

PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN 1/2025



Čerpací stanice jako místo pro relax

INTERVIEW
Jan Dusík

TÉMA
Jakost PHM v roce 2024

SHOP A GASTRO
Dietní jídla na ČS





PALIVOVÉ KARTY MOL VÁŠ PARTNER NA CESTÁCH

- ♥ Tankujte paliva výhodněji
- ♥ Využívejte širokou síť servisních stanic
- ♥ Spravujte svůj firemní vozový park **efektivně**
- ♥ Nakupujte paliva, zboží a služby **bezhotovostně, bezpečně a bez poplatků**

Více informací na:



<https://molgroupcards.com/cz/kontaktujte-nas>

prodej@molcesko.cz

+420 241 080 980

molcesko.cz

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



Máte před sebou první číslo Petrol magazínu roku 2025. Roku, o kterém si všichni myslí, že v něm konečně skončí největší válečný konflikt na evropském kontinentu od druhé světové války. Rusko se snaží Ukrajinu zničit a ovládnout vojenskou silou již dlouhé tři roky a zatím se nezdá, že by mohlo dojít k nějakému příměří natož míru. Iluze, které vzbudil staronový americký prezident, se s každým dalším šokujícím vyjádřením pána Bílého domu rozplývají, a spravedlivý konec války je stále v nedohlednu. V poslední době se navíc rozjela debata o tom, že Evropská unie je slabá, že si nedokáže zajistit ani vlastní bezpečnost, natož pomáhat válkou sužované Ukrajině. Nevěřme tomu a nepodléhejme dojmu, že nemůžeme nic dělat, a že se budeme pouze dívat, jak si ti silnější zotročují pro vlastní obohacení nebo jen pro pocit nadvlády ty slabší. Žijeme na kontinentu s nejvyšší životní úrovní na planetě a máme v sobě zakořeněnou vlastnost vážit si každého života. Nedopustíme, aby se do nás vloudily pochybnosti, že tomu tak není, protože tím rezignujeme na vlastní lidství, a umožníme silnějším ale zároveň bezohlednějším dosáhnout jejich amorálních cílů. Záporné osobnosti v historii této planety nikdy nežily šťastně až do smrti. Bohužel, během svého života přinesly jejich činy utrpení milionům lidí. A na začátku to bylo třeba jenom proto, že jsme dělali, že se nás to netýká. Omlouvám se za tuto úvahu, která nemá nic společného s náplní našeho časopisu. Ale, pokud si nebudeme uvědomovat svou vlastní odpovědnost za dění okolo nás, nebude brzy vycházet nejen Petrol magazín... Příjemné čtení.

■ Jiří Kaloč
šéfredaktor

CENOVÉ TOTEMY ČERPACÍCH STANIC

KRABICOVÉ PÍSMO

LED PODSVĚTLENÍ

NETRADIČNÍ MATERIÁLY

MODERNÍ TECHNOLOGIE ZOBRAZOVÁNÍ CEN

PETROL
PARTNER



Editorial

Aktuality z domova i ze světa 4–8

Společnost Eurowag uzavřela partnerství s Visa a Nets Shell v nové soutěži odmění 85 výherců
ČEZ loni zprovoznil 182 dobíjecích stanic pro e-auta
OMV a PRE se dohodly na společné podpoře elektromobility
Orlen Unipetrol získal druhé místo ve studentské anketě TOP zaměstnavatelé 2025
V Paramu začali hasiči využívat nový dispečink a požární signalizaci
Čerpací stanici Shell v Hradci Králové a v Mostě koupila KM Prona
Shell se stahuje z ukrajinského retailového trhu
Podle prezidenta Exxon Mobil se těžba ropy v USA výrazně nezvýší
MOL testoval možnosti výroby syntetických paliv v bratislavské rafinerii
Ruský plyn proudí na Slovensko přes plynovod Turkstream
Ukrajinský dron zasáhl v Rusku ropovod CPC, v němž má podíl Shell
BP přeměňuje čerpací stanice v Anglii na nabíjecí centra

Svět ropy 9

OPEC musí prodloužit těžební limit

Interview 10–13

Jan Dusík



Čerpací stanice měsíce 14–20

One1 Slivenec
Eurooil Krnov

Trh, ropa a produkty 22–31, 38

A jde se do finále...
Benzin E10 uškodil statistice kvality
Už jen ze západu...
V rámci vyšší bezpečnosti Česka

Technika a provoz 32–37

CFFT – Deset let péče o čerpací stanice
Firma Houdek – Kalibrace s.r.o.
Čerpací stanice Shell na odpočívce Krsice (D4)



Mytí a servis 42–46

Mycí linka Christ pro vozovnu Slovany
DF partner - Aby mráz, sníh a sůl neměly šanci



Shop a gastro 40, 48–53

Zima na čerpacích stanicích Orlen
Někdo to rád horké...
Novoroční předsevzetí lze plnit i na čerpací stanici

Právní poradna 54

Co se všechno změnilo



Autosalon 55–57

Statistiky prodeje automobilů v roce 2024
Mazda CX-80 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 4WD

Osobnost na čerpací stanici 58–59

Michal Jagelka a Aleš Cibulka

PETROL Partner 60

NAŠE ZNAČKA, NAŠE KVALITA



Zimní směs do ostříkovačů
od společnosti **ČEPRO**.

SPOLEČNOST EUROWAG UZAVŘELA PARTNERSTVÍ S VISA A NETS

Společnost Eurowag využívá služeb společností Nexi Group a Visa a nabízí bezpečné předplacené bezkontaktní karty pro správu vozového parku. Partnerství znamená důležitý krok k zaměření Eurowagu na FinTech s širokými možnostmi budoucího rozvoje inovativních finančních služeb. Nová karta Eurowag Visa nahrazuje předchozí kartu Eurowag Mastercard a je již komerčně dostupná. Karta doplňuje stávající nabídku closed-loop společnosti Eurowag a umožňuje zákazníkům používat karty na všech čerpacích stanicích v Evropě. Dodavatelem nových

karet pro Eurowag zůstává společnost Nets, součást skupiny Nexi Group. Po propojení s konkrétním vozidlem nabízí karta Eurowag Visa možnost bezkontaktních bezhotovostních plateb za občerstvení a ubytování a zároveň zajišťuje spolehlivé zabezpečení proti podvodům. Zákazníci mohou kartou platit také pokuty za dopravní přestupky. Kromě přechodu karet Eurowag ze sítě Mastercard do sítě Visa připravila společnost také zcela nový design všech svých platebních karet, který je zákazníkům k dispozici od února 2025.



SHELL V NOVÉ SOUTĚŽI ODMĚNÍ 85 VÝHERCŮ



Společnost Shell spustila v České republice soutěž o tankovací karty v hodnotě 10 000 Kč, při které každý den vylosuje jednoho šťastného výherce. Celkem tak tuto odměnu získá 85 řidičů. Soutěž probíhá do 29. dubna 2025 na všech čerpacích stanicích Shell v České republice a je určena pro členy Shell Clubsmart, kteří využijí aplikaci Shell. Všichni zájemci, kteří se chtějí zapojit do soutěže, musí natankovat alespoň 30 litrů paliva Shell nebo nakoupit jiné zboží nebo služby na čerpací stanici Shell za minimálně 299 Kč. Zároveň je třeba použít digitální věrnostní kartu Shell Clubsmart. Dvojnásobnou šanci na výhru mají ti zákazníci, kteří natankují alespoň 30 litrů paliva Shell V-Power. Výhodou celé mechaniky je, že se vše pohodlně realizuje přímo v aplikaci Shell, takže není nutné uchovávat fyzickou účtenku. Společnost Shell se opět vrací i s komunikací prémiových paliv Shell V-Power a jejich benefitů. Soutěž je komunikována prostřednictvím rádia, online reklamy, sociálních sítí a na čerpacích stanicích Shell.

ČEZ LONI ZPROVOZNIL 182 DOBÍJECÍCH STANIC PRO E-AUTA

Přes 180 nových dobíjecích stanic, meziroční růst celkové odebrané bezemisní elektřiny o 74 % a k tomu 10 % navýšení průměrně načerpané energie při jednom dobíjení. To jsou hlavní příspěvky největší české veřejné dobíjecí sítě k boomeru elektromobility v ČR. ČEZ loni navýšil celkový výkon sítě na více než 70 MW, a to díky zrychlené výstavbě ultrarychlých stanic. V kombinaci s rozšiřováním počtu stanic to znamená zkracování doby dobíjení. Lidé tak u ČEZ i nadále doplní energii v průměru nejrychleji v Česku. Síť roste díky prostředkům přidělovaným Operačním programem Doprava i díky investicím z vlastních zdrojů Skupiny

ČEZ. Právě v oblasti elektromobility, jejíž rozvoj v České republice podporuje už více než 15 let, loni v předstihu splnil slib vytyčený v rámci vize Čistá Energie Zítřka provozovat 800 dobíjecích stanic a zečtyřnásobit výkon sítě. Veřejná dobíjecí síť ČEZ totiž loni znovu překonala rekordní přírůstek. Díky 182 novým stanicům vyrostla na 842 stanic a zvedla celkový výkon stanic nad 70 MW. Řidiči loni u nich načerpali 9,6 milionu kWh certifikované zelené elektřiny, což je meziročně o 74 procent více a desetinásobek proti roku 2018. Současně by takové množství energie umožnilo cestu kolem světa koloně téměř 1 500 elektromobilů. „Milníky letošního

roku budou zvýšení výkonu sítě z dnešních 70 MW na 100 MW, růst podílu výkonu ultrarychlých stanic na 45 procent a dosažení hranice 1 000 stanic v síti," řekl Tomáš Dzurilla, ředitel útvaru elektromobilita ČEZ. V roce 2024 přibýlo v největší české síti 72 těchto stanic o výkonech od 150 do 360 kW, u kterých lidé během 10 minut doplní energii potřebnou na dalších 150 km jízdy. Ultrarychlé stojany jsou umístěny v nejvytíženějších lokalitách u hlavních tahů a ve městech. V nejfrekventovanějších místech chce ČEZ zvyšovat počty těchto stanic v tzv. dobíjecích hubech o třech a více ultrarychlých stojanech.



OMV A PRE SE DOHODLY NA SPOLEČNÉ PODPOŘE ELEKTROMOBILITY

Společnosti OMV a Pražská energetika (PRE) potvrdily podpisem smlouvy společné budoucí zaměření na projekty dalšího rozvoje elektromobility. OMV bude v České republice rozvíjet svůj evropský projekt eMotion společně s Pražskou energetikou a její veřejnou dobíjecí sítí PRE Point. Cílem je rozšiřovat síť rychlodobíjecích stanic pod společnými značkami eMotion a PRE Point nejen v rámci sítě OMV, ale i mimo čerpací stanice. První rychlodobíjecí stanice v prostorách odpočívky čerpací stanice OMV byla v České republice spuštěna již v roce 2019, o rok později už zahájila společnost úzkou spolupráci s PRE. Od té doby byla rychlodobíjecími stanicemi PRE Point pokryta více než třetina ze 138 čerpacích stanic OMV v Česku. Nyní

obě strany potvrdily, že jejich budoucím zájmem je navázat na dosavadní úspěšnou spolupráci a významně ji rozvíjet i v dalších směrech. Strategické partnerství OMV a PRE mělo dosud rysy spolupráce dvou nezávislých subjektů provozujících své služby v prostorách čerpacích stanic. Nové společnosti předpokládají společný rozvoj podpory elektromobility v Česku. Již nyní probíhá postupný rebranding dobíječek u čerpacích stanic OMV a k označení PRE Point přibývá logo eMotion. V současné době je dobíjení prostřednictvím dobíjecích stanic PRE Point k dispozici u 40 čerpacích stanic OMV v ČR. Na každé zmíněné lokalitě najdou řidiči jednu nebo dvě rychlodobíjecí stanice PRE s výkonem 50, 75 nebo 150 kW.

V PARAMU ZAČALI HASIČI VYUŽÍVAT NOVÝ DISPEČINK A POŽÁRNÍ SIGNALIZACI

Společnost Paramo investovala bezmála 30 milionů do modernizace požárního systému a zvýšila tak úroveň zabezpečení svého pardubického výrobního areálu. Díky této modernizaci byla v areálu instalována moderní elektronická požární signalizace a podnikový hasičský záchranný sbor získal do užívání zcela nový dispečink. Dispečink podnikového záchranného sboru funguje v nepřetržitém provozu a disponuje integrovanou telefonní ústřednou, v rámci které obsluhuje tísňovou linku 150 pro potřeby podniku a civilní podnikovou linku pro potřeby podnikového hasičského sboru. Dispečerů mají v případě potřeby také možnost spuštění technologických akcí, kterými zajišťují např. varování zaměstnanců podniku, či ovládnání čerpací stanice požární vody. Pro potřeby monitoringu povětrnostních podmínek byla hasičská stanice vybavena meteorologickou stanicí. Hasičský záchranný sbor podniku Paramo je zařazen do poplachového plánu Pardubického kraje a je předurčen k výjezdům také v případě mimořádné události na Letišti Pardubice.



ORLEN UNIPETROL ZÍSKAL DRUHÉ MÍSTO VE STUDENTSKÉ ANKETĚ TOP ZAMĚŠTNAVATELÉ 2025

Petrochemická skupina Orlen Unipetrol se umístila na druhém místě v žebříčku Top zaměstnavatelé 2025 v kategorii Energetika, plynárenství a petrochemický průmysl. Studie Top zaměstnavatelé studentům prostřednictvím pravidelně vydávaných žebříčků pomáhá určit, kam se mají po konci svých

studií za kvalitním zaměstnáním vydat. Skupina Orlen Unipetrol letos obdržela již druhé ocenění. Na začátku roku obhájila prestižní mezinárodní certifikát Top Employer, který ji řadí mezi nejlepší zaměstnavatele i v mezinárodním měřítku. Hodnocení se v letošním 14. ročníku zúčastnilo bezmála 19 tisíc stře-

doškolských a vysokoškolských studentů. Ti vyplňují odpovědi na otázky studie v online dotazníku připraveného ve spolupráci se sociology. Každoročně probíhá revize otázek v průzkumu tak, aby dotazník reflektoval trendy v oblasti zaměstnávání studentů a absolventů škol co nejlépe.



ČERPACÍ STANICI SHELL V HRADCI KRÁLOVÉ A V MOSTĚ KOUPILA KM PRONA

Hradecká čerpací stanice Shell v ulici Víta Nejedlého změnila majitele a proměnila se v modrobílou pumpu české sítě KM Prona. To samé potkalo žlutobílé pumpy v ulici Pod Lajsníkem v severočeském Mostě a v Březeněcké ulici v Chomutově „Od 1. února 2025 se naše síť čerpacích stanic rozrostla o nové lokality. Můžete se těšit na klasickou nabídku pohonných hmot, občerstvení a kávy z konceptu MonzaCafe Express,“ uvedla společnost KM Prona. V prvních týdnech bude z důvodu důležitých rekonstrukcí a úprav zavřeno, ale pak se můžete těšit na naši standardní nabídku.

SHELL SE STAHUJE Z UKRAJINSKÉHO RETAILOVÉHO TRHU

Shell prodává podíl v síti ukrajinských čerpacích stanic. Kupujícím je největší ukrajinská ropná a plynárenská společnost Ukrnafta. Shell se tímto krokem kvůli přetrvávajícímu politickému napětí stahuje z ukrajinského trhu. Shell ukrajinské firmě prodá 118 čerpacích stanic. Podle tiskové zprávy Ukrnafty se nacházejí převážně v oblastech s hustým osídlením. Pracuje na nich 1550 lidí, které si

Ukrnafta hodlá ponechat. Zisk z nich půjde do ukrajinského státního rozpočtu ve formě dividend, uvedl generální ředitel Naftogazu Oleksij Černyšov, jehož firma Ukrnaftu vlastní. Společnost Shell prodej potvrdila. Transakce přichází po období dlouhotrvajícího konfliktu mezi Ukrajinou a Ruskem, který řadu západních firem přiměl, aby přehodnotily své podnikání v obou zemích.



PODLE PREZIDENTA EXXON MOBIL SE TĚŽBA ROPY V USA VÝRAZNĚ NEZVÝŠÍ

Prezident společnosti Exxon Mobil Liam Mallon se domnívá, že producenti ropy a zemního plynu v USA v nadcházejících letech těžbu výrazně nezvýší navzdory výzvám prezidenta Donalda Trumpa a jeho heslu "drill, baby, drill". uvedl. „Myslím, že radikální změna je nepravděpodobná, protože naprostá většina, ne-li všichni, se soustředí především na ekonomiku toho, co dělají,“ řekl Mallon. Očekává se, že Trump otevře federální půdu pro větší těžbu ropy a zemního plynu, ale velká část půdy ve státě Texas, který je největším producentem ropy a zemního plynu



v zemi, je soukromá. Přesto je v sousedním Novém Mexiku, které zahrnuje na ropu a plyn bohatou Permskou pánev, dostatek federální půdy. USA denně vytěží více než 13 milionů barelů ropy, čímž překonávají všechny ostatní země a za posledních deset let vzrostly o téměř 45 procent. Vzhledem k tomu, že v příštím roce hrozí přebytek, světový trh s ropou sleduje, jakým tempem budou američtí těžaři vrtat nové vrty. Mnozí z největších amerických provozovatelů zaujímají k těžbě dlouhodobý přístup a zvažují, kdy uvést do provozu určité vrty vzhledem k celkovým zásobám.

MOL TESTOVAL MOŽNOSTI VÝROBY SYNTETICKÝCH PALIV V BRATISLAVSKÉ RAFINERII

Skupina MOL vyrobila v bratislavské rafinerii motorovou naftu obsahující hydrogenovaný rostlinný olej (HVO) a udržitelné letecké palivo (SAF). Kvalita produktů byla ověřena radioizotopovou analýzou nezávislou specializovanou laboratoří společnosti Isotoptech Zrt. Test potvrdil, že MOL je technologicky připraven na výrobu alternativních syntetických paliv, která jsou součástí dlouhodobé strategie společnosti. HVO se vyrábělo pomocí oleje ze skořápek kešu ořechů a takto vyrobená biosložka se zpracovávala společně s ropou. Skupina MOL již řadu let využívá v dunajské rafinerii v Százhalombatté tzv. společné zpracování: tento proces snižuje emise tradičních paliv smícháním rostlinných zbytků, protože bio a fosilní složky se zpracovávají současně přímo během výroby. Ve stejné době provedla bratislavská rafinerie Skupiny MOL další výrobní test, při kterém se společným zpracováním vyrobilo udržitelné letecké palivo (SAF). I v tomto případě společnost vytvořila hod-



notu z odpadu: zpracovávala částečně rafinovaný kuchyňský olej z tradiční suroviny. Test prokázal, že výrobní jednotka bratislavské rafinerie používaná pro výrobu standardního leteckého petroleje je vhodná i pro výrobu

udržitelného leteckého palivo. „Jsme technologicky připraveni vyrábět bionaftu rostlinného původu i udržitelné letecké palivo,“ řekl Csaba Zsótér, senior viceprezident pro paliva ve Skupině MOL.

OMV



MAXX**Motion**

Vyhraje tankování až na rok zdarma

- 8 soutěžních kol
- více než 1000 výher

Akce trvá od 1.2. do 31.3.2025.
Pouze pro zákazníky s aplikací MyStation.



