stanice, které mají příjemné posezení typu uzavřených boxů, které nás lákají si odpočinout po delší cestě, načerpat sílu a využít možnost k dalšímu občerstvení. Takové posezení samo vybízí k jinému standardu servírování a leckomu nemusí papírový kelímek vyhovovat. Capuccino v porcelánu, káva latté ve vysoké sklenici, espresso v malém šálku se sklenkou vody a nahrátou smetanou v malé konvičce, to je základ kvalitního servisu pro náročnějšího zákazníka. A když ještě navíc obdržíte nějakou sladkou drobnost v podobě sušenky či čokoládového bonbónu, nabudete dojmu, že nejste na čerpací stanici, ale v útulné kavárně.

Rychlá ranní káva do malého nebo velkého kelímku s sebou do práce, velká káva do vlastního termo hrnku s sebou do auta, pro řidiče kamionu velká porce kávy rovnou do termosky. Naproti tomu dokonale připravený nápoj z pákového kávovaru připravený obsluhou do kvalitního porcelánu nebo skla na



Capuccino a espresso v kelímku na „orlence“ u dálnice D10 před Mladou Boleslaví



Capuccino a káva latté připravené v automatu Franke do šálku na podnose s nezbytnými doplňky na hraniční „robince“ Dolní Folmava

pracovní či soukromé schůzce. Zákazníků je mnoho a jejich potřeb ještě více. Někdo dává přednost přípravě kávy obsluhou, někdo si rád samostatně vybere, co potřebuje, v kávových koutcích a nemá při tom potřebu s někým komunikovat. Dokonce i dnes se najdou tací, kteří dávají přednost velkým skříňovým automatům s instantní kávou. Větší čerpací stanice mají samozřejmě tu výhodu, že mohou mít přístroje pro všechny tyto uvedené možnosti a pravidelný zákazník tak nemusí řešit kom-

promisy, i když má sebevětší nároky. Zkrátka čerpací stanice se naučily dodržovat jisté zásady kávové kultury a velmi dobře vědí, že bez tohoto nápoje se cestovatelé neobejdou a že to může být i dobrý byznys. Zákazníci si už zvykli, že kvůli dobré kávě nemusí zákonitě vyhledávat specializovanou kavárnu někde ve městě a mohou si skvěle připravenou kávu vychutnat i na čerpací stanici.

■ AUTOR: Gabriela Platilová
FOTO: Jiří Kaloč



4+1 KÁVA ZDARMA



4
3
2
1





Akce pro všechny uživatele aplikace OMV MyStation



Akce platí od 1.2. do 30.4.2024 na vybraných čerpacích stanicích. Více informací na www.omv.cz

JAKÁ KÁVA JE NEJLEPŠÍ

Jak kávu pražit a jak ji skladovat? Je lepší z klasického kávovaru, nebo automatu? A jaké používat při přípravě kávy mléko? Experti firmy Dallmayr přesně vědí, co kávovým zrnům svědčí nejlépe, ale výsledek nakonec stejně ohodnotí spotřebitel...

Jak poznat kvalitní zrnkovou kávu při nákupu

Pokud nekupujete kávová zrna přímo z pražírny, většinou nemáte možnost zrno vidět. Balení nebývají průhledná. Ale většina kvalitních káv má speciální ventil, který při lehkém zmáčknutí vypouští kávové aroma. Měli byste ucítit příjemné kávové aroma. Nikdy nesmí být cítit spálenina.

Pokud do balení vidíte, můžete vybírat i dle vzhledu zrna. Každá společnost však preferuje jinak zapraženou kávu a jiné stupně pražení, a to z důvodu různých preferencí konzumentů jejich kávových produktů. Stejně jako u jiných potravinových výrobků platí, že je to individuální – každému chutná něco jiného.

Teprve ve fázi pražení dostanou kávové boby typické hnědé zbarvení, které si s kávou spojujeme. Evidujeme 16 stupňů pražení kávy, ale v zásadě „pijeme 3 barvy kávy“: Nejsvětlejší káva (190 °C) se hodí k přípravě filtrované kávy. Často se vyznačuje komplexními ovocnými tóny. Středně pražená káva vzniká při teplotě kolem 200 °C. Skvěle se hodí na café crème nebo silnou filtrovanou kávu. Tmavě pražené nebo černé kávové boby se typicky používají k přípravě espressa. Většina jemné ovocné acidity se vytratila.

Dalo by se obecně konstatovat, že čím je zrno tmavší, tím se více hodí pro espresso, čím je světlejší, tím si více hodí pro filtrovanou kávu. Barva tedy o kvalitě nesvědčí, ale je důležité, aby zrna nebyla poničená, takže musí být neporušená.

Nejen ideální stupeň pražení je individuální pro každého konzumenta, ale i konkrétní složení záleží na preferenci spotřebitele. Někdo preferuje směs složenou ze 100% arabik a jiný směs 100% arabik a robusty. Pravlasti kávy je Etiopie a nejlepší kávová zrna pocházejí právě odtamtud. Zrno musí umět spotřebitel správně namlet pro daný typ nápoje. Kvůli tomu mají automatické kávovary mlýnky s možností nastavení hrubosti mletí.



Mletá káva (zakoupena již namletá) je primárně určená pro alternativní přípravu kávy – například za využití Moka konvičky, v dipperu nebo French pressu.

Trvanlivost

Po otevření si kávová zrna udrží 100% kvalitu pouze tři dny, do týdne z nich připravíte dobrou kávu. Existuje však řešení, jak tuto dobu prodloužit, a to využitím vakuové dózy k tomu určené. Takováto dóza tuto dobu prodlouží z třech dnů na týden a dobrou kávu si z takto uskladněných zrn připravíte dokonce dva týdny.