PETROL
PARTNER

RUSKÝ PLYN PROUDÍ NA SLOVENSKO PŘES PLYNOVOD TURKSTREAM



Gazprom začal od února dodávat plyn na Slovensko prostřednictvím plynovodu Turkstream, od dubna objem dodávek zdvojnásobí. Plynovod spojuje Rusko a Turecko, odkud se surovina dopravuje dál na Slovensko. Dříve Slovensko dováželo ruský plyn přes Ukrajinu, která jeho přepravu na začátku letošního roku ukončila v reakci na konec platností

příslušné smlouvy s ruskou stranou. Kyjev se již téměř tři roky brání ruské vojenské invazi. Největším prodejcem plynu na Slovensku je státem kontrolovaná společnost SPP. Její ředitel Michal Lalík tvrdí, že kapacita plynovodů z jihu je naplněna hlavně přes Srbsko a Maďarsko a je potřebná dlouhodobá dohoda o přenechání kapacit ve prospěch SPP. Řekl, že dodávky plynu z tohoto směru zásadním způsobem pomohou SPP. Plynovodní propojení z Maďarska ovšem podle něj nedokáže pokrýt roční spotřebu plynu Slovenska, tedy asi 4,5 miliardy metrů krychlových. Slovensko má smlouvu s Gazpromem o dodávkách plynu do roku 2034. Kontrakt počítá s tím, že Rusko plyn dopraví na Slovensko. Ferencz řekl, že SPP tuto smlouvu nevypoví.

BP PŘEMĚŇUJE ČERPAČÍ STANICE V ANGLII NA NABÍJECÍ CENTRA



Společnost BP otevřela první nabíjecí centrum pro elektromobily (EV) na dálnici A5 A4 v londýnském Hammersmithu, kde původně stála klasická čerpačká stanice. Jenže všechny výdejní stojany na fosilní paliva byly odstraněny a nahrazeny pěti ultrarychlými pulzními nabíječkami o výkonu 300 kW, z nichž každá je schopna nabíjet dvě auta současně. Přeprogramovaný obchod se smíšeným zbožím nabízí i zmodernizovanou kavárnu a nabídku M&S Food, která by měla uspokojit řidiče elektromobilů na cestách. Toto plně elektrické nabíjecí centrum je součástí širší strategie společnosti rozvíjet svou síť mobility a pohodlí po celé Velké Británii a uspokojovat potřeby zákazníků, ať už se nacházejí kdekoli na energetické transformaci. Kromě

optimalizace stávajících lokalit přidáním pulzního nabíjení elektromobilů BP do své prémiové palivové a maloobchodní nabídky bude společnost také vyvíjet nové nabíjecí uzly pro elektromobily s rozšířenými nabídkami pohodlí, které odpovídají potřebám zákazníků. Současná síť BP Pulse zahrnuje téměř 3500 rychlých a ultrarychlých nabíjecích stanic ve více než 225 lokalitách. „Nový formát servisní stanice není jen o poskytování rychlého a spolehlivého nabíjení tam, kde to řidiči potřebují, ale také o poskytování hodnotného odpočinku a občerstvení na strategickém místě spojujícím centrální Londýn s letištěm Heathrow a západní Anglii,“ tvrdí Richard Bartlett, senior viceprezident BP pulse a mobility & convenience.

UKRAJINSKÝ DRON ZASÁHL V RUSKU ROPOVOD CPC, V NĚMŽ MÁ PODÍL SHELL



Ukrajinský dron zasáhl ropovod CPC, kterým přes ruské území proudí většina kazašské ropy na světové trhy. Ropovod pomáhají provozovat americké společnosti Chevron a ExxonMobil. Tento útok signalizuje změnu v přístupu Kyjeva, který se podobným zásahům před jednáním ruské a americké delegace v Rijádu vyhýbal. Podle ruské státní společnosti Transněft' může útok snížit objem vývozu ropy téměř o třetinu. Následky tohoto zásahu budou odstraněny do dvou měsíců, což by mohlo vést k poklesu objemu ropy čerpané z Kazachstánu o 30 procent. Ropovod dlouhý 1500 kilometrů spravuje konsorcium Caspian Pipeline Consortium (CPC), v němž mají podíl nejen ruská a kazašská vláda, ale také společnosti Chevron, ExxonMobil a Shell. Vzhledem k tomu, že tímto ropovodem proudí až 80 % kazašské a zhruba procento světové produkce ropy, usilují kazachští představitelé o jednání s Kyjevem. „Je to velmi důležitá otázka pro kazašskou ekonomiku a my samozřejmě budeme o této situaci jednat s našimi ukrajinskými partnery diplomatickou cestou,“ informoval mluvčí kazašské diplomacie Aibek Smadijarov. Ukrajinci zasáhli ropovod jen nedlouho poté, co americká ropná společnost Chevron dokončila projekt rozšíření kazašské rafinerie Tengiz za 48,5 miliard dolarů. Z této rafinerie převáží ropy do přístavu Novorossijsk společnost CPC. „Těžba ze společného podniku Tengizchevroil, který pole provozuje, a jeho vývoz přes CPC zůstávají nepřerušeny,“ ubezpečila společnost Chevron.

OPEC MUSÍ PRODLOUŽIT TĚŽEBNÍ LIMIT



Cena ropy se nadále drží pod 75 dolary za barel, což je úroveň, se kterou kartel OPEC v minulosti při sestavování rozpočtu nepočítal. Je jisté, že i v dalších měsících bude proto udržovat produkční limit. Velkou otázkou je, kam se posunou jednání USA a Ruska ohledně ukončení konfliktu na Ukrajině a co se pak stane s možností Ruska exportovat ropu a zemní plyn na světové trhy.

Trumpovy návrhy hýbou trhem

V lednu Spojené státy zařadily na sankční seznam další lodě z tzv. stínové flotily ruských tankerů. Dopad na cenu ruské ropy byl okamžitý a diskont oproti ropě Brent se rozšířil až na 14 USD za barel, což pochopitelně značně snížilo příjmy Ruska z vývozu suroviny. V mírových jednáních o Ukrajině se určitě bude diskutovat i o tomto sankčním seznamu, přičemž USA mají velmi výhodnou pozici. S dalšími vyspělými zeměmi mohou sankcionovat další tankery či dokonce snížit cenu, při které mohou ruskou ropu převážet evropské lodě. Ta je aktuálně na úrovni 60 USD za barel.

Trump už ale stihl rozpoutat vášnivou debatu i v dalších částech ropného trhu. Zejména zavedení a pozdější odložení cel na import z Kanady byla velmi sledovaná událost. Kanada exportuje do USA těžkou sirnatou ropu. Tu si Spojené státy nedokážou

samy vytěžit v dostatečném objemu, ale na to se Trump při svém tvrdém vyjednávání neohlížel. Rozhodně lze očekávat, že v oblasti energetiky bude Trumpova administrativa tlačit americké rafinérie a následně i celý svět k tomu, aby se více spoléhaly na fosilní paliva vyprodukované v USA. Tím pádem, bude volná nabídka z jiných zemí na globálním trhu stoupat.

Spotřeba roste hlavně v Indii

Globální spotřeba ropy pomalu roste. Stagrací růstu spotřeby v Číně kompenzuje značný nárůst poptávky v Indii a dalších zemích jihovýchodní Asie. Tento trend bude pokračovat i v následujících kvartálech a letech. V Indii roste objem prodáváných motorových vozidel a zároveň zde vznikají nové petrochemické závody. V USA spotřeba ropy mírně roste, v Evropě stagnuje.

Pro střední Evropu je důležitý přechod na zpracovávání neruské ropy. Rozšíření ropovodu TAL-IKL je hotové a do konce června budou provedeny i všechny testy a doplňující činnosti. Konec června je také datum, do kdy mají Slovensko a Maďarsko výjimku na export paliv vyrobených z ruské ropy do jiných zemí EU. Pak sice budou nadále zpracovávat ruskou ropu, ale produkty buď umístí na domácím trhu nebo na Ukrajině. Slovnaft uvedl, že kompletně na neruskou ropu přejde po technologických úpravách až v roce 2027.

Koncové ceny paliv by v následujících měsících měly být stabilní. Možné je mírné zdražení v důsledku prodloužení těžebního limitu kartelu OPEC. Prudkého růstu cen se ale řidiči bát nemusí.

■ AUTOR: Boris Tomčiak
FOTO: archiv



PŘECHOD NA ČISTÉ TECHNOLOGIE SE MŮŽE STÁT NAŠÍ VÝHODOU

Zatímco kolem revize Green Dealu zatím Evropská unie přešlapuje, už na konci února má být zveřejněn tzv. Clean Industrial Deal, jehož cílem má být zvýšení konkurenceschopnosti evropských firem se zaměřením na čisté technologie. Jan Dusík, zástupce generálního ředitele pro klimatickou politiku v Evropské komisi, věří, že přechod na čisté technologie je celosvětový trend a je na nás, abychom to dokázali přetvořit v naši výhodu.

Po červnových volbách máme nové složení Evropského parlamentu. Co to znamená pro Green Deal?

Nyní máme Evropský parlament, který se více zaměřuje na hospodářské výzvy, jimž Evropa čelí, a prosazuje, aby se na ně zaměřily i politické priority Evropské komise. To není v rozporu se zelenou dohodou. Vždy jsme říkali, že program dekarbonizace také znamená, že zvyšujeme konkurenceschopnost našich průmyslových odvě-

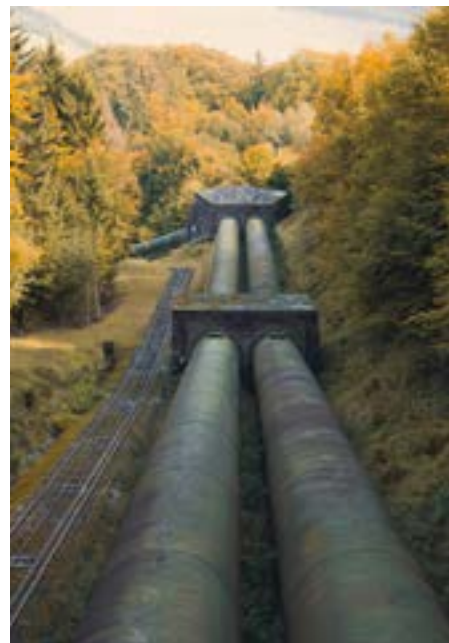
Jak jsem řekl výše, Green Deal byl vždy koncipován jako ekonomická agenda. Možná se to v posledních letech trochu ztratilo ve veřejné debatě, ale je to pravda. Evropa čelí - v soutěži s USA a Čínou - řadě strukturálních výzev, které se projevují i před našimi klimatickými politikami a jejich rámec přesahují. Evropa se s nimi musí vypořádat, ale nelze je rozumně svádět na zelenou dohodu. Je zřejmé, že přechod na čisté technologie je celosvětový trend a je na nás, abychom to dokázali přetvořit v naši výhodu.

Namísto slibované revize Green Dealu je teď na stole zřejmě spíš jeho rebranding v podobě Clean Industrial Dealu. Co Clean Industrial Deal přinese? V čem bude spočívat a co bude pro Evropu znamenat?

Clean Industrial Deal má zajistit, aby evropské podniky měly z transformace na čistou ekonomiku maximální prospěch. Jde o to, aby se ujistili, že budou klíčovými hráči této proměny, že pro ně představuje přínos a že vytváří nové příležitosti pro evropské firmy jak doma, tak v zahraničí. Bude řešit zásadní otázku vysokých cen energie a situací evropských energeticky náročných průmyslových sektorů, ale také vytvoření trhů a uplatnění pro evropské čisté výrobky, a to i mimo EU – kde EU může těžit ze svých bohatých partnerských vztahů. Jeho cílem bude nalezení společné cesty k oživení konkurenceschopnosti a pokračování směřování k uhlíkové neutralitě. Cílem je posílit „business case“ pro evropské čisté technologie a výrobky a nastartovat posílení poptávky po nich. (oficiálně má být Clean Industrial Deal zveřejněn 26. února, pozn. red.)

Nový americký prezident Donald Trump oznámil, že USA odstoupí od Pařížské dohody o klimatu. Proč bychom se měli snažit a omezovat my v Evropě, když se nesnaží, nebo se snaží málo, zbytek světa včetně největších znečišťovatelů, mezi které Evropa, na rozdíl od Ameriky, nepatří?

Je falešným argumentem říkat, že my podnikáme kroky a ostatní ne. To neplatí dokonce ani pro Spojené státy, byť prezident Trump rozhodl o odstoupení z Pařížské dohody. Usilovně pracujeme na tom, abychom zajistili, že další země po celém světě podniknou podobné kroky k omezení svých emisí. To je klíčová část naší práce.



Činíme tak v rámci systému OSN na každoročních konferencích smluvních stran, prostřednictvím řady mnohostranných fór, jako jsou G7 a G20, a v rámci našich širokých bilaterálních vztahů.

Zelenou dohodu vnímá velká část Čechů negativně, polovina by ji zrušila. Jak si to vysvětlujete? Jak je tomu jinde v EU?

Důležité je rozlišovat název a cíle. Zkratka „Zelená dohoda“ se bohužel stala terčem útoku či zesměšňování od některých lidí, i když existuje široké porozumění pro nutnost opatření v oblasti klimatu, která tento soubor předpisů představuje. To, co musíme udělat, je překlenout propast mezi tím, co lidé považují za důležitý problém, který je třeba řešit, a zajištěním podpory a prostředků k dosažení potřebných výsledků.

Více než polovina Čechů považuje možnost jezdit autem se spalovacím motorem za své právo. Zároveň si 39 procent lidí myslí, že Green Deal zakazuje po roce 2035 jezdit auty se spalovacími motory. Vysvětlujete jako Evropská komise dost, co máte v plánu a co ne?

Plně chápu touhu občanů po svobodné volbě. Snažíme se právě o rozšíření výběru nových atraktivních možností dopravy a o podporu průmyslu ve vývoji nových automobilů, které budou stejně atraktivní a cenově dostupné jako ty, které si lidé oblíbili, jen bez negativních dopadů jejich znečištění. Tato přeměna je úzce spojena s našimi celkovými klimatickými cíli, ☞

ví, a současně zlepšujeme kvalitu života v Evropě pro její občany. Tyto agendy nyní propojujeme důsledněji než dříve.

Všichni mluví o nutnosti dát větší důraz na konkurenceschopnost a produktivitu, aby EU neztrácela vůči USA nebo Číně. Co ale říkáte na hlasy, že příčinou toho zaostávání je právě Green Deal? Počítá se s tím, že se Green Deal bude nějak přehodnocovat?

➔ protože podíl dopravy na evropských emisích narůstá. Víme, že je před námi ještě mnoho práce, ale máme deset let na to, abychom změnu zrealizovali. Jsem přesvědčen, že v tom uspějeme. Předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyen osobně zahájila dialog na vysoké úrovni s představiteli autoprůmyslu, abychom zajistili, že přeměnu tohoto průmyslu zajistíme společně, a chce tomu poskytnout veškerou potřebnou podporu.

Kolik bude zelená tranzice stát? Vydělá na tom EU nebo to není možné?

Provedli jsme podrobné posouzení dopadů všech našich politik, přičemž jsme se zaměřili na ekonomické náklady a přínosy dekarbonizace našich průmyslových odvětví a také na náklady, které pro naše společnosti vzniknou v případě, že problém změny klimatu nevyřešíme. Je zřejmé, že cena za nečinnost je násobně vyšší než náklady vyvolané přechodem ke klimatické neutralitě. Je to v našem ekonomickém, politickém, environmentálním a společenském zájmu.

Evropští politici často zdůrazňují, že zelená transformace povede díky novým technologiím ke zrychlení růstu.

Transformace v posledních letech probíhá, ale ekonomika roste velmi pomalu. Proč?

Naše ekonomika roste, zatímco naše emise klesají. Tak je tomu již 35 let. Za posledních 20 let evropský systém emisního obchodování snížil naše emise o 47 % a současně



evropská ekonomika vzrostla o 53 %. Nemusíte znečišťovat, abyste vydělali peníze. Globální a evropská ekonomika čelila v posledních letech řadě výzev, které však nelze připisovat politikám v oblasti klimatu – pandemie covidu či ruská útočná válka na Ukrajině.

V roce 2026 má nastat přezkum toho, jestli je zákaz prodeje nových aut se spalovacím motorem splnitelný k roku 2035. Ten přezkum bude dělat vaše generální ředitelství?

Ano, povedeme tuto práci jako generální ředitelství odpovědné mimo jiné za právní

předpisy o emisích z automobilů. Budeme však spolupracovat se všemi našimi příslušnými kolegy v různých odděleních a samozřejmě bude politickým rozhodnutím všech komisařů, jak budou postupovat.

Řada automobilek chce přezkum posunout na rok 2025 s argumentem, že prodeje elektromobilů jsou výrazně za očekáváním. Je faktický zákaz prodeje nových aut se spalovacími motory od roku 2035 reálný? Uspíšíte revizi o rok? Jaké jsou scénáře dalšího vývoje?

Není příliš reálné prosazovat urgentní přehodnocení legislativy. Potřebujeme

čas, abychom pečlivě zhodnotili situaci a trendy a čerpali z výhod dialogu, který s automobilovým průmyslem v nejbližších týdnech povedeme. Jak jsem řekl, máme 10 let na to, abychom těchto cílů dosáhli, a musíme učinit správná rozhodnutí, ne nutně rychlá rozhodnutí. Také nezapomínejme, že mnozí představitelé autoprůmyslu nás žádají o jistotu a předvídatelnost a o to, abychom nastavené cíle neměnili. Vyhovuje jim to, že směřování je již delší dobu zřejmé.

Uvedl jste, že EK chce automobilkám s přechodem na elektromobily a s jeho konkurenceschopností pomoci. Ale jak? Největší vzpruhu dal sektoru Joe Biden před dvěma lety, když jeho



administrativa přišla s miliardami úlev na daních, kterými podpořila výrobu amerických elektroaut a dalších čistých technologií. Podobně se chová i Čína. Udělá něco takového i EU?

Jedná se o druh ekonomických nástrojů, které jsou většinou v rukách našich členských států, ale můžeme zajistit, aby tomu evropská pravidla vycházela vstříc, například pokud jde o pravidla státní podpory nebo o to, jak využíváme příjmy z obchodování s emisemi prostřednictvím nástrojů, jako je Inovační fond nebo Modernizační fond. Bylo by také velmi užitečné, kdyby se členské státy dokázaly po mnoha letech dohodnout na navrhované revizi směrnice o energetických daních.

Mario Draghi ve svém reportu konstatoval, že konkurenceschopnost Evropy by se mohla nastartovat díky správně nasměřovaným investicím do

dekarbonizace. Zejména do energetické infrastruktury, která je v současné době – s přechodem od stabilních zdrojů k těm obnovitelným a méně stabilním – nedostatečná. Díky tomu by mělo dojít hlavně k poklesu cen elektřiny. Bude mít EU dostatek prostředků, aby mohla toto doporučení realizovat?

Mario Draghi má skutečně pravdu. Potřebujeme více investovat a víme, že odtud budou plynout výhody a pokrok. Potřebujeme mix veřejných a soukromých investic. Finanční zdroje jsou k dispozici, ale nemusí být nutně vynakládány efektivně nebo na správných místech. Musíme lépe sladit naše veřejné rozpočty – například ukončit neúčinné dotace a dovoz fosilních paliv a také přilákat více soukromých finančních prostředků.

- *AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv*

Jan Dusík

je bývalý občanský aktivista, od listopadu 2009 do března 2010 ministr životního prostředí ČR, předtím v letech 2006 až 2009 náměstek ministra životního prostředí ČR, člen Strany zelených (pod dobu působení ve funkci ministra členství přerušil). V letech 2011 až 2019 působil v programu OSN pro životní prostředí a v letech 2020 až 2022 působil v Arktickém programu Světového fondu na ochranu přírody. Od června do prosince 2022 byl opět náměstkem ministra životního prostředí ČR. Od dubna 2024 je zástupcem generálního ředitele pro klimatickou politiku v Evropské komisi.

Vystudoval Právnickou fakultu Univerzity Karlovy v Praze (titul JUDr. udělen v roce 2001), na Oxfordské univerzitě vystudoval obor M.Sc. Změny a management životního prostředí.



VLAJKOVÁ LOĎ



Společnost Top Tank mění svou strategii a přesouvá své aktivity z hranice s Německem do vnitrozemí. Po čerpací stanici v Plzni otevřela před koncem loňského roku další v Praze na Slivenci v ulici K Barrandovu, která je důležitou výpadovkou z centra metropole a kousek za touto čerpačkou se napojuje na pražský okruh.