Správné skladování

Důležitou věcí, která ovlivní kvalitu kávy stejně jako obalový materiál, je i správné uskladnění kávy. Káva musí být uložena v uzavřené, suché a vzduchotěsné nádobě a uložena na tmavém a chladném místě.

Nesmíte zapomenout, že kávě nejvíce škodí voda, a proto bychom neměli (i když se to někdy doporučuje) kávu uchovávat v lednici. Při každém otevření chladničky totiž na dózu s kávou kondenzuje vlhkost, která kávu znehodnocuje.

Je tedy dobré, když kávu chráníme před světlem a výkyvy teplot, když ji necháme ori-

ginálně zabalenou či ve vhodné dóze k tomu určené (hlavně bez přístupu vzduchu) a když kávu nikdy neskladujeme v chladničce.

Vliv kvality mléka a vody na výsledný nápoj

Na výsledný nápoj má vliv jak kvalita mléka, tak i jeho druh. Čím je mléko tučnější, tím je krémovější pěna. V tomto ohledu je také důležitá pasterizace mléka, proto na přípravu nápojů s mléčnou pěnou není vhodné čerstvé mléko.

Důležité je také správné skladování mléka, proto vždy klientům doporučujeme použít k automatickým kávovarům profesionální chladničku určenou na chlazení mléka. Ta totiž neustále hlídá správnou teplotu skladovaného mléka.

Na výsledný nápoj má samozřejmě vliv i voda, která je k přípravě užita, jelikož může zásadně ovlivnit chuť a aroma. Voda by měla mít neutrální chuť, aby neovlivňovala chuť kávy. Důležitá je také optimální tvrdost vody. Příliš měkká voda nemusí extrahovat dostatečné množství chutí z kávy, zatímco příliš tvrdá voda může způsobit nadměrnou extrakci a narušit chuť. Tvrdá voda také může na hladině teplých nápojů zanechat mapy. Voda by měla obsahovat určité množství minerálů, jako je vápník, který pomáhá extrahovat chuť z kávy. Příliš mnoho minerálů však může vést k tvorbě vodního kamene a ovlivnit chuť. Z tohoto důvodu je vhodné si vodu nechat otestovat – buď v laboratoři, nebo využít různé testovací proužky.

Je lepší automatický, nebo pákový kávovar?

Jaký je vlastně rozdíl, když si kávu připravíte sami ve špičkovém automatickém kávovaru, nebo když vám ji připraví obsluha v profesionálním pákovém kávovaru? Dalo by se říci, že dnes jsou automatické kávovary na takové úrovni, že výbornou kávu si připravíte i z nich.

■ PR Dallmayr
FOTO: archiv



*Dallmayr
Ne všední káva
pro každou příležitost*

Občerstvovací koutek

Vysoce kvalitní suroviny, kávovary a výdejní automaty, inovační technologie a pohotový servis – to je typické pro Dallmayr.



Dallmayr
COFFEE AT ITS BEST

Spojte se s námi: tel. 222 262 155
info@dallmayr.cz www.dallmayr.cz





ŠKODÍ, NEBO PROSPÍVAJÍ?

Nejčastější jídlo, které si dáme u čerpacích stanic, je tzv. fastfoodového typu: hranolky, hamburgery, opečené klobásky, párek v rohlíku. Je problematické jednak kvůli vysokému energetickému obsahu, ale i kvůli obsahu nasycených a tzv. transtuků, které mohou způsobovat zdravotní problémy. Jak ale říká profesorka Jana Hajšlová z Ústavu analýzy potravin a výživy VŠCHT Praha, pokud si někdo dá podobný pokrm jen jednou za čas, nic se neděje. Jde o to, aby ho nekonzumoval pravidelně.

Fastfoodové hříchy

Fastfoodová jídla jsou v současnosti podrobována velké kritice. Na jedné straně se jim vytýkají velké porce, příliš mnoho energie, sacharidů, tuků, cholesterolu, fosforu (kolové limonády) a sodíku. Na straně druhé nízký obsah vlákniny, vitaminů, minerálních látek, ale také bílkovin. V neprospěch hraje také vysoký glykemický index některých fastfoodových výrobků (bílé pečivo, hranolky, Coca Cola).

Vyšší energetický příjem z fastfoodových výrobků jde ruku v ruce s množstvím sacha-

ridů a tuků v nich obsažených. Vyšší obsah tuků s nevhodným složením je další velké minus fast foodu. Tuky obsahují dvakrát více energie než cukry a jejich složení určuje jejich vliv na naše zdraví. Obsahují mastné kyseliny – nasycené, nenasycené a trans mastné. Nasycené a trans mastné kyseliny mají negativní vliv na zdraví, zatímco nenasycené jsou pro náš organismus velmi prospěšné.

Ve fastfoodových pokrmech převažují nasycené tuky (hranolky, hamburgery) a často jsou v nich obsaženy také trans mastné kyseliny. Navíc smažení či fritování nepatří zrovna mezi nejvhodnější úpravy pokrmů.

Výrazně zvyšují energetickou hodnotu hotového pokrmu (například hranolky obsahují několikanásobně vyšší množství energie než původní surovina brambory) a hrozí zde riziko přepalování tuků. V důsledku přepalování tuků se v potravinách vytvářejí škodlivé látky, které poškozují zdraví. Například potenciální rakovinotvorná látka akrylamid a jeho metabolit glycidamid, který vzniká v potravinách s vysokým obsahem škrobu, pokud jsou vystaveny vysoké teplotě (hranolky, chipsy).

„Největší riziko u hranolků hrozí, pokud jsou hranolky příliš tmavé, dohněda, protože v důsledku přepalování tuku vzniká akry-

lamid. Aby nevnikl, je potřeba také používat brambory s nižším obsahem cukru, škrobu, tedy rozhodně ne třeba namrzlé,” podotýká profesorka Hajšlová.