Atraktivní místo s tvrdou konkurencí

Společnost Top Tank, která měla dosud své podnikání založené na prodeji pohonných hmot a dalšího zboží hlavně německým zákazníkům v síti F1 Gas, oslavila loni 20. výročí vzniku a po dvou krizových covidových letech, které jim podnikání na hranicích s Německem značně zkomplikovaly, je jakoby polita živou vodou. První vnitrostátní vlaštokou v „přebrandované“ síti One1 byla rekonstrukce čerpací stanice v plzeňské čtvrti Litice, zásadnější je však projekt zbrusu nové čerpací stanice na pražském Slivenci, která byla vybudována v loňském roce a uvedena do provozu těsně před Vánoce 18. prosince 2024. V rámci sítě One1 se nová čerpací stanice stává tzv. vlajkovou lodí, která

ukazuje směr, jakým by se měla vyvíjet celá síť. Ulice K Barrandovu je mimořádně rušná dopravní tepna, která spojuje Barrandovský most s Pražským okruhem. Není divu, že své pumpy zde provozují společnosti Shell, Mol, OMV i Orlen. One1 jim chce konkurovat nejen kvalitou nabízených pohonných hmot, ale také nepalivovým sortimentem, a navíc netradičním občerstvením. To by nijak nemělo konkurovat fastfoodu KFC, kterému společnost Top Tank pronajala druhou část zázemí této čerpací stanice.

Na Slivenec pro E5

Novou čerpací stanici postavenou na křižovatce ulic K Barrandovu a K Austisu nelze přehlédnout. Koncept One1 se sice stále vyvíjí, ale výrazné logo a originální totem od spo-

lečnosti Gema zůstává hlavním poznávacím znakem. Ve stejném duchu je i atika u zastřešení tankovacího nádvoří. Specifický půdorys pozemku této čerpací stanice určuje i rozložení jednotlivých refyží. Čtyři oboustranné výdejní stojany Wayne s velkoplošnými displeji jsou uspořádány v konfiguraci 2+2, na jednu tak může doplňovat pohonné hmoty až osm zákazníků.

Ti mají k dispozici dva druhy motorové nafty a tři benzíny. První s oktanovým číslem 98 bez biosložky a označením E5, druhý aditivovaný E10 s oktanovým číslem 95 a obchodním názvem Onextra a třetí s oktanovým číslem 95 označený jako E5. Obě varianty E5 se samozřejmě hodí i do starších automobilů nebo do nádrží motorů, které často stojí dlouhé týdny či měsíce nebo fungují jen sezónně (např. sekačky, motocykly apod.). Motorová nafta je jak standardní, tak ve variantě Onextra bez biosložky, což zase uvítají majitelé obytných automobilů, které rovněž tyto pojízdné domy na zimu odstavují a bionafta v nádržích tak může degradovat.

Vedle klasických pohonných hmot zde mohou motoristé u dvou stojanů rovněž do-tankovat kapalinu AdBlue, alternativní energie v podobě plyných paliv (LPG a CNG)



nebo elektřiny zatím tato čerpací stanice ne-nabízí. Zákazníci One1 však mohou využívat aplikaci v mobilním telefonu TopCard, díky které mají při pravidelném tankování u stojanů nejen této čerpací stanice významnou slevu. Pokladny akceptují vedle klasických platebních karet a CCS karet také vlastní karty TopCard. Palivové karty UTA, DFC nebo DKV zde zatím neuplatníte, momentálně se o jejich akceptaci jedná.

Útulný interiér s živou zelenou stěnou

Interiér působí zaplněným a útulným dojmem, což umocňuje jeho důmyslné nasvícení pomocí LED světél. Decentní šedé tóny v kombinaci s dřevěným nábytkem a obložěním působí moderně a čistě. Většinu shopu

zaplňují regály a stěny se zbožím, který doplňují pokladny a samoobslužný kávový koutek. Na volném prostranství stojí stolky a židle jídelního koutu, který doplňují navíc dvě útulná ohraničená místa s živými zelenými stěnami, která jsou ideální pro schůzku nebo obchodní jednání. Vertikální zahrada působí samozřejmě esteticky, ale její pořízení má i řadu dalších výhod, i když je to zároveň další práce pro údržbu navíc. Rostliny totiž pročistují a zvlhčují vzduch, zbavují ho nečistot, snižují obsah oxidu uhličitého a také objem prachových částic obsažených ve vzduchu až o 20 procent. Podobné stěny dnes najdete také na čerpacích stanicích Shell a Mol, ovšem v jejich případě se jedná o květiny umělé. Ještě je třeba dodat, že samozřejmostí obou koutků je možnost dobítí přenosné elektroniky.

Standardní i luxusní zboží

Síť příhraničních čerpacích stanic One1 má podnikání založené zčásti na prodeji zboží jako je alkohol, cigarety nebo parfémy zahraniční klientele, pro kterou je toto zboží cenově výhodné. V Praze samozřejmě takoví zákazníci chybí, a tak je sortiment čerpací stanice standardní podle požadavků českých zákazníků. Nechybí tradiční cukrovinky, nealkoholické nápoje, drogerie, autodoplňky nebo léky. Přesto i zde najdete část luxusního zboží, které se nabízí na hraničních čerpacích stanicích v obchodech značky Global Free. Nechybí třeba oblíbené „exportní“ pivo Pilsner Urquell ve speciálních lahvích 0,33 l z hnědého skla. Provozovatel předpokládá, že se i zde najdou zákazníci, kteří si takové zboží koupí. ➔

Originální občerstvení

➤ Více než na prodávané zboží však provozatel klade důraz na občerstvení, které by zároveň nemělo konkurovat vedlejšímu fast-foodu. V nabídce jsou samozřejmě oblíbené hotdogy z rollergrilu a obložené bagety, ale zároveň si zde můžete objednat originální sendviče s trhaným vepřovým masem pečeným na pomerančích, s pastrami nebo pražskou šunkou. Oběd pak zcela nahradí grilovaná žebírka, k nimž si můžete objednat třeba lanýžovou majonézu. A zapít to pak lze domácí limonádou vyrobenou z řemeslných sirupů značky Utrhni. Ještě pestřejší je nabídka čerstvého sladkého pečiva od koláčů až po dorty, které na čerpací stanici dodává mimo jiné firma Koláčové království z pražských Nuslí.

Vedle kvalitní kávy ze samoobslužného koutku s kávovary Franke vám může obsluha nabídnout i kávu z profesionálního pákového automatu. V obou zařízeních používají vlastní kávu se značkou Cafe1, která se speciálně pro síť One1 praží v Itálii. Vedle espressa, cappuccina nebo latté vám obsluha udělá i filtrovanou kávu, která si už našla své zákazníky na čerpacích stanicích v pohraničí. A v nabídce bistra nechybí ani speciality v podobě sezónních příchutí, aktuálně perníčkového cappuccina nebo latté s chutí karamelových sušenek Lotus.

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. Mezi další služby patří ještě samoobslužná směnárna, venku pak mohou motoristé využívat kompresor a vysavač. Městská čerpací stanice by si určitě zasloužila i nějaké mycí centrum, které by rozšířilo její klientelu o další stálé zákazníky.

Závěr

Čerpací stanice One1 na pražském Slivenci vykročila v tvrdé konkurenci rušné ulice K Barrandovu pravou nohou. Mnozí motoristé zde mohou speciálně zajíždět pro standardní benzín E5, který už v Praze a okolí jinde neseženou, další se pak mohou těšit z chutného občerstvení. Celá čerpací stanice pak působí moderně a sympaticky. Útulný interiér láká k návštěvě a noví zákazníci rozhodně neodjedou zklamáni. I když ceny na totemu se od okolní konkurence nijak neliší, díky aplikaci zde lze tankovat za atraktivnější ceny.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



zimní SUPER DIESEL ADITIV



K dostání v sítích

PETROL
PARTNER



oma  cz

SAG
SWISS AUTOMOTIVE GROUP

LKQ
Keeping you moving

Zásady správného použití

- ▶ Super Diesel Aditiv zimní přidejte do nafty před tankováním
- ▶ Nafta s filtrovatelností -20°C se prodává od 1. 12. Starší naftu vyjezděte před mrazy.
- ▶ Přísada není ředidlo ani neodstraní parafín. Zmenšuje však jeho krystaly, které tak neucpou palivový filtr.
- ▶ Super Diesel Aditiv zimní v mrazech tuhne. Nenechávejte jej přes noc ve vozidle. Přísady, které netuhnou, jsou ředěné a méně účinné.



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

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



A ZASE JAKO NOVÁ...

Hornoslezský Krnov leží v podhůří Nížkého Jeseníku v těsné blízkosti hranice s Polskem na soutoku řek Opavy a Opavice. V září loňského roku 49. největší město České republiky spláchla povodeň. Nevyhnula se ani čerpací stanici Eurooil, která leží vedle nového obchvatu města ve směru na 22 km vzdálenou Opavu. Tři měsíce trval úklid, opravy a rekonstrukce, od prosince je však čerpací stanice znovu otevřena. Zajeli jsme se tam podívat.

Zdejší čerpací stanice slouží hlavně obyvatelům Krnova a okolí, protože silnice 57, která vede podél polské hranice od Opavy na Město Albrechtice, není nijak zvlášť vytížená a turisté mířící do horských středisek Jeseníků od Opavy jezdí hlavně přes Bruntál. „Máme zde stále zákazníky. Lidé tady rádi tankují kvůli kvalitním palivům,“ říká nájemkyně Hana Balická, která má kromě této čerpací stanice v nájmu ještě další dvě v okolí, přičemž jedna z nich patří do sítě Robinoil, která se stala součástí Čepra v loňském roce.

Evakuace

V polovině září se nad Jeseníky roztrhnuo nebe a neštěstí na sebe nenechalo dlouho

čekat. Od pátku nad celými Jeseníky hustě přelilo a potoky i říčky stékající z největšího moravského pohoří sílily. V sobotu 13. září okolo osmé hodiny večer se nakonec Krnovem rozezněly sirény, které obyvatelům města oznamovaly, že se mají před blížící se povodňovou vlnou evakuovat. Na nic raději nečekala ani obsluha čerpací stanice Eurooil v Opavské ulici. Po předchozím rozhovoru s nájemkyní zajistila výdejní stojany a kiosky a přesunula se do bezpečí. Koryto řeky Opavy je odsud sice vzdáleno asi půl kilometru, ale voda se také díky zvýšenému valu, po kterém vede obchvat rozlila do okolí a malá čerpačka neměla šanci. Během večera a noci hladina Opavy kulminovala a uvěznila i modrozlutou čerpací stanici.

Když voda po pár dnech opadla, dostala se konečně na svou čerpací stanici i Hana Balická. Čekal ji tu obraz zkázy. I když vodní hladina nedosahovala ani do metrové výšky, způsobila totální devastaci. Přes zavřené dveře vnikla do interiéru kiosku, převrhla lednice a rozlila se i do kanceláře, kde zničila veškeré dokumenty a nábytek.

Rekonstrukce

Úklid, vysoušení a rekonstrukci komplikovala navíc skutečnost, že v celém Krnově nešla elektřina, a tak bylo třeba přivést agregáty, aby mohly být vůbec spuštěny vysoušeče. Do úklidu se zapojila i nájemkyně a obsluha, pohonné hmoty si vzalo na starost Čepro, které muselo všechny tanky vyčerpat, protože podle měření dosahovala hladina vody nad PHM až do výše cca 170 mm. Následně musely být všechny nádrže vyčištěny, což zařídila jablonecká firma ETK a teprve potom se mohlo načerpat nové palivo.

Zastřešení čerpací stanice zůstalo stejně jako relativně nové výdejní stojany Tatsuno, které samozřejmě prošly důkladnou revizí a opravou. K nim však firma z Blanska dodala ještě nový kompresor

a vysavač, které povodeň poničila tak, že už se opravit nedaly. Všechno pak doplnil zbrusu nový totem, jehož instalace by proběhla, i kdyby nedošlo k osudové povodni.

Do kiosku po úklidu bahna, likvidaci kontaminovaného zboží a vysušení nastoupila stavební firma, která musela zničené podlahy a zdivo vysekat a udělat všechno nově. Součástí rekonstrukce byly pochopitelně i elektrické rozvody po celé čerpací stanici. Nakonec se nastěhoval nový nábytek, regály a lednice a mohlo se navést nové zboží. Sečteno, podtrženo, krnovská čerpací stanice byla mimo provoz více než tři měsíc, a nejen místním motoristům se znovu otevřela až těsně před Vánocemi 18. prosince.



Jenom benzín a nafta

Stejně jako většina čerpacích stanic Eurooil na českém venkově klade největší důraz na prodej kvalitních pohonných hmot. Motoristé v Krnově mají k dispozici čtyři tankovací stání u dvou oboustranných multiproduktových stojanů. V nabídce jsou vedle standardního benzínu oktanového čísla 95 k dispozici aditivovaný Benzín Op- ➔



Mycí systémy WashTec

PETROL
PARTNER

V čistotě je krása



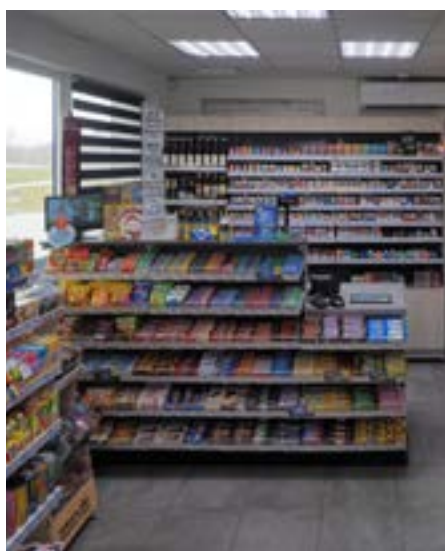
➤ timal oktanového čísla 95 a dva druhy motorové nafty Optimal Diesel a Optimal Diesel+ bez biosložky. Pohonnými hmotami zásobuje čerpací stanici samozřejmě Čepro cisternami ze svých skladů, centrála pak stanovuje i cenovou politiku. Nejbližší konkurencí je v Krnově čerpací stanice Orlen.

Vedle pohonných hmot mohou motoristé do svých automobilů se vznětovými motory ze stojanu doplnit také kapalinu AdBlue a všichni také mohou využívat kompresor pro dohuštění pneumatik nebo vysavač. Mycí linka ani samoobslužný mycí box zde není. Na pokladně pak mohou zákazníci vedle běžných bankovních karet a karet Eurooil využívat tankovací karty CCS, Eurowag, DKV, Orlen, UTA, DFC a Shell. Čerpací stanice má otevřeno od šesti do deseti hodin do večera, v nočních hodinách zde mohou motoristé využívat tankomat, který dodala firma Your Systems.



Bagety a káva

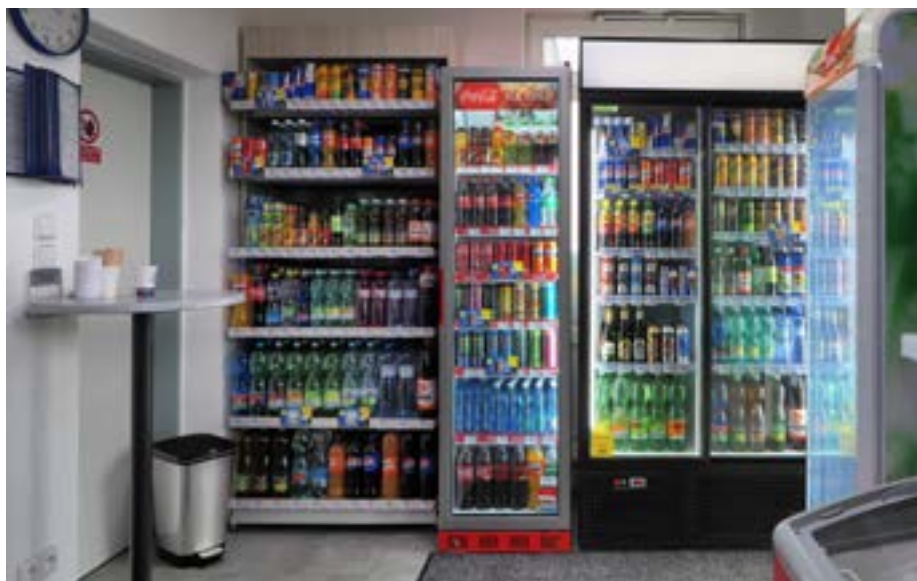
V malém kiosku najdou motoristé jen základní sortiment, který očekáváte na čerpací stanici: cukrovinky, nápoje, cigarety, alkohol, základní drogerii, automotive zboží a LPG láhve. Kromě toho je zde k dispozici bezplatná síť wi-fi a terminál Sazky, u obsluhy samozřejmě koupíte elektronickou dálniční známku a čerpací stanice zároveň slouží jako Balíkovna pro vyzvedávání zásilek. Občerstvení tvoří pouze balené bagety Deli a kvalitní káva ze samoobslužného automatu Dallmayer.



Závěr

Čerpací stanice Eurooil v Krnově pravděpodobně cenu Patrol Awards za nejlepší stanici roku nevyhraje. Není ani designová, nenabízí žádnou extra gastronomii ani na ni nelze obdivovat využívání udržitelných energií. Ale to není důležité. V tomto případě totiž vítězství patří nájemkyni a jejímu týmu, jimž se podařilo po ničivé povodni s pomocí provozovatele tedy Čepra obnovit její provoz, aby obyvatelé této části České republiky měli i nadále možnost tankovat kvalitní paliva za dostupné ceny tak, jak zde byli léta zvyklí.

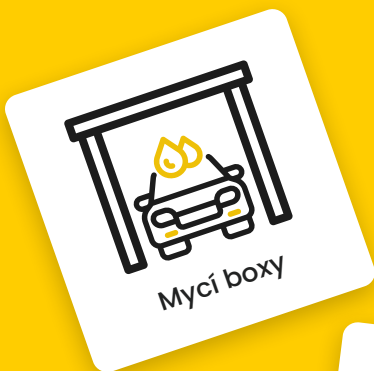
- AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor





PETROL
PARTNER

NOVÁ TECHNOLOGIE MYTÍ V ČR



Pikrtova 1737/1a (Budova Enterprise)
140 00 Praha 4 – Nusle



731 467 502



info@myocto.cz



A JDE SE DO FINÁLE...

Po technologické stránce je hotovo. Vláda a provozovatel ropovodů společnost MERO oznámily, že projekt na posílení kapacity dovozu ropy ze západu, zvaný jako TAL Plus, je v podstatě dokončen. MERO jako jeden z akcionářů Transalpinského ropovodu TAL, který od přístavu v Terstu zásobuje přes Itálii, Rakousko a Německo český ropovod IKL, posílilo investicemi do nových čerpadel a motorů na trase TALu možnost zásobování Česka ze 4 na 8 miliónů tun ropy ročně.

Od poloviny roku 2025

To pokryje celou potřebu českých rafinérií a umožní plně nahradit dovoz z Ruska ropou Družba. Zbývá dokončit provozní testy a certifikace nového systému. K odstřížení od ruské ropy a plnému zásobování Česka ropou západní cestou ropovody IKL a TAL dojde podle všech předpokladů už v polovině letošního roku.

Jak v lednu potvrdili zástupci společnosti MERO, budou v první polovině roku dokončeny zbylé provozní testy a skončí i technické práce na Centrálním tankovišti ropy v Nelaževsi. „Projekt TAL-Plus je jednou z nejvýznamnějších investic v historii společnosti MERO ČR a také jedním z technologicky nejnáročnějších projektů. Jsem velmi rád, že se nám podařilo splnit naplánovaný harmonogram prací a mohu potvrdit, že hlavní technologické práce na projektu TAL-Plus jsou hotové. Ropovod TAL je už technicky připraven, aby už nyní v případě výpadků dodávek ropy z Družby zásoboval Česko plně západní cestou,“ uvedl generální ředitel MERO Jaroslav Pantůček.