Problematický fritovací hrnec

Hlavní problém je ale podle ní v kvalitě olejové lázně, která se postupem času zhoršuje, tepelně degraduje. „Čím více kvalitních tuků s obsahem nenasycených mastných kyselin, tím větší pravděpodobnost, že kvalita lázně se v důsledku tepelné zátěže zhorší v důsledku oxidace a polymerace. To, co je v lázni, nasákne i do produktu, který se v lázni smaží. Někdy produkt obsahuje až 40 % vsáknutého tuku. Kvalita lázně se musí proto pravidelně kontrolovat, jestli neobsahuje příliš vysoký obsah polymerů,” vysvětluje Hajšlová.

Druhá věc je podle Hajšlové kvalita použitých tuků na smažení. Pokud se použije palmový tuk, ten je sice tepelně nejstabilnější, protože neobsahuje nenasycené mastné kyseliny podléhající oxidaci, z pohledu zdraví ale neobsahují zdravé mastné kyseliny. Na druhou stranu ale obsahuje rizikové nasycené mastné kyseliny, třeba kyselinu palmitovou, která může způsobovat kardiovaskulární problémy. Palmový tuk je rozhodně pro zdraví nežádoucí, pokud se konzumuje příliš často. Na smažení se hodí nejlépe bezerukový řepkový olej.

Smažené maso

Pokud jde o další potraviny u čerpadel, třeba hamburgery, tam závisí na surovině, zpracování, aby nebyl připálený. „Klobásy, hotdogy,



hamburgery jsou obecně hodně nezdravé, protože obsahují živočišné nasycené tuky,

kteří hojně obsahují kyselinu palmitovou, která nepříznivě působí na kardiovaskulární soustavu. Zdravé to není, ale když si někdo dá podobný pokrm jen jednou za čas, nic se neděje. Jde o to, aby ji nekonzumoval pravidelně,” říká Hajšlová a dodává, že strava by měla být pestrá.

„Myslím, že časem se u pump budou více prodávat potraviny rostlinného původu, třeba luštěniny, s obsahem rostlinných proteinů a tuků, které nahradí živočišné bílkoviny. Důležité taky je, aby byl k dispozici zeleninový salát. Ten by měl být v nabídce vždy. Antioxidanty a vitamíny v zelenině vykompenzují negativní přínosy živočišných potravin,” říká Hajšlová.

Pokud jsou fastfoodové pokrmy konzumovány místo oběda, není od věci je doplnit porcí zeleniny či ovoce namísto hranolek a doplnit tak chybějící živiny. Třeba v podobě různých míchaných salátů či kusového ovoce/zeleniny – bez majonézového či jiného ➔



➡ energeticky vydatného dressingu. Další možností je dát si namísto klasického fastfoodového menu tzv. velké saláty (s drůbežím masem, se šunkou, se sýrem, vejci apod.), jsou chudší na energii a tuky a obsahují více tělu prospěšných látek. Podobná jídla lze už nalézt prakticky u všech velkých řetězců čerpacích stanic.

Například řetězec Orlen (dříve Benzina) ve svém konceptu Stop Café nabízí kromě tradiční kávy a hotdogů také zdravější jídla. Vedle hlavních jídel a salátů jsou k dispozici také snídaně. Jídla jsou připravována ve speciálních pecích bez jakéhokoliv přidaného tuku, a to včetně hranolek. K dispozici jsou například i bezmasé burgery, kde maso je nahrazeno populárním falafelem. Dále si lze objednat těstoviny, wrapy a teplé sendviče připravované přímo před zákazníky a zapečené v kontaktním grilu či rychlopečící troubě. Na vybraných čerpacích stanicích na dálnicích jsou nabízena i čerstvá jídla vytvořená přímo na základě objednávky zákazníka.

Tuky v jídle – zdravé a nezdravé

Tuky potřebujeme k životu. Některý druh tuku je však škodlivý, jiné zdravé tuky musíte zařazovat do stravy, chcete-li být zdraví.

Nadměrné množství nasycených tuků nacházíme zejména v červeném masu, komerčních mléčných výrobcích a Omega-6 tuky v mnoha rostlinných olejích se řadí ke škodlivým tukům, zejména při časté a nadměrné konzumaci. Ke škodlivým tukům patří také trans-tuky ve smažených a průmyslově upravovaných potravinách. Tyto tuky zvyšují riziko nemocí srdce, cuk-



rovky a řadu dalších problémů. Obecně rozdělujeme tuk na tři druhy: nasycené tuky, polynenasycené tuky a mononenasycené tuky. Každý druh tuku nebo oleje se skládá z různých mastných kyselin. Na jednotlivé tuky se podívejte do tabulky, kde také na-

jdete, čemu prospívají, nebo škodí a v jakém jídle je najdeme.

V současné stravě se nachází příliš mnoho Omega-6 mastných kyselin (zejména z rostlinných olejů používaných pro úpravu potravin a vaření) a nedostatek Omega-3 mastných kyselin, které se nacházejí ve studenovodních tučných rybách, tmavě zelené zelenině a do jisté míry v ořechích. Naši předci měli poměr mastných kyselin Omega-6 ku Omega-3 přibližně čtyři ku jedné. V současné době je tento poměr dvacet čtyři ku jedné.