Česko tak bude od poloviny letoška připraveno přejít na plné zásobování republiky výhradně neruskou ropou západní cestou přes ropovody TAL a IKL.

Energetická bezpečnost na prvním místě

Předseda vlády Petr Fiala (ODS) si pochvaluje projekt zejména z pohledu energetické bezpečnosti. „Projekt TAL-Plus jsme prosadili a uskutečnili a po desítkách let konečně přestaneme být energeticky závislí na Rusku a vydíratelní ruským režimem. Závislostí na ruském plynu jsme se zbavili už minulý rok, letos se odstříhneme i od ruské ropy. Jde o mimořádně důležitý okamžik pro energetickou bezpečnost naší země a každého z nás,“ uvedl k tomu Fiala.

Náklady na tuto kompletní nezávislost na ruské surovině nepřekročí 1,6 miliardy

korun, z toho 1,2 miliardy jsou výdaje na samotné posílení kapacity (výměna čerpadel, motorů), které z poloviny hradí vlastníci rafinérií v Kralupech a Litvínově společnost Orlen Unipetrol. Zbylou část nákladů hradí MERO z vlastních výnosů.

Posílení kapacity ropného potrubí ze západu trvalo od prvních jednání s vedením TAL a jeho akcionáři až po dokončení všech technických úprav zhruba dva roky. Nejsložitějším úskalím bylo přesvědčit všechny akcionáře, kterými kromě české společnosti MERO (má 5 procent akcií) jsou koncerny OMV, Shell, Rosněft, ENI, C-Blue, Exxon, Conoco a Total. Projekt TAL-Plus byl závislý na jednoznačném souhlasu všech.

Přesvědčit všechny akcionáře nebylo do poslední chvíle lehké. Česko má sice – vzhledem ke své investici – smluvně dané přednostní právo čerpat navýšený objem ropy, ale projekt zvýší náklady všem podílníkům ropovodu TAL.

Už nyní je totiž kapacitně zaplněný nejen ropovod, ale i přístav v Terstu. Respektive vykládka z tankerů, kterých dosud připlouvá do Terstu přes 400 ročně a po navýšení dovozu pro Česko jejich počet naroste. Čekání



v přístavu, za které dnes konkrétní dovozci ropy platí rejdářům vysoké dolarové sumy, se ještě o něco prodlouží. Ale i tento problém se podařilo manažerskému týmu MERO vyřešit a projekt prosadit.

Hlavní zásluhu na uskutečnění projektu má lídr celého týmu MERO, provozně tech-

nický ředitel a místopředseda představenstva společnosti Zdeněk Dundr, který za projekt TAL-Plus získal loni od vydavatelství Petrol Média titul petrolejářské Osobnosti roku.

■ *AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv*

JIŽ VÍCE NEŽ 50x V ČESKU

AVIA



PETROL
PARTNER

Přidejte se také k nám, společně jsme silnější!

BÍLOVICE | BOHDALICE | BRNO | BŘEZNICE | BYŠICE | BYŠKOVICE U NERATOVIC | DOBŘICHOVICE | DOLNÍ DUNAJOVICE | FRYŠTÁK | FULNEK | HAVLÍČKŮV BROD | HORNÍ DATYNĚ | HOLASICE | JAROSLAVICE | JAROŠOV | JESENICE U PRAHY | JINDŘICHŮV HRADEC | KONICE | KRÁSNÁ HORA | LANŠKROUN | LIDEČKO | LÍPA | LITOVEL (2x) | LOUČNÁ NAD DESNOU | LOVČICE | MILÍČOVICE | MIROSLAV | NESOVICE | NIŽBOR | NÝŘANY | OCHOZ U BRNA | OLOMOUC (2x) | PLZEŇ (2x) | PRAHA (2x) | PROSTĚJOV (2x) | RUDÍKOV | STOD | STUDENEC | SVĚTICE | ŠEBETOV | ŠLUKNOV | ŠTERNBERK | TŘEBÍČ | VELKÉ OPATOVICE | VLAŠIM | ZNOJMO (2x)

www.avia-czech.cz



BENZIN E10 UŠKODIL STATISTICE KVALITY

Přes 2,5 tisíce odebraných vzorků a z toho 0,8 procenta nevyhovujících. Česká obchodní inspekce vyhodnotila kontroly kvality pohonných hmot za celý loňský rok a výsledek, jak už v posledních letech bývá zvykem, patří k těm lepším mezi členskými státy EU a velmi dobrým v rámci Česka.

Chybné značení

Nicméně, podíl 0,8 procenta nevyhovujících vzorků z 2552 všech odebraných je horší oproti rekordně nízkému podílu 0,5 procenta z let 2020 a 2023. Zhoršení kvality přičítají odborníci vlivu plošného zavedení benzínu v kvalitě E10, tedy s deseti místo dosavadními pěti procenty biosložky.

„Hlavním důvodem bylo přimíchávání bioetanolu k dosažení kvality E10. Problém byl hlavně v chybném značení. Na štítku bylo ponecháno původní E5, ale závoz byl E10,“ popsal loňské zhoršení podílu zjištěných závad Václav Loula, mluvčí České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO), která zastupuje Unipetrol, MOL, Shell, OMV, Čepro a další velké firmy z petrolejářského oboru u nás.

Neúprosná inspekce

Inspektory prezentované nejčastější závady u benzínu v loňském roce se týkají parametrů souvisejících právě s vyšším podílem biosložky, což se projevuje hlavně v celkovém obsahu kyslíku. V případě nafty k nárůstu podílu závad nedošlo. Zatímco u benzínu nevyhovělo 13 odebraných vzorků, u nafty jen čtyři. Jenže je otázka, zda vůbec mluvit o nekvalitě.

„Některé firmy nezměnily značení benzínu z E5 na E10. Šlo o 12 ze 13 případů „vadných“ benzínů. Skutečně vadný byl vlastně jen jeden vzorek,“ komentuje výsledky Ivan Indráček, který je předsedou SČS – Unie nezávislých petrolejářů sdružující menší prodejce a distributory paliv. Skutečností, že benzín ve variantě E10 loni zkompliko-

val řadě pumpařů život a ČOI pouze „oceňovala“ nevyměněné cedulky z E5 na E10 na výdejních stojanech pokutou. Zatímco v roce 2023 bylo za první pololetí zjištěno celkově 5 nevyhovujících vzorků z 1313 celkem odebraných, loni činila pololetní bilance 15 závadných vzorků z 1359 odebraných. „Zhoršení jakosti bylo zaznamenáno u odebraných a kontrolovaných vzorků motorových benzínů, a to z nuly na 1,5 %. V 7 případech z celkových 8 nevyhovujících vzorků se jednalo o neshody v důsledku přechodu na benzín BA 95 s maximálním obsahem ethanolu 10 % – označeno E10, kdy výdejní stojany a pistole na čerpacích stanicích byly nesprávně označeny E5 (max. obsah ethanolu 5 %),“ uvedla ve své zprávě ČOI v polovině loňska. A v podobném trendu pak skončil i celý rok.

V líhu problém nebyl

V samotné biosložce u benzínu však problém nebyl a není. „Jen se musí jinak značit. Benzín má podle platné normy dvě základní varianty E5 a E10. A tyto dva benzíny se liší v parametrech „podíl bioethanolu“ a „podíl kyslíkatých látek,“ reaguje Indráček.

Obecně je bioethanol v benzínu rizikový tím, že působí agresivně na některé typy materiálu. Jedná se o pryž, některé plasty a kovy. Ethanol totiž váže vodu a způsobuje tak korozi některých kovových povrchů nebo změnu parametru. Například těsnění z neodolných plastů tvrdnou a přestávají těsnit. Starší typy zážehových motorů, které byly vyrobeny před rokem 2005 s tím mohou mít problém. Většina automobilů ale E10 spaluje bez problémů.

Tohle ovšem inspektory ČOI nemusí zajímat. U benzínu E10 hned začátkem loňského roku opomenula včas změnit cedulku z dřívějšího parametru E5 například obsluha pražské čerpací stanice Robinoil. Společnost se marně bránila, že porušení právní povinnosti bylo spíše formální než faktické povahy, základ protiprávního jed-

nání spočíval výlučně v chybném označení, respektive chybném identifikačním štítku na výdejním stojanu.

ČOI při projednání odvolání potvrdila verdikt o pokutě argumentem, že „s ohledem na průměrné stáří vozového parku v ČR, je dáno s pravděpodobností hraničí s jistotou, že palivo s označením E 10 tak mohl tankovat na předmětné provozovně i spotřebitel s vozidlem vyrobeným do roku 2005, což by mělo či mohlo mít za následek vznik škody.“ A tohle opomenutí znamenalo ve výsledku pokutu 150 tisíc korun.

Robinoil v té době ještě nebyl součástí společnosti Čepro, a tak mluvčí ČAPPO Loula, zastupující největší petrolejářské společnosti u nás, připomíná, že z loni zjištěných pochybení nebylo žádné zaznamenáno u členských firem ČAPPO. „Na čerpacích stanicích členských firem ČAPPO bylo odebráno 1049 vzorků a všechny vzorky byly bezvadné. Nebyly zde zjištěny jakékoliv chyby v kvalitě definované evropskými i českými normami,“ uvedl Loula.

ČOI zjistila za loňský rok dohromady 20 údajně vadných z 2552 kontrolovaných vzorků všech druhů paliv. Z toho 13 vad se

týkalo benzínu, 4 nafty a 3 propan butanu LPG. Kdo konkrétně a za co přesně byl loni pokutován, respektive bylo u něj zjištěno pochybení, je však z webu ČOI zřejmě jen u části ze 20 případů.

Případy, kdy kontrola odhalila vážné případy nekvality, způsobené například pančováním paliva (týkalo se to především nafty) a tedy vážných daňových podvodů, dnes prakticky vymizely. Většina vad je mnohem méně závažného charakteru a nemusí způsobit poškození motoru.

Viníkem ani nemusí být čerpací stanice. Někdy může dojít k újmě na kvalitě v cisterně při dopravě nebo u distributora či ve skladu, výjimečně také u výrobce. Přitom pokutovaná je vždy konečný prodejce.

„ČOI informuje, kde byla závada nalezena, ale nezabývá se tím, kde a čím vinou vada vznikla. Takže samo dělení na vady u velkých nebo malých firem není moc relevantní. I na neznačkovou pumpu může přijet zboží ze skladu zajišťované vlastní dopravou velké firmy a buď chybou při čerpání, přepravě anebo dokonce chybou při skladování mohlo být zboží poškozeno,“ říká Indráček.



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

Chyba ve značení neomlouvá

➤ Také on je přesvědčen, že ve 12 z celkem 13 loni prezentovaných vad benzínů nešlo o prodej nekvalitního paliva, ale o špatné značení. A to je jednoznačně chyba na straně čerpací stanice. Přestože se od začátku roku mluvilo o přechodu z E5 na E10 téměř ve všech médiích a pumpařské asociace informovaly čerpadláře o nutnosti výměny označení, řada pump nechala na stojanech a výdejních pistolích původní značení E5. Zapomněli nebo někde ani netušili.

„ČOI provedla kontroly ze stojanu značených E5 a zjistila, že benzín nevyhovuje normě pro E5. A pokutovala. Podle mne je to sporné, protože nelze říci, že kontrolovaný benzín nevyhovoval normě. On jí vyhovoval, ale byl špatně označen. Nešlo tedy o chybu v kvalitě, ale chybu ve značení,“ uvedl Indráček.

Ale jak se ČOI vyjádřila při posuzování odvolání ve výše zmíněném případě pumpy Robinoil, i formální pochybení ve značení může v některých případech řidiče zmást. Natankují tak benzín z vyšším desetiprocentním obsahem líhu v domněnku, že dle tabulky tankují do svého starého vozu méně rizikový benzín E5.

Vedle toho v případě kontrol nafty ČOI žádné zhoršení nezaznamenala. Všechny čtyři loni zjištěné případy porušení norem kvality se týkají nedodržení bodu vzplanutí motorové nafty, stanoveného normou minimálně na 55 °C. Čím je zjištěná hodnota nižší, tím větší riziko pro motor. Vada vzniká nejčastěji tím, že v cisterně, která na pumpu přivezla naftu, zůstal z předchozího závozu



malý zbytek benzínu. Skutečně závažné odchylky ale nejsou příliš časté. V zemích EU se taková vada ani nepočítá do počtu nevyhovujících vzorků. U nás ale ČOI porušení tohoto parametru normy důsledně prezentuje a pokutuje. Pokud by se v Česku uplatňoval stejný „metr“ jako v EU, v kategorii benzínů a dieselu by se jako závadný označoval jen jeden vzorek benzínu a žádný u nafty.

Česko se nadále drží v Evropské unii z hlediska podílu zjištěných závad mezi státy s nejkvalitnějšími pohonnými hmotami. Podle loňského vydání analýzy od European Environment Agency – na základě dat z členských zemí za rok 2022 – činil za celou EU průměrný podíl nevyhovujících vzorků z celkového počtu kontrolovaných 1,16 procenta. V tom nejsou započteny případy nedodržení



parametru bodu vzplanutí. V tom samém roce česká ČOI reportovala 0,7 procenta při započítání vad ohledně bodu vzplanutí. Podle odhadů to znamená 0,5 procenta, pokud by se v Česku v roce 2022 případy vad v bodu vzplanutí po vzoru EU nezapočítávaly.

Hříšníci na pranýři

Z výsledků kontrol ČOI (ale i kontrolních institucí v jiných zemích) nelze obecně vyvozovat objektivní závěry, protože ročně čeští inspektori odeberou a nechají zkontrolovat v akreditovaných laboratořích jen malou část paliv z celého trhu, na kterém působí skoro 4 tisíce veřejných čerpacích stanic.

I kdyby ČOI na každé z nich zkontrolovala jednou ročně dva druhy – benzín a naftu, musela by odebrat na 8 tisíc vzorků. V případě odebrání navíc ještě třeba vzorků LPG by celkový počet vyhodnocovaných vzorků byl ještě vyšší. A to je z finančních i technologických důvodů nereálné. Na jednu veřejnou



čerpací stanici tak v případě 2,5 tisíce odebraných vzorků teoreticky vychází v průměru kontrola jednou za tři roky a u řady pump nevidí inspektora ČOI dlouhé roky, pokud vůbec.

Výsledky kontrol tak poskytují jen obecný přehled o kvalitě paliv v Česku a její vývoj v letech. ČOI od roku 2011 zveřejňuje konkrétní pumpy, kterým byla pravomocně udělena pokuta za zjištěné závady paliv.

Samotné zveřejnění je pro mnohé pumpaře větší trest než pokuty a zveřejňování přispělo k tomu, že podíl závad začal rapidně klesat. Mnohá média od té doby lákají čtenáře na články o údajně nepoctivých pumpařích a titulky „Víme, kterým pumpám se vyhnout“ dosahují vysoké čtenosti. Přestože v době zveřejnění už uplynuly dlouhé měsíce, někdy i rok, od zjištění nedostatku. Čerpačky většinou podávají odvolání a brání se verdiktu ČOI, takže v době zveřejnění pravomocného rozhodnutí o pokutě už daná čerpací stanice (nebo distributor) nedostatek odstranila a dávno prodává paliva v souladu se všemi normami kvality.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: Jiří Kaloč a archiv



EUROSHOP3

- ECR Systém EuroShop3 je komplexní pokladní systém (POS) a Back Office systém (BOS) pro kompletní správu a provoz čerpacích stanic
- Systém EuroShop3 je vybaven veškerými funkcemi pokladního systému, které pokrývají potřeby malých čerpacích stanic i velkých řetězců
- Ideální řešení pro čerpací stanice všech typů a velikostí
- Plná podpora mobilní aplikace UNIPAY



✓ VÍCE NEŽ 4 000 INSTALACÍ

✓ PRO VŠECHNY ČERPACÍ STANICE

UŽ JEN ZE ZÁPADU



Díky zkapacitnění ropovodu TAL je Česká republika zcela připravená obejít se bez ruské ropy a přejít na plné zásobování západní cestou ropovody TAL a IKL. Nemusela tak prakticky usilovat o prodloužení výjimky ze zákazu dovozu ruské ropy, která vypršela v prosinci minulého roku, ale nakonec si ji zachovala. Ani zastavení dodávek zemního plynu přes Ukrajinu od ledna letošního roku se Česka nijak nedotkne, protože je plně napojena na západoevropskou plynovodní síť.

Ropa ze severu Itálie

Transalpinský ropovod TAL existuje od roku 1967 a nyní se poprvé dostane na maximální výkony, na které byl projektován. Začíná v italském Terstu, pokračuje do Rakouska a Německa. Na něj se napojuje v německém Vohburgu ropovod IKL, vedoucí do Kralup nad Vltavou, který byl vybudován jako alternativní cesta k ropovodu Družba. Byl zprovozněn v roce 1996.

„První jednání o projektu TAL-PLUS a příprava studie proveditelnosti intenzifikace ropovodu TAL proběhly už v roce 2015. Následně ale byly pozastaveny a jednání s podílčníky

se obnovilo v březnu 2022. Od té doby jsme vedli velmi intenzivní diskuze. Od podpisu smlouvy v květnu 2023 se podařilo projekt TAL-PLUS naplnit v rekordně krátkém čase,“ vysvětluje šéf Mera Jaroslav Pantůček.

O uskutečnění projektu TAL-PLUS, tedy navýšení přepravní kapacity ropovodu TAL, rozhodla česká vláda v listopadu 2022. Reagovala tím na ruskou invazi na Ukrajinu zahájenou v únoru 2022. „Náklady na tuto kompletní nezávislost na ruské surovině nepřekročí 1,6 miliardy korun a hraje je Mero ČR ze svých výnosů,“ vysvětlil ministr financí Zbyněk Stanjura (ODS). Kapacita západních ropovodů dosáhne až osmi milionů tun ropy

ročně, což zcela pokryje spotřebu rafinerií v Česku. Na ruské ropě z ropovodu Družba nebude Česko závislé po šedesáti letech.

Funkčnost rozšířeného ropovodu už je otestovaná, technicky je připravený. „V první polovině letošního roku dokončíme zbylé provozní testy a dojde k dokončení technických prací také na Centrálním tankovišti ropy,“ uvedl Jaroslav Pantůček.

Problémem by mohlo být rozdílné složení ropy, která bude proudit ze západu. Litvínovská rafinerie totiž dosud zpracovávala jen ruskou sirmatou ropy a na tzv. sladkou ropy nebyla konfigurována. Provozovatel tuzemských rafinerií Orlen Unipetrol ale loni ozná-

mil, že na změnu suroviny je připraven. „My jsme na přechod technologicky. V roce 2023 jsme vytipovali a otestovali vhodné alternativní ropné směsi a na jaře loňského roku jsme upravili nastavení litvínovské rafinérie tak, aby mohla tyto náhradní ropné směsi zpracovávat,“ prohlásil v úterý generální ředitel skupiny Orlen Unipetrol Mariusz Wnuk.

Výjimku z dovozu ruské ropy si Česko zachová

Česko díky projektu TAL Plus původně nechtělo usilovat o prodloužení výjimky ze základu dovozu ruské ropy a ropných produktů. Nakonec se však rozhodlo, že si výjimku ponechá. V rámci nového sankčního balíku, který schválila Evropská komise, o její prodloužení požádalo Slovensko. Zdejší ministerstvo průmyslu a obchodu dříve avizovalo, že postrádá smysl takového kroku. Na tuzemském trhu podle něj funguje dostatečná konkurence a případný výpadek půjde nahradit. Slovensko ale s ukončením výjimky nesouhlasilo. Evropská komise mu vyšla vstříc.