Omega-3 mastné kyseliny se nacházejí v tučných mořských rybách (makrela, losos, sardinky, pstruh, sled), lněném semenu, lněném, hadincovém, kamejkovém či konopném oleji, mateřském mléku, vlašských ořechů, listové zelenině (špenátu), mandlích, pšeničných klíčcích.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



ROZDĚLENÍ TUKŮ		
Tuky		Kde se nacházejí
Nasycené tuky	Ve srovnání s polynenasycenými tuky zůstávají nasycené tuky tuhé při pokojové teplotě. Nové studie na rozdíl od dřívějších informací a studií směřujících proti tukům prokazují, že nasycené tuky nezvyšují riziko nemocí srdce a rezistenci na inzulin, spíše paradoxně naopak. Naopak, některé druhy vychvalovaných polynenasycených tuků (Omega-6) škodí. Oproti polynenasyceným tukům a zdravým tukům mají nasycené tuky ještě jednu výhodu – neoxidují, nepodporují tvorbu volných radikálů a jsou tepelně stabilní.	Tuk se nachází v mase (zejména jehněčím) a mléčných produktech a v menším rozsahu v drůbeži a rybách. Nejvíce jsou obsaženy v červeném mase, tučných mléčných produktech, sádle a másle. Z rostlinných zdrojů je obsahuje zdravý olej kokosový a nerafinovaný olej palmový a palmojádrový. Kokosový olej je rostlinného původu, obsahuje mnoho zdravých nasycených tuků, mastných kyselin se středním řetězcem, které mají pozitivní zdravotní účinky.
Trans-tuky (trans-mastné kyseliny, částečně ztužené tuky)	Umělé trans-tuky se vyrábějí z Omega-6 rostlinných olejů tak, že za vysokých teplot se mění z přirozené cis-formy tuků (tekuté) na umělé trans-tuky stabilní při pokojové teplotě. Proto na rozdíl od másla lze margarín lehce roztírat. Je dostatečně prokázáno, že trans-tuky jsou nejškodlivější formou tuků, zvyšují riziko mnoha nemocí, zejména srdečně-cévních nemocí (až dvojnásobně), zvyšují srážlivost, tvorbu krevních sraženin, cholesterol, riziko rakoviny tlustého střeva. Od 80. let se poukazuje na škodlivost umělých tuků. Zvýšení spotřeby trans-tuků o 2 % zvyšuje riziko onemocnění srdce o 25%! Trans-tuky tvoří z buněčné membrány rigidní strukturu, zatímco membrána (obal) zdravé buňky je v přirozeném stavu spíše plovoucí strukturou umožňující výměnu látek mezi vnitřním prostředím buňky a jejím okolím. Navíc zhoršují vstřebávání životně důležitých mastných kyselin Omega-3 a Omega-6.	V tuhých margarínech (s označením ztužené nebo částečně ztužené tuky), pomazánkách, smažených jídlech, pokrmech z fast-foodů, brambůrcích, průmyslově vyráběných potravinách, pečivu a sladkostech, sušenkách apod.
Mononenasycené tuky (Omega-9 mastné kyseliny, kyselina olejová)	Tvoří základ ceněné středomořské stravy snižující riziko nemocí srdce a některých druhů rakoviny, je bohatá na olivový olej, který se používá běžně namísto másla, margarínu nebo průmyslově upravovaných olejů pro vaření a ochucování jídel. Jejich zdravotními účinky, například snížením rizika mrtvic, cukrovky, srdečně-cévních nemocí jsme se zabývali v článku věnovaném středomořské stravě. Existuje souvislost mezi konzumací olivového oleje a snížením výskytu degenerativních nemocí způsobených západní stravou. Existuje též spojitost mezi konzumací ořechů (jedna z mála potravin obsahujících mononenasycené tuky) a sníženým rizikem nemocí srdce a tato skutečnost se prokazuje ve studiích usilujících prokázat souvislost mezi tukem a nemocemi srdce. To mate vědce přesvědčené o škodlivosti všech tuků. Vědci nazývají tyto nálezy „paradoxy“, včetně známého „francouzského paradoxu“ a „paradoxu Eskymáků“ – tyto populace lidí konzumují stravu bohatou na tuky, a přesto trpí nízkým výskytem nemocí srdce.	Olivový olej, řepkový olej z vyšlechtěné řepky kanola, podzemnicový olej, sezamový olej, ořechový olej, ořechy (kešů, mandle, makadamia, pekany, pistácie, arašidy), avokádo.
Polynenasycené tuky (Omega-6: linolová kyselina; Omega-3: alfa-linolenová kyselina (ALA) v rostlinných zdrojích, eikosapentaenová kyselina EPA a dokosahexaenová DHA v rybách a rybím oleji)	Všechny tři druhy jsou přítomny v rostlinných i živočišných produktech (rostlinné oleje a vodní živočichové). Nevýhodou všech polynenasycených tuků je nestabilita, to znamená snadno oxidují, což podporuje tvorbu potenciálních toxických látek zvaných volné radikály. V malém množství volné radikály neškodí, naopak jsou pro zdraví nezbytné. V nadbytku ale poškozuji zdravé buňky, vyvolávají onemocnění a předčasné stárnutí. Strava bohatá na polynenasycené tuky způsobí přebytek volných radikálů. Zahřívání polynenasycených olejů urychluje tvorbu volných radikálů (na pánvi při smažení i v těle). Většina fast-foodů a asijských restaurací smaží na polynenasycených tucích, nejčastěji levném sójovém oleji. Ve smaženém jídle tak konzumujete i pořádnou porci volných radikálů. Polynenasycené tuky se liší – některé jsou zdravé, jiné neškodné a další (například tuky ve většině margarínů) mohou velmi uškodit. V některých případech mohou být polynenasycené tuky škodlivější než nasycené tuky v másle. Omega-6 v malé míře brání ukládání celkového cholesterolu do cévní stěny, podporuje dobrý stav svalstva, kůže a sliznic. Jejich nadbytek však působí škodlivě.	Nenasycené mastné kyseliny Omega-6 jsou nejvíce obsaženy v oleji podzemnicovém, kukuřičném, sójovém, slunečnicovém a sezamovém.

NOVINKY PRO LETOŠNÍ ROK

Součástí opatření pro konsolidaci veřejných financí, který připravila vláda v loňském roce, je i rozsáhlá novela zákona o dani z přidané hodnoty. Tato nabyla účinnosti 1. ledna letošního roku. Vzhledem k tomu, že změny se týkají bez výjimky všech provozovatelů čerpacích stanic, pojďme se podívat alespoň na ty nejdůležitější.