„Česká republika nepotřebuje tuto výjimku pro svoji spotřebu. Také jsme to na jednání několikrát deklarovali, nicméně kolego-



vé ze Slovenska odůvodňovali prodloužení výjimky z důvodu pomoci Ukrajině a stabilizace dodávek ropných produktů do střední Evropy, což podpořilo následně i Maďarsko,“ říká vrchní ředitel sekce energetiky z ministerstva průmyslu a obchodu René Neděla.

„Kolegové ze Slovenska zmiňovali kapacitu rafinérie ve Slovnaftu a možnosti vyrábět

naftu. Tu následně i poskytují ukrajinským obchodníkům,“ dodal Neděla. „O prodloužení té výjimky požádalo Slovensko. My jsme takovému požadavku nebránili, je to na půl roku,“ prohlásil premiér Petr Fiala (ODS).

Paliva z dovozu Česko nejčastěji odebírá od sousedů. Nejvíce z Německa. Významný podíl má ale dovoz ze slovenského Slov- ➔

Spolehlivý dodavatel AdBlue®

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

Máme nový web!
adam-bluesky.cz



PETROL
PARTNER



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

➔ naftu, který patří do maďarské skupiny MOL. Rafinerie vyrábí naftu a benzin hlavně z ruské suroviny přitékající ropovodem Družba. Ten pořád zásobuje i Česko. Na začátku prosince došlo ke krátkému výpadku, teď už by Družba zase naplno dodává nadpoloviční podíl potřebného množství ropy.

„Případné prodloužení výjimky má smysl minimálně po dobu, než bude plně zprovozněno rozšíření ropovodu TAL. Výjimka může zabránit případným cenovým výkyvům nebo může pomoci pokrýt výpadky dodávek pohonných hmot do České republiky,“ sdělil mluvčí MOL ČR Mikuláš Duda.

Až výjimka skončí, paliva by podle odborníků na českém trhu chybět neměla. Producenti jsou navíc připraveni navýšit svoje dodávky. „Středoevropský trh nabízí dostatek pohonných hmot i pro Českou republiku. My jako Orlen Unipetrol jsme připraveni a schopni přeměrovat naši exportní distribuci ve prospěch českého státu,“ řekl mluvčí této společnosti Pavel Kaidl.

V případě nouze by se pohonné hmoty mohly dovážet po železnici. Taková přeprava by měla podle zákona vysokou prioritu.

„Kdy se Česko odstříhne od ruské ropy, záleží na politickém rozhodnutí české vlády a také na vlastníkově českých rafinerií společnosti ORLEN Unipetrol, která ropu pro Česko nakupuje. Podle všech předpokladů dojde k definitivnímu odstřížení od ruské ropy v polovině roku 2025,“ prohlásila mluvčí Mero ČR Barbora Putzová.

Co bude s Družbou?

Ropovod Družba zůstane dále připravený k eventuálnímu provozu. „Ocelové trubky ropovodu v případě alespoň částečného proudění ropy a při pravidelném čištění zevnitř nekorodují. Pokud by se ale Družba přestala používat, musela by se ropa kvůli bezpečnosti vytlačit ven a do potrubí by se napustil dusík. Naším cílem ale je ropovod dále využívat,“ uvedl pro HN Jaroslav Pantůček. „Před 20 lety postavili Ukrajinci ropovod, který vede z přístavu Oděsa do ukrajinského uzlu Bródy a pak se napojuje na ukrajinskou část Družby. Původně byl postavený pro přepravu ázerbájdžánské a kazašské ropy. Pokud Ukrajina ubrání Oděsu, může tato trasa sloužit jako záloha ropovodu TAL. Další možností využití Družby je přeprava jiné suroviny, než je ropa. Třeba amoniaku (čpavek). Jiná možnost je využití koridorů pro nové optické sítě. Chceme mít obě cesty provozuschopné. Zároveň ale pla-



tí, že TAL a IKL musí pokrýt stoprocentní spotřebu Česka,“ dodal Pantůček.

Ani jeden kubík plynu z Ruska?

Ještě na silvestra přitékala většina zemního plynu do Česka z východu. S velkou pravděpodobností šlo o ruskou komoditu, za což také čelila vláda premiéra Petra Fialy (ODS) silné kritice. Důvodem byly především poměrně vysoké tranzitní poplatky přes německé území. „Němci Čechům účtují zvláštní poplatek za přepravu plynu přes své území, 2,5 až 3,5 eura za megawatt-hodinu, takže plyn z východního směru je ještě o to cenově atraktivnější,“ vysvětlil situaci ekonom Lukáš Kovanda. Zmíněný poplatek přidával k běžné tržní ceně plynu osm procent. Po kritice však Německo od Nového roku tyto poplatky zrušilo.

Poté, co Ukrajina od Nového roku zastavila tranzit ruského plynu přes své území, klesly importy východní trubkou na nulu a veškerý plyn přitéká nyní výhradně přes bod Brandov na česko-saské hranici, vyplývá z údajů provozovatele páteřních plynovodů Net4Gas.

Aby se nahradil ruský plyn, bude se muset zvýšit import ve formě dodávek LNG, a více se využívat další alternativní cesty ve formě plynovodů na Balkáně. Navíc Brusel a s ním i celá EU počítá s tím, že od roku 2027 bude zakázáno z Ruska nakupovat veškerý zemní plyn.

Loni přes Ukrajinu přiteklo do střední Evropy 13,7 miliardy metrů krychlových této komodity a tento objem bude nutné od ledna 2025 nahradit. Jednou z možnos-

tí je navýšit odběr z Ázerbájdžánu, o který usiluje EU.

LNG z Nizozemí a Německa

Česká republika nyní získává plyn především prostřednictvím dodávek LNG z Nizozemska a Belgie, kde jsou hlavní terminály pro zkapalněný zemní plyn. Plynovodní propojení z Německa umožňuje transport plynu do ČR.

Konkrétně Česko odebírá od roku 2022 i zkapalněný zemní plyn (LNG) z nizozemského Eemshavenu a od roku 2027 má přepravovat LNG i z německého Stade u Hamburku. Česko ve spolupráci s polostátní skupinou ČEZ v něm bude mít od roku 2027 dlouhodobě pronajatou roční kapacitu dvou miliard metrů krychlových plynu. To by mělo vystačit na zhruba čtvrtinu současné tuzemské roční spotřeby.

Získáním části kapacity v plovoucím LNG terminálu v nizozemském Eemshavenu Česká republika získala možnost dovážet až tři miliardy metrů krychlových plynu. Jenže dovoz přes dvojí hranice nebyl příliš komfortní. A tak se ČEZ rozhodl do budoucna pro jiné řešení. Navíc pronájem kapacity v terminálu Eemshaven končí v roce 2027. ČEZ má v terminálu pronajatou kapacitu na 15 let s možností prodloužení až na 25 let. V tomto delším horizontu už má terminál sloužit pro dovoz stlačeného zeleného vodíku místo „fosilního“ zemního plynu.

Řešením se stala rezervace části kapacity v plánovaném LNG terminálu ve Stade u Hamburku. ČEZ zde získal prostor k dovozu až 2 miliard m³ plynu ročně, a to s platností od září 2027. Tedy od chvíle, kdy skončí pě-

tiletá smlouva v Eemshavenu. Česko dováží plyn i z Německa, jde zejména o zkapalněný norský plyn (LNG), který proudí do přístavů v Severním moři.

Spotřeba zemního plynu v posledních letech setrvale klesá. Ještě v roce 2021 spotřebovali Češi 9,4 miliardy kubiků, o rok později už jen 7,5 miliardy a loni dokonce jen 6,7 mld. m³. Meziročně se tak v roce 2023 podařilo uspořit dalších cca 800 milionů kubiků, tedy přes 10 procent. Role zemního plynu při transformaci české energetiky bude ale významná i v dalších letech, v teplárenství pomůže s nahrazováním uhlí a v případě elektřiny půjde o výrazný prvek udržování stability sítě pomocí paroplynových elektráren.

Je pravda, že ruský plyn se do Evropy ve zkapalněné podobě (LNG) dostává ve zvýšené míře. Z necelých 14 miliard kubiků v pandemickém roce 2020 nastoupaly dodávky na více než 21, tedy zhruba sedm procent unijní spotřeby. I přes tento nárůst nicméně Rusko od roku 2022, kdy zajišťovalo asi 40 procent dodávek, přišlo o odběr ve výši přes 100 miliard kubiků ročně. Ačkoli tedy procentuální nárůst ruského LNG v Evropě může vypadat zajímavě, původní objemy „potrubního“ ply-



nu se k nám ve formě LNG skutečně nedostávají. Jinak tomu nebude ani do budoucna, neboť Rusko se potýká s nedostatkem exportní LNG kapacity. Má sice naplánováno a rozestavěno hned několik terminálů, většina je však zpožděna. I v důsledku západních sankcí je jejich budoucnost navíc dost nejistá. Deset států EU včetně Česka proto teď prosazuje úplný zákaz dovozu ruského

plynu, včetně toho zkapalněného (LNG). Finskou iniciativu podpořilo i Švédsko, Dánsko, Polsko nebo pobaltské republiky. Čeká se, zda Evropská komise zahrne opatření do nového balíku sankcí. Hledání jednomyslné shody mezi 27 státy ale bude těžké.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



TANKOVACÍ AUTOMATY

- 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
- Vestavby pro většinu typů výdejních stojanů



✓ PROFESIONÁLNÍ ✓ RYCHLÉ ✓ POHODLNÉ ✓ ÚSPORNÉ



DESET LET PÉČE O ČERPACÍ STANICE

Pražská firma CFFT letos oslaví desáté výročí v náročném oboru výstavby a servisu čerpacích stanic. Díky široké nabídce služeb, kvalifikovaným pracovníkům, rychle a kvalitně odvedené práci i přijatelným cenám se společnost z pražských Běchovic pevně uchytila na trhu a její klientela se stále rozšiřuje, takže na nedostatek zakázek si nemůže stěžovat.

Rychlost a kvalita práce

Firma vznikla v roce 2015 s myšlenkou nabídnout spolehlivé a profesionální služby. Její celý název „Care For Fuel Technology“ neboli „Péče o výdejní technologie“ je současně i jejím mottem, ke kterému by se slušelo dodat ještě slůvka kvalitní a rychlá.

Toho se drží při plnění všech zakázek, které její pracovníci realizují v rámci celé České republiky podle předem dohodnutého termínu, což bývá nejčastěji do 24 hodin. I kvůli přesnému dodržení slíbeného času realizace zakázky firma otevřela svou pobočku v Olomouci. Ta plní přání zákazníků především na severní Moravě. „Chceme, abychom byli schopni zajistit požadavky zákazníků po celé České republice a pobočka v Olomouci nám k tomu hodně pomáhá,“ říká jednatel a jeden ze zakladatelů firmy Jakub Valášek.

Vedle kompletní péče o výdejní zařízení zajišťuje společnost CFFT dále rekonstrukce,

výstavbu a servis (záruční i pozáruční) kompletní technologie čerpacích stanic. Jedná se například o výdejní stojany, měřicí zařízení produktů v nádržích, ponorná čerpadla, elektrorozvody nebo třeba také osvětlení. V poslední době se aktivity firmy rozšířily také na instalaci solárních panelů. Další potřebná činnost firmy spočívá v provádění zákonných kontrol a revizí. Do toho spadá například revize a údržba koncových a rohových pojistek, kontroly systémů odsávání par, elektrovizy, tlakové zkoušky potrubí a nádrží, defektoskopie nádrží nebo protipožární ucpávky.

Kalibrace nádrží

Na základě osvědčení o registraci firma CFFT spolupracuje s Českým Metrologickým Institutem a může tak provádět i pravidelný servis měřičů výdejních stojanů. V rámci toho zajišťuje jejich objednávání, hlídání zákonných termínů a asistenci při ověření. Vedle toho

nabízí také kalibraci nádrží. „Kalibrace nádrže pro pohonné hmoty musí být provedena vždy při jejím uvedení do provozu v místě instalace nebo vždy kdy dojde ke změně jejího vnitřního pláště například vložkováním, při montáži či demontáži technologických prvků a zákonných požadavků.“ vysvětluje Jakub Valášek. Narozdíl od liberecké firmy Houdek provádí CFFT tuto činnost objemovou metodou a používáním přesného systému měření hladin. „Tato metoda spočívá v postupném napouštění přesných kalibračních dávek spolu s měřením jejich výšky hladiny,“ říká Jakub Valášek a dodává, že to má své výhody i nevýhody. „Sice není třeba nádrží úplně vyčistit, jako v případě měření objemu laserovou metodou, ale zase je potřeba naplnit nádrž až po okraj. A to může být docela finančně náročné.“

Instalace technologií Gilbarco

V roce 2024 navíc firma získala smlouvu pro zastoupení a dovoz produktů společnosti Gilbarco Veeder-Root pro Českou a Slovenskou republiku. Gilbarco Veeder-Root jako jeden z největších světových producentů výdejních technologií vyrábí výdejní stojany pro evropský trh v německém Salzkottenu a má své pobočky a zastoupení po celém světě. Společnost CFFT se podařilo získat zastoupení kvůli dobrým výsledkům v prodeji výdejních stojanů značky Gilbarco Veeder-Root. Vedle toho jsou servisní technici samozřejmě při-

pravení odstranit se zárukou jakoukoli závadu na technologiích ostatních značek a to i včetně dodávek originálních náhradních dílů. Pro CFFT je toto další výzva pro její rozvoj a rozšíření služeb zákazníkům.

Během deseti let si společnost CFFT prošla svým vývojem jak z hlediska činností, tak vybavení, zkušeností či odborností. Za tu dobu se stabilizovala její personální část, firma si dnes dokáže udržet kvalitní zaměstnance, ale v souvislosti se stále se rozšiřující klientelou a novými výzvami si samozřejmě musí vychovávat i nové. „Pokud má někdo o tuto práci zájem, což poznáme během prvního měsíce, pak má smysl do něj investovat čas i peníze. Většinou se vám vrátí,“ říká Jakub Valášek a dodává, že úroveň kvalifikace nového zaměstnance není rozhodující, rozhodně by však měl mít alespoň částečně elektrikářské vzdělání. „Devadesát procent práce na výdejním stojanu je o elektřině.“ Mimochodem, vedle výdejních stojanů dnes firma umí naistalovat i nabíjecí stojan pro elektromobily nebo stále žádanější tankautomaty.



■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv



792 460 792

WWW.CFFT.CZ

792 460 792

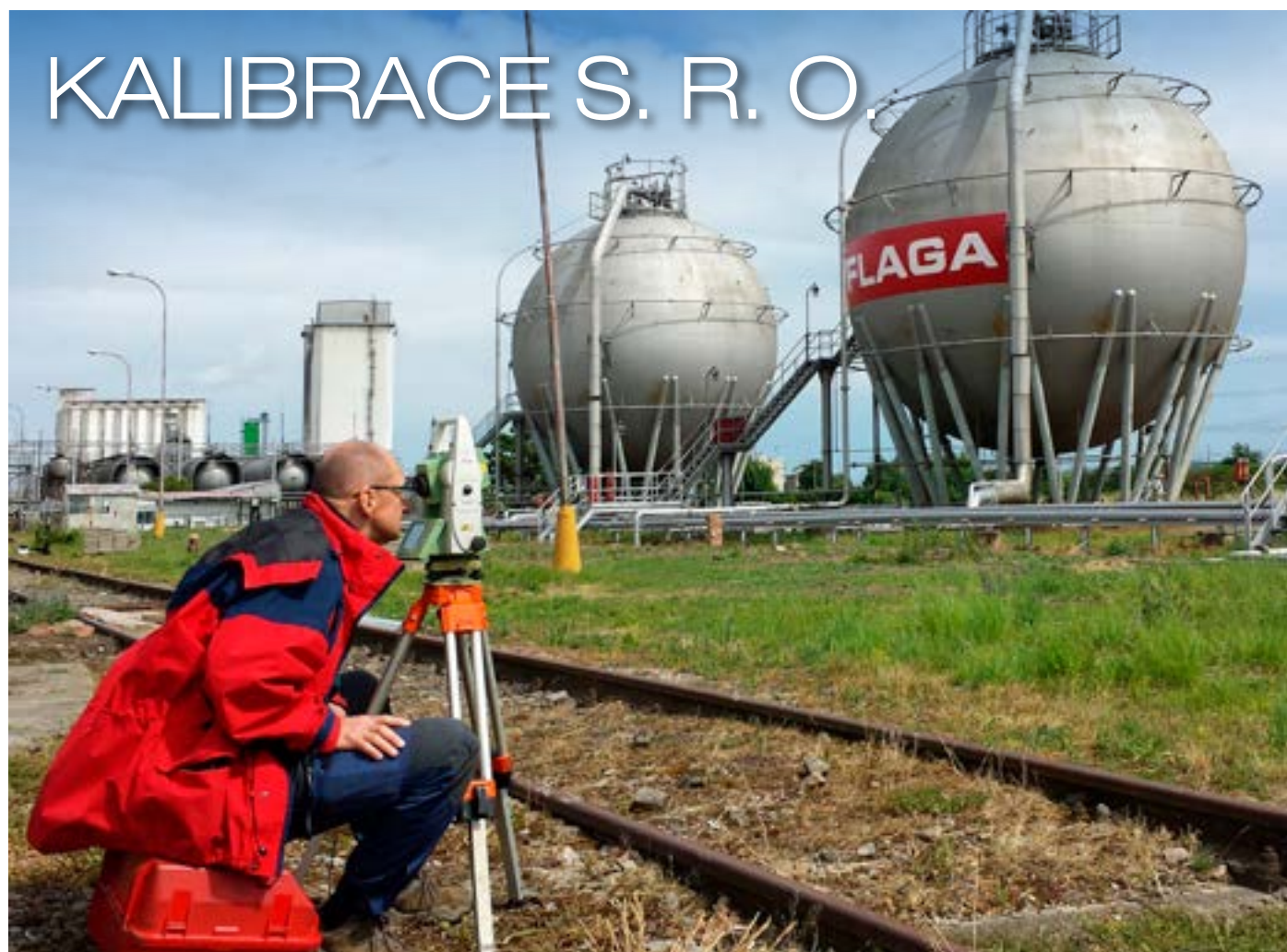
Čištění a kalibrace nádrží
Výstavba a rekonstrukce
Potrubní systémy
Výdejní stojany
Měření nádrží
Elektrorevize

CFFT
Care For Fuel Technology



PETROL
PARTNER

Váš dodavatel technologií čerpacích stanic



KALIBRACE S. R. O.

My jsme loni oslavili 35 let od sametové revoluce, liberecká firma Houdek, která se zrodila v tržním „kvasu“ 90. let, jen o pět let méně. Zajeli jsme proto do severočeské metropole pod Ještědem, abychom si mohli s majitelem, jednatelem i zakladatelem firmy Milanem Houdkem popovídat nejen o tom, co se zde v posledních třiceti letech událo a samozřejmě o „strastech a slastech“ kalibrace nádrží.

Společnost Houdek poskytuje od roku 1994 špičkové služby v oblasti geodézie, stavebnictví a obchodu a je i průkopníkem v laserové kalibraci nádrží pro ropné a chemické látky. „Můj otec si založil stavební firmu a nabídl nám, že bychom mohli její činnost rozšířit. Lákala nás speciální geodézie, chtěli jsme dělat něco, co zde chybělo. Shodou okolností se na trhu tehdy objevil přístroj od firmy Leica, který umožňoval pasivním odrazem měřit šikmou délkou na jakýkoliv povrch. To nás jako geodety fascinovalo, a tak jsme ten přístroj koupili a vytvořili k němu i speciální software,“

vzpomíná Milan Houdek na začátky svého podnikání. Přístroj samozřejmě nebyl levný a firma si hned na počátku svého podnikání musela vzít úvěr s ručením rodinného domu. „Tohle bylo na začátku mého podnikání asi nejhorší, ta nejistota, zda bude dost práce a my budeme schopni splácet úvěr,“ říká dnes už legenda svého oboru Milan Houdek.

Těžko říci, zda to bylo štěstí nebo jen shoda okolností, nicméně v té době se začala zároveň bouřlivě rozrůstat česká síť čerpacích stanic. Nové pumpy rostly jedna vedle druhé a každá samozřejmě potřebovala zkalibrovat

nádrže. V té době se jejich objem měřil pouze tzv. mokrou cestou, kdy bylo třeba naplnit nádrž tekutinou a změřit její objem po vypuštění. Jenže co když má nádrž třeba 10 tisíc litrů? Právě firma Houdek přišla se „suchou“ metodou, kdy se přístrojem Leica v podstatě naskenovala vnitřek nádrží a pomocí speciálního software se následně spočítal jejich objem. Práce bylo nakonec tolik, že bylo třeba přijmout další zaměstnance a koupit druhý přístroj, aby byli schopni uspokojit poptávku.

Firma sídlící na Ještědské ulici má dnes celkem dvanáct zaměstnanců a její činnost

se od roku 2006 rozšířila o středisko geodézie, které nabízí ucelené geodetické služby pro všechny etapy stavebních projektů počínaje zaměřováním inženýrských sítí a pozemků. Na kalibrace a ověřování nádrží se dnes specializuje Autorizované metrologické středisko (AMS) pod vedením Milana Houdeka a její členové dosud provedli více než dvě tisícovky ověření nádrží nejen v petrochemickém, ale i v chemickém a potravinářském průmyslu.

Technika se stále vyvíjí

Během tří desetiletí s rychlým vývojem osobních počítačů se samozřejmě vyvíjela i technika a metody měření. Dnes ve firmě Houdek používají už čtvrtou generaci přístroje značky Leica Geosystems, který díky speciálnímu softwaru umožňuje vytvářet prostorové modely měřených objektů. Na současných počítačích pak není problém výpočet vnitřního objemu. „Tato metoda předčí dosud všechny používané metody nejen v univerzálnosti, ale především v rychlosti a přesnosti stanovení objemu u jakéhokoliv tvaru nádrže. Současný přístroj dokáže zaměřit až 100 tisíc bodů za vteřinu. Z tohoto mračna bodů je následně možné velmi přesně vytvořit v počítači vnitřní plášť nádrže. Zákazníkům tak můžeme nabídnout podstatně přesnější výsledek,“ říká Milan Houdek.

V terénu trvá zaměření jedné nádrže okolo jedné hodiny a následně se to vyhodnotí pomocí počítače. „Dnes jsme schopni všechno udělat s notebookem na čerpací



stanici. Ale děláme to neradi, protože je to ve spěchu, což může být zdrojem chyb. Raději proto výpočet děláme na počítačích ve firmě. Všechny naměřené body nemusí být úplně správně, a proto je třeba výpočet průběžně kontrolovat. Navíc je potřeba, aby i výpočet dělal stejný pracovník, který nádrž skenoval,“ vysvětluje Milan Houdek, který dnes zas tak často do terénu nejezdí raději to nechává na svých mladších spolupracovnících.

Samotný přístroj se stále vejde do středně velkého kufříku, v terénu je však potřeba jej postavit na stabilní profesionální stativ. Optimální prostor, který přístroj dokáže zevnitř změřit má okolo 50–100 metrů krychlových, na čerpacích stanicích je však třeba

měřit nádrže, která mají i okolo 5 metrů krychlových. „Pro nás je podstatné, abychom se do nádrže i s přístrojem vešli,“ dodává Milan Houdek.

Zakázek neubývá

Kalibrací nádrží čerpacích stanic neubývá, i když se nové už tolik nestaví a provozovatelé stávajících nemají ze zákona povinnost je kalibrovat. „Pro provozovatele čerpací stanice je naše kalibrace vhodná pro jejich vnitřní kontrolu nakoupeného, respektive prodaného zboží. Ale pokud kalibrační tabulka stále odpovídá jednotlivým stavům produktu v nádrži, není důvod k rekalibraci. Ale i tak je zakázek docela dost,“ nestěžuje si Milan Houdek.

Dnes už má firma v Česku konkurenci, ale přesto mnoho zákazníků zůstává věrných. Vedle velkých petrolejářských společností, jako jsou třeba Orlen Unipetrol a Čepro, se jedná hlavně o lihovary nebo velká vinařství. Největší podíl na činnosti AMS však stále mají především čerpací stanice, které potřebují kalibrovat své nádrže nejen kvůli legislativě. Objem tanků je potřeba také zjistit při rekonstrukci nebo změně majitele.

Kalibrovat potřebují velcí i malí

Zakázky jim zprostředkovávají kontakty s firmami Gia, PIK, BMS1, OH Mont, Ardigas, BOS, Hoby, P-Trol, Olam apod. a úzce spolupracují i s jabloneckou firmou ETK, která se věnuje rekonstrukci a vložkování nádrží. Mezi zakázky liberecké firmy patří i kalibrace obrovských nádrží firmy Mero v Nelahozevsi o objemu přes 120 tisíc kubických metrů a zajišťuje rovněž kalibrace nádrží na čerpacích stanicích EuroOil a skladech pohonných hmot firmy Čepro. Mezi časté zákazníky pak patří i společnosti KM Prona, One1, Makro, Tesco, MOL, Avia nebo Eurowag. Ale několik zakázek si objednali i společnosti Tank Ono nebo Eurobit.

I když z hlediska geodézie neexistují jednotná pravidla v rámci Evropské Unie, působení firmy Houdek se nijak neomezuje jen na území Česka. Ve své době měla firma hodně zakázek na Slovensku. „Tam jsme ze začátku také dělali. Ale pak to od nás okoukali a dělají si to sami, a navíc přestali uznávat naši autorizaci,“ říká Milan Houdek. Několik zakázek pak firma dělala i v Polsku, Bulharsku, Švédsku, Sýrii, Iráku a dokonce v exotickém Pobřeží slovanoviny.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor a archiv



VÝKLADNÍ SKŘÍŇ MODERNÍCH TECHNOLOGIÍ



Vloni těsně před Vánocemi byly společně s novým úsekem dálnice D4 otevřeny i dvě čerpací stanice Shell, které jsou výkladní skříní moderních energeticky vyspělých technologií. Jejich společným jmenovatelem je udržitelnost.

Výsledek PPP projektu

Čerpací stanice Shell jsou umístěny na vůbec největších dálničních odpočívadlech v České republice s 246 parkovacími místy. Jsou součástí úseku dálnice D4 Příbram–Písek, který v rámci PPP projektu vybudovala společnost Via Salis. Odpočívka Krsice si pronajala společnost Shell. „Ambicí naší společnosti je pomáhat snižovat emise v dopravě. Nové stanice jsou příkladem toho, jak spojit vyspělé technologie ve prospěch udržitelnosti a pohodlí zákazníků. To, co bude v blízké budoucnosti formovat naše odvětví, je rozvoj elektromobility a dalších alternativních paliv s nižší emisní stopou. V provozu čerpacích stanic budou rozhodující energeticky a vodohospodářsky úsporné technologie. Poptávku bude určovat nejen nabídka pohonných hmot, ale i široký

sortiment občerstvení a kvalitní zákaznický servis,“ řekl při slavnostním otevření předseda představenstva společnosti Shell Česká republika Daniel Vagaský. Obě čerpací stanice a odpočívadla v obou směrech dálnice D4 jsou téměř identické. Nabízejí širokou škálu paliv od klasických fosilních a výhradně aditivovaných až po bioCNG a LPG. Odpočívadla mají samostatnou odpočinkovou zónu s posilovacími stroji a dětským hřištěm, které je od dálnice odděleno budovou čerpací stanice a zelení, aby byla co nejlépe chráněna před hlukem z dopravy.

Ve znamení udržitelnosti

Udržitelné technologie reprezentují rekuperace zbytkového tepla z chladicích zařízení, která ohřívá vodu na čerpací stanici a v provozu

fastfoodu Burger King. Toto řešení umožňuje efektivní využití tepla z chladicích jednotek a snižuje potřebu chlazení prostoru. Samotná budova čerpací stanice je zčásti osázena sítěmi, které se postupně pokryjí popínavou zelení.

Na stanicích jsou instalovány speciální technologie pro hospodaření s vodou, včetně první vakuové toalety s extrémně nízkou spotřebou vody (1,4 litru/600 ml). Odpadní vody jsou filtrovány přímo na stanici a následně odváděny do biologické čistírky odpadních vod. Čerpací stanice využívá jako primárního zdroje vody pro svůj provoz studnu a voda z přípojky se využívá pouze v případě, že kapacita studně nestačí. Stanice navíc využívá i dešťovou vodu ze střechy, která se shromažďuje v retenční nádrži o objemu 60 m³, následně je přečištěna a využívána ke splachování toalet a zalévání

trávy. Travníky v okolí stanic jsou zavlažovány automaticky, což je u odpočívadel v ČR unikátní řešení.

Fotovoltaické panely s instalovaným výkonem do 50 kW jsou umístěny na přístřešcích palivových i nabíjecích stanic tak, aby bylo zajištěno maximální využití denního světla. Jednotlivé fotovoltaické panely jsou kombinovány s průhledným krytem, který snižuje potřebu umělého osvětlení během dne. K tomu slouží i světlíky na střeše nad kancelářemi a chodbami. Mimochodem, vnitřní osvětlení čerpací stanice bylo vyrobeno z 3D tiskárny

Osm rychlých nabíjecích míst

Najdete zde i první Shell EV HUB v České republice. S osmi ultrarychlými nabíjecími místy s výkonem 150 kW představuje největší koncentraci nabíjecích míst Shell v Česku. Každé nabíjecí místo má vlastní stojan a tím zaručené nabíjení plným výkonem. Mezi technologie, které urychlují tankování na čerpacích stanicích Shell u Krsic, patří paralelní tankování nákladních vozidel ze dvou stojanů, kde lze tankovat dvakrát rychleji naftu i AdBlue.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



PETROL
PARTNER

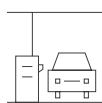
SlimLine Edge

Nádrž a distribuční systém AdBlue®

Výrobek pro čerpací stanice a profesionály



4500
litrů



Připraveno k výdeju 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



V RÁMCI VYŠŠÍ BEZPEČNOSTI ČESKA

Společnosti MERO ČR a Orlen Unipetrol uzavřely novou smlouvu o přepravě a úschově ropy. Nový kontrakt nahrazuje původní smlouvu z roku 2016 a po devíti letech aktualizuje podmínky přepravy ropy, zejména technologické, ekonomické a distribuční parametry. Smlouva zajistí České republice bezpečnější a stabilnější zásobování ropou. K podpisu smlouvy došlo 30. ledna 2025 a je uzavřena na dobu neurčitou.

Tři nová zlepšení

„Nová smlouva o přepravě ropy zajistí Česku bezpečnější a stabilnější podmínky pro přepravu a zásobování ropou. Původní smlouva, uzavřená v roce 2016, už zdaleka neodpovídala technologické ani ekonomické situaci na trhu,“ řekl po podepsání smlouvy generální ředitel MERO Jaroslav Pantůček, který vzápětí dodal, že jednání byla tvrdá ale korektní a nová smlouva přináší i tři zásadní zlepšení. „Tím prvním je aktualizace technologických parametrů přepravy ropy, a to včetně zohlednění nové přepravní kapacity ropovodu TAL.

Nová smlouva již pracuje s naším plánem odstihnout se od ruské ropy a plně zásobovat Česko západní cestou přes ropovod TAL a IKL. Druhá změna se týká valorizace přepravních poplatků tak, aby odpovídaly aktuální situaci na trhu, a třetí důležité plus je prodloužení nominační lhůty množství ropy k přepravě, což přináší větší míru flexibility pro obě smluvní strany včetně snížení administrativní zátěže.“

Litvínov je připraven

Spokojen byl nakonec i Mariusz Wnuk, generální ředitel společnosti Orlen Unipetrol“

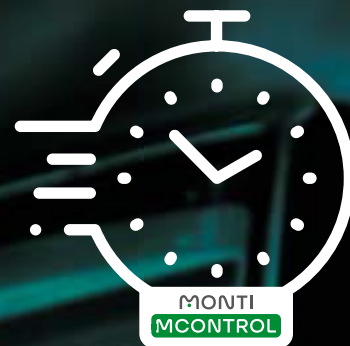
„Naší prioritou je zajištění a rozvoj výroby pohonných hmot pro Česko a sousední země v obou našich rafinériích. K tomu potřebujeme ropné suroviny v dostatečném objemu a ty do Česka proudí potrubní infrastrukturou, kterou vlastní český stát a spravuje státní společnost MERO. Jsme rádi, že se po několikaměsíčním jednání podařilo smlouvu uzavřít.“ Zároveň dodal, že litvínovská rafinerie je plně technologicky připravena na přechod k novým ropným. „Po navýšení kapacity ropovodu TAL, je uzavření této smlouvy dalším významným krokem na cestě k přechodu k novým ropným směsím v České republice,“ řekl Wnuk.

Původní dohoda o přepravě ropy do České republiky mezi MERO ČR a ORLEN Unipetrol byla uzavřena v roce 2016. Společnost MERO ji vypověděla k 31. květnu 2023 a brzy na to byla zahájena jednání o její nové podobě se společností Orlen Unipetrol. Na zásobování Česka ropou neměla tato situace žádný vliv, dodávky do Česka běžely od 1. června 2024 standardně, a to na základě dočasných podmínek.

■ AUTOR: TZ
FOTO: archiv

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 propisání 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

KVALITNÍ PALIVA A NEZBYTNÝ SORTIMENT

Zimní sezóna vyžaduje od řidičů pozornost nejen při volbě pohonných hmot, ale v péči o automobil. Na všech 439 čerpacích stanicích Orlen v České republice najdou řidiči od 1. prosince 2024 do 28. února 2025 zimní verzi aditivované motorové nafty Efecta Diesel, která je na bezmála 420 stanicích doplněna o prémiovou motorovou naftu Verva Diesel. Kromě paliv nabízí Orlen svým zákazníkům kvalitní autokosmetiku a sezónní provozní kapaliny, které usnadňují údržbu vozidla během zimních měsíců a přispívají tak ke spolehlivé a bezpečné jízdě.



Zimní paliva

U automobilového benzínu se nízkoteplotní vlastnosti zpravidla vůbec nemusejí řešit, protože vydrží až $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$. Motorová nafta je však na nízké teploty citlivější. Proto se v zimním období u motorových naft řeší parametry filtrovatelnosti, udávající při jaké venkovní teplotě lze očekávat ztrátu provozních schopností vozidla v důsledku ucpání palivového filtru vykrystalizovanými parafíny. Podle jakostní normy ČSN EN 590 musí všechny čerpací stanice v České republice vydávat od 1. prosince do konce února naftu s filtrovatelností alespoň $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$. ORLEN tak na všech svých čerpacích stanicích nabízí zimní verzi aditivované nafty Efecta Diesel, která je navržena tak, aby odolávala chladu a chránila palivový systém.

Pro nejnáročnější podmínky je určena prémiová zimní nafta Verva Diesel s filtro-

vatelností alespoň $-26\text{ }^{\circ}\text{C}$, která díky svému pokročilému aditivnímu složení umožňuje provoz i ve velmi nízkých teplotách. Celoročně posílené cetanové číslo až na 60 jednotek zlepšuje studené starty, zaručuje vyšší výkon, hladší chod motoru, méně emisí a má pozitivní vliv na spotřebu. Ta je k dispozici na bezmála 420 stanicích Orlen. „Zimní nafta Verva Diesel obsahuje nadstandardní dávku depresantů, které modifikují strukturu parafinových krystalků a zvyšují její filtrovatelnost na alespoň $-26\text{ }^{\circ}\text{C}$. Toto palivo poskytuje spolehlivost v extrémních podmínkách a je navrženo tak, aby zajistilo plynulý průchod palivovým filtrem i za silných mrazů,“ říká Rostislav Moravec, ředitel maloobchodní sítě Orlen v České republice a dodává: „Náš závazek k vysoké kvalitě pohonných hmot a péči o vozidlo je samozřejmostí pro zajištění bezpečnosti a komfortu zákazníků na jejich cestách.“

Sezónní přípravky a kapaliny

V doplňkovém sortimentu Orlen najdou zákazníci také nezbytné sezónní přípravky a kapaliny, které přispívají k bezpečnosti a provozuschopnosti jejich vozů v zimním období. Patří mezi ně provozní kapaliny, zejména nemrznoucí směsi do ostřikovačů a chladicí kapaliny. Orlen doporučuje před příchodem mrazů vyměnit letní směs do ostřikovačů za zimní variantu, která je odolná vůči teplotám až do $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$ a zajišťuje jasný výhled i při nízkých teplotách. Pro překlenovací období je také k dispozici celoroční směs, která odolá mrazu do $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$.

V sortimentu provozních kapalin Orlen najdou zákazníci také prostředky proti zamlžování oken a další zimní doplňky, které ulehčí každodenní provoz a zajistí pohodlí během jízdy. Mezi nejnovější produkty patří kapaliny s obsahem nano částic, které zlepšují čištění oken i ochranu karoserie.

Během zimní sezóny je také klíčová kvalitní autokosmetika, která chrání lak a přispívá k dobrému stavu vozidla. Orlen doporučuje důkladné ošetření automobilu hlavně před nástupem zimy. Pravidelná aplikace ochranných vrstev a dekontaminace povrchu laku chrání vozidlo před nečistotami a solí, které by mohly lak poškodit. Na stanicích Orlen je k dispozici široká nabídka certifikovaných přípravků, které jsou určeny speciálně pro údržbu laku, oken i plastových částí vozu. Zákazníci mohou využít i automatické mycí linky Orlen, které jsou vybaveny šetrnými prostředky s ohledem na lak i životní prostředí.

■ AUTOR: TZ Orlen
FOTO: archiv

SUPERNOVA



Wunder-Baum

PETROL
PARTNER



**Nechte se unést
dokonalou harmonií svěžích citrusů,
hlubokých tónů tmavých bobulí a jemných
květinových akordů. Tento osvěžovač vzduchu
promění váš vůz v oázu elegance a energie.**



V PLZNI MYJÍ TRAMVAJE DEŠŤOVOU VODOU

Mytí rozličných dopravních prostředků má svá specifika, která vyžadují rozličný přístup konstruktérů i použité technologie. Zcela speciální jsou myčky pro kolejová vozidla. Plzeňské dopravní podniky mohou od roku 2023 využívat kompletně zrekonstruovanou vozovnu na Slovanech, jejíž součástí je i mycí linka pro tramvaje. Byli jsme se tam podívat.

Nová vozovna

Tramvajová doprava v západočeské metropoli funguje již od roku 1899, kdy se Plzeň stala pátým městem v českých zemích, kde byly zřízeny linky elektrických tramvají. Od roku 1943 měly plzeňské tramvaje svůj nový „domov“ ve vozovně na Slovanech. Ta se samozřejmě v průběhu let rozšiřovala, ale původní budovy časem chátraly, postupně nevyhovovalo technické zázemí, a nakonec ani kapacita. Proto se

v roce 2020 vedení plzeňských městských dopravních podniků (PMDP) rozhodlo pro její rozsáhlou rekonstrukci za 1,8 miliard korun.

Nová vozovna, která byla slavnostně otevřena v březnu 2023 a hned získala ocenění Global Light Rail Awards v kategorii Nejlepší stavby nad 50 mil. eur, nyní nabízí kvalitní zázemí pro zaměstnance, moderní podúrovňový soustruh na obrábění ojetých kol tramvají nebo průjezdné haly pro odstav tramvají o délce 124 metrů, ve kterých je možné odstavit 52 vozů o délce 33 metrů a 7 vozů o délce 15 metrů. Celá vozovna je navíc navržena v konceptu modrozelené infrastruktury, který je založen na principu odpovědného nakládání s dešťovou vodou. Do tohoto konceptu je zahrnuta i zelená střecha, závlahový systém a také nová automatická myčka pro tramvaje.