Zpřísnění daňového režimu u automobilů

Novelou se velmi významným způsobem změnil daňový režim u tzv. nadlimitních automobilů. Počínaje 1. 1. 2024 se jak do zákona o daních z příjmů, tak do zákona o DPH vrací pojem vozidla s daňově omezenou (limitovanou) vstupní cenou. Limitovaná vstupní cena vybraných osobních automobilů kategorie M1 je od roku 2024 pro účely daně z příjmů stanovena na hodnotu 2 mil. Kč. To bude v praxi znamenat, že bez ohledu na skutečnou pořizovací cenu vymezeného vozidla bude možné formou odpisů, případně ve splátkách finančního leasingu promítnout do daňově účinných nákladů, resp. výdajů jen částku do 2 mil. Kč. Cokoli

bude tuto hranici přesahovat, bude účtováno jako náklad (výdaj) neovlivňující základ daně (nedaňový). Tato hranice platí jak pro vstupní cenu, zvýšenou vstupní cenu, tak i změněnou vstupní cenu. Výjimku tvoří vozidla kategorie M1, která jsou pořízena a používána za účelem provozování silniční motorové dopravy na základě koncese (např. vozidla určená k provozování koncesované taxislužby, rozvozu zboží apod.), sanitní a pohřební vozidla.

Omezení nároku na odpočet DPH u „nadlimitních“ automobilů

S omezením vstupní ceny pro účely daně z příjmů souvisí i omezení odpočtu DPH při pořízení takových vozidel, která nebudou spadat

do výše uvedených výjimek. Maximální možný odpočet DPH tak bude ve výši 420 000 Kč (21 % z 2 000 000 Kč). Tato maximální částka platí dohromady jak pro nárok na odpočet při samotném pořízení osobního automobilu, tak pro následná technická zhodnocení takového automobilu.

Změna sazeb DPH

Zásadní změnou, která se dotýká všech plnění ve snížené sazbě, je sjednocení sazby 10 % a 15 % na jedinou sníženou sazbu daně 12 %. Nově již nepoužíváme pojmy „první a druhá snížená sazba daně“, zůstává pouze „snížená sazba daně“. Základní sazba DPH zůstává 21 %. Další změny vyplývají z přearažení zboží a služeb do jiné sazby daně. V mnoha případech se jedná právě o zboží nabízené na čerpacích stanicích a o služby poskytované jejich provozovateli. Nejdůležitější změny jsou uvedeny v následujícím přehledu.

Snížení DPH z 10 % na 0 %

Výraznou novinkou je „nulová sazba DPH“, které od ledna 2024 podléhají knihy, obrázkové knihy, předlohy ke kreslení, omalovánky, brožury, hudebniny nebo kartografické výrobky, včetně zvukového záznamu přednesu jejich obsahu, pokud reklama v nich nepředstavuje více než 50 % jejich obsahu. Fakticky se jedná o osvobození od daně s nárokem na odpočet daně bez ohledu na to, jakou formu publikace mají, ať již jde o tištěné, či elektronické knihy.

Snížení DPH z 15 % na 12 %

U velké skupiny zboží došlo díky sjednocení snížené sazby daně ke snížení sazby daně z 15 % na 12 %.

Sem patří zejména:

- potraviny – mimo nápoje
- farmaceutické výrobky a zdravotnické prostředky
- stavební práce, montážní práce – bytový dům, rodinný dům, stavby pro sociální bydlení
- dětské sedačky do automobilů.

Zvýšení DPH z 10 % na 12 %

Na některé zboží a část služeb mělo sjednocení snížené sazby daně opačný efekt. V provozu čerpacích stanic se toto týká například prodeje léků a částí farmaceutických výrobků, ale hlavně stravovacích služeb v restauracích, bistrech

a kavárnách, ovšem bez nápojů, s výjimkou mléka a mléčných nápojů. Do sjednocené snížené sazby 12 % jsou nově zařazeny i noviny, časopisy a periodika, pokud nejde o zboží, u kterého reklama podle zákona upravujícího regulaci reklamy představuje více než 50 % obsahu. Nezáleží na periodicitě vycházení ani na tom, zda se jedná o tištěnou, či elektronickou verzi.

Zvýšení DPH z 10 % či 15 % na 21 %

Významný dopad měla novela zákona o dani z přidané hodnoty na sazbu daně u nápojů. Všechny nápoje, s výjimkou mléka a mléčných nápojů, jsou od nového roku se sazbou daně 21 %. Došlo tedy ke sjednocení sazby daně u alkoholických a nealkoholických nápojů, u piva platí základní sazba bez ohledu na to, zda se jedná o pivo lahvé, nebo točené, konzumované v restauraci, nebo mimo ni.

Dále došlo ke zvýšení sazby daně u sběru a přepravy komunálního odpadu, u řezaných květin a u palivového dřeva.

Vyšší daň na daňovém dokladu

Odpovědnost za správně uplatněný nárok na odpočet daně z přidané hodnoty spočívá na odběrateli. Na přijatém daňovém dokladu je tedy potřeba vždy posoudit správnost vyčíslení DPH. Nárok na odpočet může být uplat-



ňován pouze ve výši daně vypočtené podle zákona.

Je-li na daňovém dokladu daň chybně vyčíslená, není podstatné, jestli daň převyšuje částku správně stanovené daně z důvodu nesprávně uplatněné sazby daně, chybného kurzu použitého při přepočtu DPH, pokud je úplata u tuzemských plnění vyjádřena v cizí měně, chybně uvedeného základu daně, nebo matematické chyby při výpočtu či další jiné chyby. V každém případě může plátcе uplatnit nárok na odpočet pouze ve výši daně, která má být uplatněna podle zákona, nikoliv ve

vyšší částce uvedené nesprávně na daňovém dokladu.

Je proto důležité, aby si plátcи správnost sazby daně na daňových dokladech ověřovali, nedopustili se uplatnění nesprávně vyššího odpočtu daně, případně požadovali opravu daňového dokladu podle §43 zákona o DPH. Dodavatel nesprávnou výši daně opraví opravným daňovým dokladem a obě strany pak opravu daně zohlední v dodatečném daňovém přiznání.

Nižší daň na daňovém dokladu

Výše uvedené chyby však mohou vést i k vyčíslení nižší daně na daňovém dokladu. V tomto případě je nutno postupovat přesně opačně oproti předchozí variantě.

Pokud je částka daně uvedená na přijatém daňovém dokladu nižší než částka daně, která má být uplatněna podle zákona, je plátcе oprávněn uplatnit nárok na odpočet daně pouze ve výši daně, která je na daňovém dokladu uvedena.

Obchodního partnera by bylo vhodné na jeho chybu upozornit, zvláště v případě, má-li odběratel plný nárok na odpočet daně. I v tomto případě může dodavatel vystavit opravný daňový doklad a provést opravu daně dle § 43 zákona. Na základě tohoto dokladu má odběratel nárok na odpočet daně. Oba partneři pak rovněž musí podat dodatečné daňové přiznání.

■ AUTOR: ing. Petra Brožová

Autorka je manažerkou metodiky účetnictví se zaměřením na obor čerpacích stanic z firmy Kodap Liberec.

FOTO: archiv



Vaše čerpací stanice v číslech

Účetní data zpracujeme
do užitečných analýz a rozborů
pro váš efektivnější provoz

KODAP
www.kodap.cz


www.edtas.cz



Nejvyšší modelová řada Peugeotu má po faceliftu. Zástupce francouzské automobilky ve střední třídě je dnes spíše stylovkou než plnohodnotným rodinným automobilem, což platí i o variantě kombi. V nabídce pak najdete výhradně plug-in hybridy. Předmětem tohoto testu byl ten nejvýkonněji naladěný v divizi Peugeot Sport. Verze PSE odkazuje na podobné modely minulosti, například na legendární sedan 405 Turbo 16 z konce 80. let.

Specifický zástupce střední třídy

Peugeot 508 dostal kompletně přepracovanou přední masku, světlomety, zadní světla i nárazníky. Na první pohled to poznáte podle světelného podpisu trojitými diodovými drápanci po stranách. Jinak se jedná o sportovně střížený sedan nebo kombi střední třídy s bezrámovými bočními skly, který nechce čerit vody mezi Passaty a Superby, ale nabízí vlastní pojetí čtyřdveřového automobilu pro ty, kteří nestojí o vysoká SUV nebo nepraktická třídveřová kupé. Na rovinu je však třeba říci, že vnitřní prostor nenadchne motoristy, kteří měří kvalitu

a užitnou hodnotu podle objemu zavazadlového prostoru.

Když se s vozidlem ve verzi PSE poprvé seznámíte, vaši pozornost upoutají nejen elegantní křivky, ale také aerodynamické doplňky ve spodní části nárazníků a prahů dveří, které samozřejmě nejsou samoúčelné. Nejvýkonnější peugeot současnosti nadchne také interiérem, který má prémiový charakter zpracováním i použitými materiály. Pohodlná a elektricky nastavitelná přední sedadla čalouněná kůží s alcantarou mají nejen boční vedení, ale také dokonalý tvar, což jim vysloužilo označení AGR (Aktion für Gesunder Rücken) od nezávislého německé-

ho sdružení odborníků na ergonomii a zdraví zad. K dispozici je ostatně také pneumatická masáž s různými režimy. Z další výbavy je třeba zmínit špičkový audiosystém Focal nebo noční vidění.

Stejně jako speciál pro Le Mans

Na konci minulé dekády představil Peugeot novou podobu loga své divize Peugeot Sport. Trojitý drápanec v reflexní žluté nahradil červeno-žluto-modré pruhy a objevil se nejen na modelu 9X8, který se stal novým trumfem francouzské automobilky pro legendární závod 24 hodin Le Mans, ale také

na sedanu a kombi střední třídy s označením 508 PSE. Sportovní verze této modelové řady byla představena v únoru 2020 a zůstala v nabídce i po faceliftu.

Určitý počet zákazníků si u Peugeotu odstříhli i tím, že přestali v této modelové řadě nabízet čistokrevné spalovací verze a zůstaly výhradně plug-in hybridy. Ty mají své výhody, ale také jsou v mnoha ohledech problematické. Výhody pramení z možnosti jezdit pouze na elektřinu a dostat k tomu v rámci některých evropských trhů určité úlevy, které se u nás zhmotnily do odpuštění dálniční známky a možnosti parkování na městských zónách. Nevýhodou je vyšší cena.

Verzi 508 PSE pohání benzinový čtyřválec o zdvihovém objemu 1,6 litru a výkonu 147 kW, kterému sekunduje elektromotor o výkonu 81 kW. Na přední kola sílu přenáší osmistupňová samočinná převodovka, o pohon zadních kol se stará další elektromotor o výkonu 83 kW, který se využívá také v čistě elektrickém režimu. Celkový výkon na všechna kola tak dosahuje hodnoty 265 kW. Peugeot 508 PSE umí z 0 na 100 km/h akcelarovat za 5,2 s, nejvyšší rychlost je 250 km/h.

Aby tyto výkony automobil bez problémů zvládal, upravili inženýři Peugeotu podvozek i řízení verze 508 tak, aby se maximalizovala přilnavost a agilita při zachování akceptovatelného jízdního komfortu. V tomto ohledu opravdu není automobilu co vyládnout. Ve standardu jsou adaptivní tlumiče s optimalizovanými režimy (Comfort, Hybrid a Sport), přední brzdové kotouče mají průměr 380 mm. Zároveň byla snížena světlá výška a rozšířen rozchod kol: vpředu o 24 a vzadu o 12 mm. Když k tomu připočtete nízkoprofilová dvacetipalcová kola 245/35, můžete si být jisti, že tohle auto se asfaltu bude držet jako klíště...