Tramvají jezdí na třech linkách v Plzni okolo stovky. I když se na kolejích zdaleka tak nezašpiní jako automobily nebo autobusy, musí se kvůli viditelnosti reklam umývat třikrát do měsíce. Ruční mytí je samozřejmě náročné na čas i lidské zdroje, a tak bylo rozhodnuto, že součástí nové vozovny bude i mycí linka.

Mycí linky Christ

Německá firma Christ, jejíž česká pobočka leží jen pár stovek metrů od plzeňské vozovny, nabízí pro kolejová vozidla ucelený program strojního mytí. Mycí linky Train Wash umožňují flexibilní instalaci pro kolejová vozidla s trolejí (C1000 a C5400) i bez ní (C7000). Christ dokáže celou mycí technologii přesně přizpůsobit požadavkům zákazníka. Záleží jen na něm, kolik si zvolí rámu nebo sloupů s vysokotlakými vstřikovači, jakou požaduje konfiguraci ventilátorů a kolik využije kartáčů.



Princip mytí kolejových vozidel je trochu jiný než u automobilů. Podmínkou je samozřejmě instalace kolejí, což znamená, že mycí zařízení už nemusí řešit přesnou pozici umývaného objektu, a tak odpadá

instalace vodících lišt v portálových myčkách nebo unášecího pásu, jaký známe z tunelových myček.

Druhý problém představuje délka umývaného objektu. Je jasné, že jak ↻



LAMELA© - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společnost BrushTec®

➡ u vlaků, tak u tramvajových soustav se kvůli jejich délce musí pohybovat umývaný objekt, a tak jsou tyto mycí linky vesměs průjezdné, což znamená, že kartáče stojí na místě.

A třetí problém představuje trolej nebo chcete-li pantograf u elektrických kolejových vozidel. Při provozu je v něm napětí 600 V, takže je při mycím procesu třeba zajistit bezpečnost a klasický portál s obloukem zde samozřejmě není možné aplikovat. Mycí linka je tak rozdělena na dvě poloviny, které jsou pevně uchyceny po obou stranách kolejí a myjí vlastně pouze boky. Střecha se u elektrických kolejových vozidel většinou nemyje a když tak ručně po odpojení od elektrického proudu.

Udržitelnost na prvním místě

Součástí mycí linky v Plzni jsou čtyři vertikální válce, které myjí boky tramvaje a dále dělené otočné válce, které mohou umývat přední a zadní část a také částečně střechu. Tramvaj vjíždí do mycí linky rychlostí 5 km/h neboli „krokem“. Na začátku mycí linky jsou dva vertikální vysokotlaké vstřikovače, které ji nejprve předmyjí. Tramvaj bez zastavení pokračuje mezi vertikální kartáče (v Plzni mají dva páry za sebou), kde do mycího procesu zasáhne také mycí chemie. Christ nabízí pro tyto účely řady Tram Preclean (pro předmytí) a Tram Wash (speciální mycí šampon).

Po projetí kartáči se tramvaj opláchne čistou vodou další dvojicí vertikálních vysokotlakých vstřikovačů, a nakonec projede kolem účinných vysoušečů, které od-



straní čistou vodu z jejího povrchu. Pokud by se měly použít i dělené otočné kartáče pro umytí přední a zadní části, je třeba, aby tramvaj zastavila a byla odpojena od proudu. To je však v této vozovně možné jen v případě, že se odpojí i další troleje v nejbližším okolí, a tak se tento program většinou nevyužívá a zbylé části se prostřednictvím ručních vysokotlakých čističů stejně jako interiéry.

Jak už bylo řečeno, tramvaje se v Plzni myjí primárně upravenou dešťovou vodou, která se sbírá ze střechy vozovny. Ta po mytí stéká přes sběrný kanál do jímky a následně prochází čističkou Rebeka od firmy Šebesta, aby se mohla vrátit do mycího procesu. Myčka tak z 80 procent využívá recyklovanou dešťovou vodu, což samozřejmě zvyšuje udržitelnost celého mycího procesu. Čistá voda se tak vlastně používá pouze pro závěrečný oplach.

Nová vozovna je temperovaná, takže tramvaje lze umývat i v třesnutých mrazech, což mohou potvrdit, protože během naší návštěvy se venkovní teploty pohybovaly pod bodem mrazu a ve vozovně bylo přitom velice příjemně. Mycí linka v plzeňské vozovně představuje pro do-



pravní podnik poměrně velkou pomocí. Dříve bylo třeba tramvaje umývat ručně, což bylo výrazně dražší a celý proces trval nesrovnatelně delší dobu. Dnes celá souprava projde myčkou během pár minut se

stejným výsledkem. Robustní komponenty přitom zajišťují životnost celé mycí technologie okolo 20 let.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

More than CAR WASH



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



Zimní období je pro automobily i jejich majitelé náročné. Sůl, mráz a časté změny teplot mohou mít negativní dopad na lak, skla, pneumatiky i pohonné ústrojí. Výběr správné autokosmetiky a autodoplňků je proto důležitý, aby automobil zůstal nejen esteticky atraktivní, ale také ochráněný před vnějšími vlivy. Firma DF Partner má v nabídce celou řadu produktů, které mohou pomoci.

Jak zlepšit kvalitu pohonných hmot

Majitelé vznětových motorů jistě ocení aditivum do motorové nafty, které je vhodné především pro zimní období. Přidává se preventivně před příchodem mrazů. Přísada je určena pro zlepšení mechanických vlastností paliva (filtrovatelnosti) při nízkých teplotách, neboť zapracovává vyseparovaný parafín zpět do nafty. Přípravek dále zvyšuje mazací schopnost paliva a tím prodlužuje životnost vstřikovacího čerpadla a trysek. Chrání palivový systém před korozi, zlepšuje studený start motoru, potlačuje pěnění paliva a stabilizací nafty prodlužuje její skladovací dobu. Vhodný také pro bionaftu, kde eliminuje případný negativní vliv biosložek v motorové naftě.

Firma DF Partner má v nabídce přípravek Sheron Diesel Aditiv a Sheron Super Diesel Aditiv, který je zvláště určený pro motory s přímým vysokotlakým vstřikováním paliva systémem common-rail.

Na českých čerpacích stanicích dnes najdete prakticky všude benzín s obsahem etanolu do 10 procent (E10). Ten může být náchylný k absorpci atmosférické vlhkosti a následněmu vytváří nečistot nebo tuhých látek, které mohou ucpat vstřikovače. Když se tato směs

s obsahem vody dostane třeba do karburátoru a na pogumované díly starších motorů, může vznikat vážný problém nejen s korozi. Sheron E10 aditiv One Shot je naředěné aditivum pro jednorázové ošetření plné nádrže o objemu 40 až 60 litrů. Aditivum je vyvinuto ke stabilizaci benzínového paliva s obsahem etanolové biosložky a ochraně benzínového motoru proti tvorbě usazenin, nánosů, rzi a korozi v celém palivovém systému. Pro zajištění ideálního promíchání aditiva s palivem je třeba aplikovat nejdříve aditivum a až následně dotankovat palivo.

Pro zážehové motory má firma DF Partner v nabídce ještě Sheron Čistič palivové soustavy – benzín. Ten odstraňuje usazeniny a udržuje je palivovou soustavu v čistotě. Poskytuje tak ochranu a péči vstřikovací jednotce, karburátoru, ventilům, pístu a hlavě válců. Díky jedinečnému složení pečuje o motor a zároveň snižuje spotřebu.

Jak vyzrát na mráz a sníh

V teplotách hluboko pod bodem mrazu se může stát, že zamrzají zámky, skla se zevnitř po rozmrznutí rosí a mastná zimní břečka zůstává na sklech, které se následkem toho stávají neprůhlednými. K ochraně proti tomu lze využít

ucelenou řadu produktů firmy DF Partner. Sheron Rozmrazovač oken odstraňuje námrazu ze skel a vnějších zrcátek automobilů. Dočasně zabráňuje opětovnému zamrznutí. Sheron Rain Off neboli „tekuté stěrače“ vytváří na skle čirý film s vodoodpudivými účinky, kapky vody na skle „nedrží“ a nápoem větru odletují. Výrazně zlepšuje viditelnost za zhoršených klimatických podmínek, a to i bez použití stěračů. Je také dobré u sebe vždy mít Sheron Rozmrazovač zámků, který je určen k rozmrazení zatuhlých zámků dveří, střešních nosičů a palivových nádrží. Navíc tento přípravek vytěšňuje vodu, vlhkost a zamezuje opětovnému zamrznutí.

Než vyrazíte do zimního provozu, je dobré na vozidle také aplikovat Sheron Ošetření pryže a plastů. Tento přípravek poskytuje celoroční ochranu materiálům z pryže (těsnění kolem dveří, pneumatiky) a vnějších plastů (lišty, prahy, zrcátka, nárazníky apod.). V zimním období zabráňuje přimrznutí gumového těsnění dveří a zavazadlového prostoru automobilu.

Nezbytná kapalina do ostříkovačů

Než vyrazíte do zimní plískanice, je dobré zkontrolovat hladinu kapaliny do ostříkovačů. Firma DF Partner nabízí dvě zajímavé nemrznoucí směsi do ostříkovačů. První je Sheron Zimní ostříkovač Nano Protect -22 °C ve čtyřlitrovém balení, který výrazně zvyšuje viditelnost z vozu za nepříznivého počasí, a to jak při denním, tak zejména při nočním provozu. Alternativou je Sheron Zimní ostříkovač Lady -22 °C, který patří mezi speciální nemrznoucí zimní směsi do ostříkovačů. Nezámraznost do -22 °C je v našem klimatickém pásmu dostatečná po většinu zimní sezóny.

■ AUTOR: PR DF Partner
FOTO: archiv

PETROL
PARTNER

2 x STŘÍBRO NA DAKARU



DF PARTNER
oficiální distributor EUROL



NĚKDO TO RÁD HORKÉ...

Vedle tradičních kávových variací a běžných čajů jsou na čerpacích stanicích stále více žádané i různé alternativy horkých ovocných nápojů. Několik káv denně není pro řidiče zrovna ta správná zdravá varianta. Nabízí se zdravější alternativa, která je pro chladné dny správnou volbou. Tím je horký ovocný nápoj, který se připravuje z džemů a sirupů.

Alternativa ke kávě

Cestující a zákazníci si po několika šálcích denní kávy rádi dopřejí změnu, která je obdobou klasických ovocných čajů v různých variacích ovoce, typů koření a příchutí. Příjemná vůně lákavě barevného ovocného nápoje a vůně koření, kterou ještě zdobí plátek pomeranče či citronu, případně lístek máty a kousek skořice, je právě tou příjemnou a také zdravější změnou, místo všemi oblíbené kávy.

Takový drink nejen zahřeje, ale také poskytne bohatý zdroj vitamínů a antioxidantů. Aby se v nápoji udržely, nesmíte je dlouho zahřívát, jen ohřát, pořádně promíchat, aby se jednotlivé ingredience mohly propojit společně s ko-

řením. Sladkost i kyselost si můžete regulovat množstvím dodaného medu, cukru, koření či citrusů.

Na přípravu takového nápoje nepotřebuje obsluha mnoho času ani nijak velkou kuchařskou zručnost. Stačí kvalitní suroviny pro základ horkého nápoje a správný recept. Takový nápoj pak servírujeme nejlépe do sklenice ze zesíleného skla z důvodu, aby vynikla barevnost v celém objemu nápoje, chybět nesmí samozřejmě podšálek a dlouhá lžička na promíchání ingrediencí.

Samotné zdobení je pak důležitý detail pro nalákání zákazníka ke koupi takového nápoje. Na čerpací stanice samozřejmě nepatří svařená vína, punče nebo horká griotka, ale i nealko nápoje mají své opodstatnění a účel. A tím je zahřátí, vnímání svěží vůně koření a ovoce. Konzumujeme je pak v příjemném koutu restauračního prostoru shopu, a nikoliv ve spěchu s papírovým kelímkem v ruce.

Na přípravu těchto nápojů jsou nejjednodušší instantní nápoje rozpuštěné v horké vodě. Vhodné jsou i ovocné koncentráty. Nejčastějšími příchutěmi jsou jablko, malina, jahoda, hruška, višň, brusinky a citrusové či exotické ovoce. Složení směsi obsahuje také cukr, přírodní ochucovací ovocné složky, kyselinu citronovou, kyselinu jablečnou i barviva jako např. karamel.

Zahřívací koření

Do horkých nápojů se hodí jako koření skořice, zázvor, kurkuma, kajenský pepř nebo hřebíček. Takové koření má také příznivý vliv na naše zdraví. Kurkuma přispívá ke správné funkci trávicího systému, posiluje imunitu a je skvělým antioxidantem. Výborně působí také na dýchací soustavu a kvalitu pokožky. Již od pradávna je pro své antiseptické a antibakteriální účinky považován za lék zázvor, který podobně jako kurkuma podporuje imunitní systém a dýchací cesty a příznivě působí na zažívání. Na čerpacích stanicích můžete využít služby distributora nebo napřímo místního výrobce, případně se pokusit vyrobit recept ve své vlastní kuchyni. Přinášíme proto pár receptů a nápadů, jak rozšířit přes zimu nabídku bistra.

Co nabízí výrobci

Sirupy od My gastro jsou složeny výhradně z přírodních surovin bez přidaných chemických látek. Každý kousek ovoce je pečlivě vybrán a následně ručně zpracovaný v Česku. Vybírat můžete buď z tropických příchutí jako například ananas, citron, grapefruit, mandarin-

ka, mango, pomeranč nebo z neznámějších našich druhů ovoce jako je angrešt, borůvka, malina, ostružina, černý rybíz, švestka. Z bylinkových jmenujme například bezinku, heřmánek, levanduli, meduňku s badyánem a skořicí, rakytník, zázvor. Vynikající jsou také kombinace ovoce a koření jako například hruška se skořicí či jahoda s mátou.

Příklad: Hruška se skořicí (4 cl sirupu Hrušky se skořicí My Homemade Lemonade a zalít 160 cl horkou vodou).

Se svou nabídkou přichází také společnost Kitl. Ohřáté a okořeněné nápoje skvěle chutnají, jsou to takové vlastně horké limonády. Například švestková či grepová. A jak se takový Sirup vyrábí? Sirupy Kitl s vysokým obsahem ovocné složky se často vyrábí za studena, aby si uchovaly co nejvíce vitamínů, minerálů a dalších zdraví prospěšných látek. Sirupy neobsahují umělá barviva ani aroma.

Příklad: Horká limonáda (40 ml Kitl Syrob, 320 ml horká voda, koření, ozdoba).

Společnost Bidfood distribuuje balení se svými produkty pro gastronomii v praktickém pětilitrovém bag-in-boxu. Pro přípravu horkých nápojů se pak doporučuje ředění sirupu s vodou v poměru 1:8. Například super citrus yuzu je výjimečně bohatým zdrojem vitamínu C a antioxidantů. Yuzu zpracovávají farmáři v Jižní Koreji technikou starou přes tisíc let s použitím cukru a medu. Výsledný nápojový koncentrát má konzistenci podobnou medu a kousky ovoce.

Příklad: Teplý nápoj z Yuzu (35 g, jedna polévková lžice Yuzu tea, 250–350 ml horké vody, pomeranč nebo jiný citrus na ozdobu)

Zdobení nesmí chybět

U podávaného nápoje ve stylové sklenici by nemělo chybět nějaké zdobení. Na jablečnou horkou limonádu se hodí celá skořice, hřebíček a plátek pomeranče, švestkovou limonádu můžete ochutit skořicí, badyánem a plátkem červeného pomeranče, horký grep zase dobře chutná s kardamomem a plátkem citronu a např. bezová limonáda je aromatická a stačí doladit plátkem jablka a pár kousky hřebíčku.

Pro inspiraci

Horký mošt (100% jablečná šťáva lisovaná za studena si zachovává všechny cenné přírodní látky a vitamíny).

Nejjednodušší tip na horký jablečný mošt s medem: Jablečný mošt 0,2 l, voda 0,04 l, 1 lžička medu, 1 lžička citronové šťávy, 1 celá skořice, 2 hřebíčky a na ozdobu plátek citronu či jablka. Mošt mírně naředěný vodou s kořením zahřejeme, ale nevaříme, aby se nezničily vitamíny. Dochutíme medem a citrusovou šťávou. Ozdobíme plátky ovoce a skořice.

Brusinkový punč (50 g brusinkového džemu, 500 ml jablečného moštu, 500 ml vody, šťáva z ½ citronu, koření na punč, hruškový kompot s jeřabinami).

V hrnci smíchejte jablečný mošt a vodu s brusinkovým džemem. Ohřejte vodu k bodu varu a na závěr přidejte koření a do každého šálku přidejte 1 lžici hruškového kompotu s jeřabinami, dochutěte citronovou šťávou.

Ostružinový svařený nápoj (Na 1 l nápoje budete potřebovat 50 g ostružinového džemu bez semínek, 2 hrušky 500 ml hruškového džusu, 500 ml vody, šťávu z půlky citronu, koření na svařák).

V hrnci smíchejte hruškový džus a vodu s ostružinovým džemem a kousky hrušky, Ohřejte, lehce povařte na závěr přidejte koření. Dochutěte citronovou šťávou.

Rakytníkový punč s malinami (50 g rakytníkového džemu, 50 g malinového džemu bez semínek, 0,5 l jablečného moštu, 0,2 l vody, šťáva z 1 citronu, koření na punč).

V hrnci smícháte džemy, mošt a vodu, ohřejete, na závěr přidejte citronovou šťávu a dochutěte kořením.

Horká broskev nebo meruňka (750 ml nálevu z broskového nebo meruňkového kompotu, 250 ml pomerančového džusu, 1 lžice limetkové šťávy, třtinový cukr dle chuti, 2 celé skořice, 15 hřebíčků).

V hrnci smíchejte nálev z kompotu a džus, přidejte cukr, koření, přiveďte k varu. Povařte asi 10 minut.

Pikantní zázvorový rozehríváč (50 g čerstvého zázvoru, 250 ml vody, 1 malá chilli paprička, 4 lžice medu, 80 ml jablečného octa, 1/2 citronu).

Zázvor nakrájejte na tenké plátky, přidejte do hrnce s vodou a chilli, vařte, vmíchejte med, citronovou šťávu a jablečný ocet. Můžete nechat vychladnout a pít namíchané s 30 ml sody nebo toniku.

■ AUTOR: Gabriela Platilová
FOTO: archiv



NOVOROČNÍ PŘEDSEVZETÍ LZE PLNIT I NA ČERPACÍ STANICI

Mnoho lidí začíná nový rok nějakým předsevzetím. Často mezi ně patří plán shodit nějaké to kilo, nabrané během vánočního hodování. Lze něco takového splnit i když často musíte doplňovat energii na čerpacích stanicích?

Při snaze o hubnutí je důležité vědět, kterým potravinám se vyhnout nebo je konzumovat jen v omezeném množství. K potravinám, které mohou negativně ovlivnit váš dietní plán, patří především vysoce zpracované jídlo, rychlé občerstvení a potraviny s vysokým obsahem přidaných cukrů. Tato jídla často obsahují velké množství kalorií, ale nabízí jen málo živin, což může vést k nadměrnému příjmu energie bez pocitu sytosti. Příklady zahrnují slazené nápoje, pečivo, čokoládové tyčinky a fast food jako jsou hamburgery, hranolky a jiné smažené pochutiny. Tyto potraviny také často obsahují trans-tuky a vysoké množství sodíku, které mohou zvyšovat riziko zdravotních problémů, jako jsou srdeční onemocnění a vysoký krevní tlak.

Dalším typem potravin, co nejíst, když chcete zhubnout, jsou ty, které mají vysoký glykemický index. Tyto potraviny způsobují rychlý nárůst hladiny krevního cukru, následovaný stejně prudkým poklesem, což může vést k pocitům hladu a přejídání. Mezi tyto potraviny patří bílý chléb, rafinované obiloviny, některé druhy kukuřičných lupínků a sladké pečivo. Dlouhodobé nadměrné konzumování těchto potravin může nejen ztížit hubnutí, ale i přispět k vývoji inzulinové rezistence, což je krok k diabetu typu 2. Zaměřte se raději na potraviny do diety, které poskytují postupně uvolňovanou energii a podporují dlouhotrvající pocit sytosti, jako jsou celozrnné produkty, luštěniny a zelenina bohatá na vlákninu.