Diskutabilní elektrifikace

Jenže aby bylo možné využívat schopnosti modelu PSE naplno, je třeba mít dostatečně nabitou baterii. Ta u tohoto plug-in hybridu nabízí kapacitu 12,4 kWh. Na jednu stranu by s ní automobil měl ujet okolo 50 km, na stranu druhou pak nabídnout nadprůměrný výkon, který jej posune mezi nejrychlejší kombiky současnosti. Automobil jsem měl k dispozici v teplotách, které v noci padaly pod bod mrazu a přes den se pohybovaly okolo nuly, elektrický dojezd pak byl jen lehce přes 30 km a maximální výkon podávala pohonná soustava jen pár kilometrů. V režimu Sport je to ale výjimečný zážitek. Výkonné pohonné ústro-



jí a skvěle naladěný podvozek vymaže dvě tuny hmotnosti a nabídne suverénní chování, agilní řízení a skvělou přilnavost. Pružná a dynamická akcelerace je působivá v jakékoliv rychlosti od 0 do 200 km/h, dynamický průjezd zatáčkou pak způsobí minimální náklon a prozradí optimální rozložení hmotnosti na přední i zadní nápravu.

S nabitou baterií vypadá všechno růžově. Automobil si v hybridním režimu vystačí s přibližně šesti litry na 100 km a nijak se tato hodnota nezvyšuje, ani když při předjíždění naplno využijete maximální akceleraci. Jenže když se energie v akumulátoru spotřebuje na nulu, musí vše zvládat spalovací motor. S nádrží o objemu 43 litrů tak začnete víceméně objíždět čerpací stanice. Z šesti litrů spotřeba vystoupá nad 10 litrů a každé další sešlápnutí plynu až na podlahu přidává další desetinky.

Vlastnit plug-in hybrid má smysl, pokud jej můžete dobít doma, popřípadě v práci. Když se musíte spoléhat na veřejné nabíječky, nečekejte převratnou rychlost dobíjení. Je totiž jedno, do jak výkonné nabíječky automobil napojíte. I s příplatkovou palubní jednofázo-

vou nabíječkou (7,4 kW) to bude trvat z 0 na 100 procent na stojanu o výkonu 22 kW přes dvě hodiny, doma ze standardní zásuvky pak cca sedm hodin. A po 30–40 km můžete nabíječku hledat znovu...

Peugeot 508 SW PSE představuje vrchol nabídky francouzského lva. Jeho aktiva zajišťuje povedený design a špičkové technologie. K tomu poskytuje svému majiteli výjimečné zážitky za volantem a dokonalý komfort daný maximální výbavou. S tím se ovšem pojí i stejně nadprůměrná cenovka, která tento peugeot posouvá z mainstreamu do prémiového segmentu. O smyslu tohoto modelu lze vést polemiky, ale je neoddiskutovatelné, že zájemce za své peníze dostane odpovídající hodnotu. Peugeot 508 PSE v ceníku na webových stránkách dovozce nenajdete, automobil je třeba si objednat individuálně u dealera a dodací lhůta je také předmětem případného jednání s prodejcem. Aktuální cena základního modelu je v případě verze kombi 1 790 000 korun.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



„AUTO MI DÁVÁ POCIT SVOBODY...“

... kdykoli do něj nasednu. Mohu si zastavit, kde potřebuju a nemusím se na nikoho spoléhat,“ říká první dáma české operní scény, sopranistka Eva Urbanová, která vystupuje na světových operních scénách včetně milánské La Scaly, londýnské Covent Garden a Metropolitní opery v New Yorku. Od roku 1990 je sólistkou Opery Národního divadla v Praze.

Evo, vy jste si řidičák dělala v sedmatřiceti letech. Proč tak pozdě, bála jste se řídit?

Vůbec ne, prostě jsem neměla čas. Auto je skvělý dopravní prostředek, na rozdíl od letadla, které nesnáším.

Jak to v autošcole probíhalo?

Nakonec jsem ten řidičák stihla za čtrnáct dnů, během letních divadelních prázdnin. Měla jsem skvělého lektora na Praze 5, u Anděla. Všichni mi radili, abych si řidičák dělala v centru Prahy, abych se ve městě naučila jezdit, a měli pravdu. Nutno dodat, že jsem si za volant sedla opravdu poprvé až v autošcole, pedály mi nic moc neříkaly, jen jsem věděla, že jsou tři. A tak se z cyklistky stala automobilistka. Často říkám: „Na prvním místě je u mě zpívání, pak zase zpívání, pak auta, až pak někde mužský...“

Jaké jsou ženy za volantem?

Ženy jsou myslím opatrnější než muži. Chybu udělá každý, ale někteří muži řidiči si to neradi přiznají, zato když udělá chybu žena, je to slepice.

Máte vždycky plnou nádrž?

Já tomu říkám průtoková nádrž, pořád někde jezdím, hlavně v noci. Vždycky se snažím mít dostatek paliva, člověk nikdy neví, co se může stát. V zimě je navíc potřeba v autě topit. Nepatřím k řidičům, kterým svítí kontrolka, že mají nízkou hladinu paliva, a tak jedou na doraz.

Využíváte slevové karty u benzínek?

Slevové karty a aplikace jsou úžasné a využívám je. Při tankování je pro mě rozhodující kvalita paliva. Když přišel benzin E10, načerpala jsem ho do nádrže a nepřála bych vám slyšet, jak ten motor řval. Jezdím jedinečně na prémiová paliva, po těch si motor jenom šveholí.

Když se zastavíte na benzínce, využíváte sociální zařízení. Jste spokojená se stavem WC a umývárny?

Velmi dobře si pamatuju, jak vypadaly benzínky v době, když jsem byla dítě. To se se současností nedá vůbec srovnávat. Naprostá většina benzínek má WC i umývárny udržované, čisté, někde je navíc i sprcha. Vnímám to jako obrovský pokrok. Je moc fajn, že se můžu na pumpě zastavit, odpočinout, dojít si na wc, dát si dobrou kávu.

Dáváte si kávu do hrníčku, nebo si ji berete s sebou v kelímku?

Ani jedno, já si totiž jako velká milovnice kávy sebou vozím termohrněk. Koupím si do něj kávu a jedu dál. Zrovna nedávno jsem byla u jedné benzínky a kapučíno tam chutnalo jak v jedné z nejlepších kaváren. Možná to bylo i tím mladým mužem, který ji skvěle připravil. Ráda přiznávám, že jsem tak dobrou kávu u čerpadla neočekávala.

Kupujete si u benzínek i nějaké jídlo?

S mými specifickými stravovacími návyky to není možné, zatím jsem nenašla jídlo, které by složením vyhovovalo mému nastavenému životnímu stylu. Kdyby někde měli sushi, tak to bych si dala. Všeobecně ale pozoruji, že lidem teplé jídlo na benzínkách chutná. Každý si může vybrat, protože síť benzínek je opravdu hustá a v každé je občerstvení.

Vy jste procestovala svět, je úroveň našich čerpacích stanic srovnatelná s těmi na vysoké úrovni?

Rozhodně ano, úroveň je naprosto srovnatelná.

Využíváte ještě nějaké jiné služby?

Moc jich nevyužívám, protože třeba myčky s vileda proužky už nemají. Kartáče ráda nemám, když se mezi ně dostane kamínek, může poškrábat lak nebo skla. Někdy si auto umyju sama u boxu. Jiné služby nevyužívám.

Jezdíte bez nehod?

V podstatě ano. Jen jednou jsem měla tuhanec na ledovce, ale s tím nešlo vůbec nic dělat. Když jsem bydlela v Praze, sjížděla jsem kopeček od domu. Dole pod kopeč-



kem na hlavní silnici blikala dvě auta, ale já si v první chvíli myslela, že si povídají. Nepovídala! Takže jsem ten kopec pěkně sklouzala, a i když jsem stála na brzdě, auto jelo, kam chtělo. No a dole udělalo bum do toho stojícího. Nepomohl mi ani náhon na čtyři kola.

Zpíváte si v autě? Trénujete na váš velký koncert, který se uskuteční 29. února v O2 aréně?

Kdepak, v autě poslouchám zprávy ze silnic, nebo rockovou muziku a heavy metal. Zásadně si nezpívám operu ani netrénuju na koncert, kdybych totiž zpívala, nevěnovala bych se tolik řízení. Navíc bych se při tom zpívání víc opírala do nohou, což mi operní

zpěváci máme běžně, a klidně bych mohla frčet i sto šedesátkou. A vysvětlujte pak policistům, že jsem zrovna zpívala vysoký tón...

Co říkáte na elektroauta?

Ekologie je sice hezká věc, ale řekněte mi, kde skončí ty použité baterie, které v elektro autech vydrží maximálně deset let? Elektroauto navíc začíná v elektrárně. Když budou mít všichni elektroauto, kde vezmeme tolik elektřiny? Jak dlouho budu čekat, než se mi auto nabije? Kolik drahocenného času díky nabíjení ztratím? To jsou otázky, na které jsem nikde neslyšela erudovanou jednoznačnou odpověď. Já navíc miluju zvuk motoru, ten musí být vyladěný a znít jako symfonický orchestr. Pardon, ale zvuk elektroaut mi přijde jako zvuk vysavače...

Vozíte v autě svoje zvířata?

Mám velkého německého ovčáka, fenku Britu a dva papoušky, Pepička a Rozárku. Ani jeden z nich není můj spolujezdec a v autě je nevozím. Pes je velký, to bych měla plné auto. Brita si spokojeně pobíhá po pozemku a má se fajn.

Ani na dovolenou je autem neberete?

Já se nacestuju dost na pracovních zájezdech. Já bydlím na vesnici, v podstatě v přírodě a celý ten nádherný přírodní chrám mám kolem sebe. To mi bohatě stačí a zvířatům taky. Kam bychom se harcovali?

29. únor se blíží a je to pro vás výjimečné datum. Ten den se uskuteční váš koncert v O2 aréně. Na co se můžou fanoušci těšit?

Koncert se uskuteční ve scénické režii Michala Fagana, v hudebním nastudování Martina Kumžáka a Jiřího Škorpíka. Doprovodí mě Epoque Symphony Orchestr. V O2 Aréně jsem zpívala už několikrát, třeba jako host, když tady byl Plácido Domingo, ale poprvé je to opravdu můj velký koncert. Není mi dvacet, nevím, kolikrát za svoji kariéru ještě vystoupím, ale rozhodně to není žádné loučení. Prostě jen pořádné Grande Finale.

Miluju písničky skupiny Queen nebo písničky z repertoáru finské symfonicko-metalové skupiny Nightwish, italského tenoristy Andrei Bocelliho nebo mezinárodního nadžánrového mužského kvarteta Il divo. A to všechno v aréně zazní a ještě nějaká překvapení, která by diváci ode mě možná ani nečekali. Přijďte a sami uvidíte.

■ AUTOR: Šárka Jansová
FOTO: archiv



Zlatý



Stříbrný

AutoMax



Christ



MONTI



SHERON



Bronzový



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

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

FANDÍME NAŠIM!



EuroOil
VÁŠ NEJLEPŠÍ SOUSED

Paliva ORLEN



Následujte kvalitu

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