Češi patří v rámci střední Evropy k největším hříšníkům v oblasti stravovacích návyků. Míra nadváhy a obezity, která může být ukazatelem nevhodného příjmu živin v populaci, ve všech věkových skupinách roste. Podle Státního zdravotního ústavu v současnosti nadváhou nebo obezitou trpí více než 60 % Čechů. Problémem je i vysoká konzumace masa, kterého podle statistik z roku 2022 každý obyvatel ČR v průměru snědl 82,9 kilogramů. Nabídka společnosti Shell míří na ty zákazníky, kteří si uvědomují, že změnou jídelníčku mohou přispět svému zdraví i planetě.

Vstříc milovníkům zdravé stravy

Potraviny vhodné pro hubnutí lze najít i z čerpacích stanic, které rok co rok více vycházejí vstříc zákazníkům, kteří prefe-



rují zdravou výživu. Gastronomická nabídka hraje u čerpacích stanic stále větší roli obecně. Pokud navštívíte restauraci u čerpací stanice jednou za čas, nemusíte mít obavy. Je-li váš jídelníček po zbytek doby nutričně vyvážený, jednorázová návštěva vám výsledky nijak nezkazí. Pokud se však u pump stravujete pravidelně, musíte pečlivě zvážit výběr jídla, aby to nepokazilo vaše dlouhodobé cíle.

Kdo je kritikem rychlého a možná ne tak úplně zdravého stravování na pumpách, z obliby hot dogů asi nadšený nebude. Všechny společnosti ale připomínají, že samozřejmě nabízejí i zdravé alternativy. Třeba saláty, jogurty, polévky, vegetariánské i veganské pokrmy. Zástup hladových

motoristů má ale evidentně jasno, čím rychle zaplnit žaludek.

Jak si vybírat vhodné jídlo

Při výběru vhodného pokrmu stačí pouze trochu přemýšlet. Hledejte v nabídce klíčová slova jako „smažené“, „křupavé“, „smetanové“, „zapečené“, „kynuté“, „plněné“, „krémové“ nebo „se syrovou omáčkou“ – pod těmito slovy se většinou ukrývá spousta zbytečných kalorií. Takovým jídlům je vhodné se raději vyhnout.

Místo toho se zaměřte raději na položky v menu s některým z následujících označení: dušené, dušené na/v páře, vařené, pečené, pošírované, grilované, opékané, restované, flambované. Raději než hranolky, knedlíky či krokety si dejte vařené brambory, dušenou rýži, kuskus, bulgur, případně menší porci těstovin.

Sladkým pokrmům, jako jsou ovocné knedlíky, buchtíčky se šodó, palačinky nebo nudle s mákem, je lepší se vyhnout. Tato jídla jsou plná jednoduchých cukrů a obsahují většinou zbytečně velké množství tuků. Mají naopak nízký podíl bílkovin, proto vás příliš nezasytí a brzy zase budete mít hlad. Vhodnými nápoji jsou především čistá nebo minerální voda, v omezené míře ovocné šťávy. Sladkým nápojům je třeba se vyhnout.

I nápoje mohou být „zdravé“

Určitou změnu ale čerpací stanice v prodejních statistikách evidují, a tou je ☞



➔ zájem o nový druh nápojů. „Trend zdravého životního stylu se projevuje dvojnásobným růstem v kategorii vitamínových a funkčních vod, v poslední době i sportovních drinků. Omezují se nákupy nápojů s vysokým obsahem cukru,“ dodává Lada Gadas z Orlen Unipetrol s tím, že prodeje energy drinků po dlouhých letech růstu mírně klesají.

Třeba síť MOL má na vybraných stanicích koncept Fresh Corner, který nabízí čerstvě připravované sendviče, toasty a panini i sladké a slané pečivo a denně dva druhy polévek. OMV zase zařadila čerstvě připravené sendviče, jejíž recepturu připravil šéfkuchař Emanuel Ridi.

Zdravé alternativy v síti Orlen

Zdravá a nízkokalorická jídla samozřejmě najdeme i v síti Orlen, který je s více než čtyřmi stovkami čerpacích stanic největším řetězcem rychlého občerstvení v Česku. Ve svém konceptu Stop Cafe nabízí i některá zdravá jídla, na která jsou zákazníci zvyklí z restaurací či specializovaných obchodů. Základní gastronomickou položkou na čerpacích stanicích Orlen sice zůstává hot dog, ale k němu dnes hlavně na dálničních pumpách přibyla pestrá paleta moderních pokrmů s důrazem na zdravou výživu. Vedle hlavních jídel a salátů jsou k dispozici také snídaňová menu, jejichž součástí jsou také jogurty, zeleninové a ovocné saláty nebo čerstvě lisované ovocné a zeleninové šťávy. Klíčová je kvalita surovin i postup



přípravy. Jídla jsou dnes připravována ve speciálních pecích bez jakéhokoliv přídavného tuku, a to včetně hranolek.

Občerstvení gastronomického konceptu Stop Cafe od Orleu získává stále větší popularitu díky pestré mezinárodní kuchyni, která nabízí široký sortiment od tradičních pokrmů z Itálie, Řecka a Španělska a nevyhýbá se ani populárním receptům asijské kuchyně. V nabídce najdete například burgery, tortilly, falafel, těstoviny, rýži, wrapy nebo teplé sendviče, v jídelníčku najdou své i vegetariáni. Větší čerpací stanice nabízí bohaté snídaně jako čerstvě míchaná vejce se slaninou nebo sázená vejce. V nabídce samozřejmě zůstává stá-

le oblíbená česká klasika jako svíčková na smetaně, vepřové výpečky či hovězí guláš, ale vedle toho nechybí ani několik druhů těstovin, salátů, steaků a vegetariánských produktů.

Bezmasé pochoutky u Shellu

Řetězec Shell zase spolupracuje s fresh bary Fruitissimo. Díky tomu zde mohou nabídnout bezmasé občerstvení Shell Café, z něhož si vyznavači zdravé stravy určitě vyberou. Kromě nutričně bohatých jídel obsahujících například falafel, hummus, červenou řepu, pečené batáty nebo kokosový jogurt jsou v nabídce i alternativy k masovým jídlům. Jde o veganský hot dog Gourmet Veggie a Veganské nugetky. Dalšími „zdravými“ produkty jsou Poke miska Quinoa & Falafel, Poke miska Quinoa & Batáty, Panini s mozzarellou a rajčaty, Smoothie miska s mangem nebo Ovesná miska s ořechy a červeným ovocem nebo snídaňové misky s ovesnými vločkami, kokosovým jogurtem a svěžím mangem.

Některým lidem brání v přechodu ke zdravějšímu stravování vyšší ceny některých bezmasých produktů. Stále více značek se tak v současnosti snaží dosáhnout toho, aby byly masové a vegetariánské potraviny cenově vyrovnané. „Chceme řidiče povzbudit k tomu, aby na svých cestách aspoň někdy sáhli i po bezmasém občerstvení. Věříme, že budou překvapení nejen jeho vynikající chutí, ale také tím, jak skvěle se budou po lehkém jídle cítit za volantem. Navíc nové produkty jsou cenově srovnatelné s naším tradičním sortimentem. Nej-



prodávanějším produktem Shell Café je už řadu let hot dog, ale nyní je k dispozici i jeho rostlinná alternativa," uvádí Jan Čap-ský, ředitel provozu čerpacích stanic Shell v Česku a na Slovensku.

Vše do rohlíku u OMV

Alternativu oblíbených hot dogů, které jsou zářivým příkladem nezdravé gastro-nomie, nabízí od loňského roku řetězec OMV. Jedná se o občerstvení „Dorohlíku“, které se dnes nabízí už na čtyřech čerpacích stanicích. Originální český gastro koncept, za kterým stojí Lukáš Nádvorník spolu s šéfkuchařem restaurace Monarch, si zákazníci rychle oblíbili.

Zákazníci čerpacích stanic preferují zpravidla rychlé občerstvení. Zároveň dávají přednost nabídce z čerstvých surovin a samozřejmě jim občerstvení musí chutnat. Proto zavedla již před několika lety síť čerpacích stanic OMV do svého sortimentu sendviče z čerstvých ingrediencí připravované přímo na čerpacích stanicích podle aktuální spotřeby. Koncem loňského roku, záhy po představení zajímavého českého konceptu „Dorohlíku“, rozšířila OMV na dvou pražských a jedné brněnské čerpací stanici nabídku občerstvení o tuto netradiční specialitu. Vzhledem k pozitivním ohlasům se nyní občerstvení „Dorohlíku“ rozšiřuje na čtvrtou čerpací stanici OMV. Jedná se o nezvyklou kombinaci rozpečeného rohlíku s čerstvě uvařenou náplní typického českého jídla, jako je například kuře na paprice, španělský ptáček, kopro-va s vejcem, kachna se zelím nebo hovězí Stroganov či hlívo-vý guláš. Všechna jídla jsou vařena pod dohledem šéfkuchaře, šokově zmrazena a následně v moderním



automatu plněna do vlastních upečených rohlíků. I když se také nejedná o dietní jídla, rozhodně mají vyšší hodnotu než vyu-

zený párek nebo masná klobása. Jinak lze pochválit nabídku některých dálničních čerpacích stanic OMV, které disponují plnohodnotnou restaurací s vlastními kuchaři, kteří zde připravují čerstvé pokrmy české i mezinárodní kuchyně. Cestovatelé určitě znají Mikulášov a Pávov na D1 nebo velkou čerpací stanici na D46 u Prostějova.

O poctivou gastronomii se snaží také české sítě čerpacích stanic. Určitě stojí za zmínku řetězec KM Prona, který však preferuje spíše českou kuchyni, dobře se najíte u některých čerpacích stanic Eurobit, kde pro změnu sází na americké recepty, nebo One1, kde se snaží o netradiční nápady z české i mezinárodní kuchyně ve „fast-foodovém“ balení.



■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv

CO SE VŠECHNO ZMĚNILO

Nový rok přinesl velké množství změn ve mzdové oblasti. Nabízíme vám shrnutí těch nejdůležitějších, které se nevyhnuly ani zaměstnavatelům na čerpacích stanicích.

Dohoda o provedení práce (DPP)

Od 1. ledna činí rozhodný příjem pro DPP 11 500 Kč včetně. Od této výše odměny je nutné odvést sociální a zdravotní pojištění a při nepodepsání prohlášení poplatníka také zálohovou namísto srážkové daně. V našem porovnání staré a nové úpravy uvádíme variantu, kdy zaměstnanec neučinil prohlášení poplatníka daně z příjmů, tj. „nepodepsal růžové prohlášení“ a neuplatňuje tak slevu na dani.

V roce 2024, pokud byl příjem na DPP do 10 000 Kč (včetně hraniční hodnoty 10 000 Kč), pak příjem nepodléhal sociálnímu a zdravotnímu pojištění, ale pouze srážkové dani ve výši 15 % (v případě neučiněného prohlášení). Pokud příjem přesáhl částku 10 000 Kč, podléhal pojistným odvodům a zálohové dani. Pokud je příjem na DPP od 1. ledna 2025 do 11 499 Kč, pak nebude podléhat sociálnímu a zdravotnímu pojištění, ale opět pouze srážkové dani ve výši 15 % (v případě neučiněného prohlášení). Pokud příjem z DPP bude činit 11 500 Kč a více, bude podléhat odvodům sociálního a zdravotního pojištění i zálohové dani. Nová hranice pro odvod pojistného se navíc bude každoročně měnit, neboť je navázána na průměrnou mzdu.

Již od 1. července 2024 je povinností zaměstnavatele oznamovat nástup do zaměstnání u všech zaměstnanců na DPP a za každý kalendářní měsíc odesílat na ČSSZ přehled, kde bude uveden jejich příjem – i pokud bude nulový. Tato povinnost zůstává i nadále v platnosti.

Dohoda o pracovní činnosti (DPČ)

Od 1. ledna 2025 rozhodný příjem pro zaměstnání malého rozsahu, které je právě nejčastěji využíváno u zaměstnanců na DPČ, činí 4500 Kč včetně. Od této výše odměny je nutné odvést sociální a zdravotní pojištění a při neučiněném prohlášení k dani také zálohovou namísto srážkové daně.

Opět si připomeneme pro srovnání stav do konce roku 2024 a stav od 1. 1. 2025. Dotsud platilo, že pokud byl příjem na DPČ do 3999 Kč (včetně hraniční hodnoty 3999 Kč), pak příjem nepodléhal sociálnímu a zdravotnímu pojištění, ale pouze srážkové dani ve výši 15 % (v případě neučiněného prohlášení k dani). Pokud příjem činil 4000 Kč a více, podléhal pojistným odvodům a zálohové dani.

Od 1. ledna 2025 se tedy zvyšuje limit pro odvod sociálního a zdravotního pojištění na 4500 Kč (včetně hraniční hodnoty 4500 Kč). Pokud je příjem na DPČ do 4499 Kč, pak nebude podléhat sociálnímu a zdravotnímu pojištění, ale pouze srážkové dani ve výši 15 % (v případě neučiněného prohlášení). Pokud příjem bude činit 4500 Kč a více, bude podléhat pojistným odvodům a zálohové dani. Nová hranice pro odvod pojistného se navíc bude stejně jako u DPP každoročně měnit, neboť je navázána na průměrnou mzdu.

Sleva na pojistném pro pracující důchodce

Starobní důchodci, kteří pracují, mají od ledna 2025 nárok na slevu ze sociálního pojištění. Na pojistném tak nyní ušetří 6,5 %. Sleva se týká zaměstnanců i OSVČ, kteří splňují zároveň dvě podmínky:

1. Dosáhli důchodového věku
2. Získali nárok na výplatu starobního důchodu v plné výši

Sleva 6,5 procenta z vyměřovacího základu zaměstnance v praxi znamená, že pracující důchodci nebudou muset platit důchodové pojištění a díky tomu jim významně stoupne čistá mzda.

Zaměstnanec slevu uplatňuje u zaměstnavatele. Tomu musí doložit, že má nárok na důchod v plné výši a že ho pobírá. Může to učinit dvojím způsobem:

1. Doloží rozhodnutí o přiznání starobního důchodu a čestného prohlášení o nároku na výplatu starobního důchodu v plné výši.

2. Doloží potvrzení plátce důchodu (nejčastěji ČSSZ) o pobírání starobního důchodu v plné výši s uvedením dne, od něhož výplata starobního důchodu v plné výši náleží.

Samotná žádost nemusí mít nutně písemnou formu, lze to ale doporučit.

Změny u srážek ze mzdy od 1. 10. 2024

Pokud má zaměstnanec čtyři a více exekucí, budou jeho srážky vyšší. Nově se budou srážet dvě třetiny zbytku čisté mzdy i na nepřednostní pohledávky, stejně jako to platí u přednostních (postaru srážka pouze z jedné třetiny).

Výjimkou jsou dlužníci s nízkým příjmem, starobními, invalidními nebo sirotčími důchody, jejichž třetina mzdy je nižší než 1089 Kč. Ti nebudou mít zvýšené srážky. U nových exekucí se srážky mění až od začátku měsíce po doručení nového rozhodnutí (např. rozhodnutí doručené 2. 10. se projeví v listopadové mzdě). Běžné výživné na dítě už nebude zaměstnavatel zadržovat během insolvenčního řízení, ale bude ihned vypláceno oprávněné osobě. Srážky na náklady insolvenčního správce budou nově pokrývat zálohy na náklady insolvenčního správce před schválením oddlužení. Novela se vztahuje i na exekuce zahájené před 1. 10. 2024.

Pokud má dlužník více než čtyři exekuce, bude tak splácet rychleji, protože se z druhé třetiny čisté mzdy bude srážet i na nepřednostní dluhy. Pokud má dlužník důchod a nízký příjem, může spadat pod ochranná pravidla. Tato změna má motivovat dlužníky k řešení dluhů, například přes oddlužení.

■ AUTOR: Petra Brožová,
Autorka je manažerkou metodiky účetnictví se zaměřením na obor čerpacích stanic,
Kodap Liberec
FOTO: archiv

PODÍL BENZINOVÝCH MOTORŮ KLESL POD 50 %

V roce 2024 bylo na českém trhu registrováno 231 600 nových osobních automobilů, což je o 4,6 % více než v předchozím roce. Postupně se začíná projevovat vyšší nákupní apetit spotřebitelů i firem spojený s ožíváním ekonomiky, avšak poptávka po osobních vozidlech se nadále drží pod předcovidovými čísly.

Trvalá oblíbenost SUV

Ke konci roku 2024 dosáhl podíl registrovaných SUV a terénních vozů 48,4 %. Pokračuje tedy růst této kategorie v porovnání s minulými roky a tento segment tak nadále zůstává nejdominantnějším v počtu nových registrací osobních automobilů. Mírný nárůst lze pozorovat v kategorii vyšší střední třídy, a to na 4,7 %. Vyšší poptávka po dražších vozech souvisí i s doběhem automobilů koupených v roce 2023 před koncem možnosti daňových odpočtů pro auta s cenou nad 2 miliony korun.

Podíl automobilů s benzínovým pohonem v roce 2024 poprvé klesl pod hranici 50 %. Naopak podíl plně elektrických vozů (BEV) dále rostl a přibližuje se k hranici 5 % podílu. Zatímco podíl automobilů s benzínovým motorem se v posledních letech snižoval, podíl naftových automobilů je stabilní a dosahuje zhruba 22 %. Výrazně však roste segment hybridů (HEV), které v roce 2024 navýšily svůj podíl na 19,6 %. Elektromobily (BEV) dosáhly podílu 4,7 % a plug-in hybridní vozidla (PHEV) podílu 2,5 %. Nárůst prodeje BEV a PHEV byl ovlivněn zejména dotacemi, pozitivní vliv má

také plnění ESG kritérií, kterého firmy dosahují zařazením elektromobilů do svých flotil.

Stáří vozového parku se snižuje

Počet registrovaných nových vozů roste a počet ojetých dovezených vozů klesá. Průměrné stáří vozidel se tak snížilo na 10,5 let. Registrace dovezených ojetých automobilů za rok 2024 dosáhly 140 397 vozů. To představuje pokles o 8,8 % oproti předchozímu roku. Průměrné stáří importovaných ojetých automobilů s první registrací v České republice se stále mírně zlepšuje a pohybuje se kolem 10 let.

Vliv odložené poptávky z minulých let v největší míře odezněl a bude mít pouze malý vliv na nové registrace. V roce 2025 se tak přes silnější ekonomický růst očekává počet registrací na úrovni roku 2024, a to v rozmezí 225–240 tisíc automobilů. Rozhodujícím parametrem zůstává cenová dostupnost automobilů, a proto bude pro automobilky důležité nabídnout spotřebitelům atraktivní ceny a podmínky financování.

Krise evropského automobilového průmyslu bude pokračovat i v roce 2025. Zejména němec-

ké automobilky plánují propouštění pracovníků a potenciální uzavírání továren s cílem optimalizovat výrobní kapacity. Tuzemské automobilky plánují po rekordním roce 2024 také snížit výrobní kapacity. Evropské automobilky čelí tlaku na rychlý přechod k elektromobilitě, aby splnily přísnější emisní limity EU a vyhnuly se vysokým pokutám. Od roku 2025 jsou zavedena cla na dovoz čínských automobilů, což navýší jejich cenu. Čínské firmy na to reagují přesunem výroby do Evropy.

Evropa se elektrizuje

Evropský automobilový trh dosáhl v roce 2024 celkových prodeje přes 12 milionů vozů, což představuje meziroční nárůst o 3 %. Zasloužily se o to hlavně elektromobily a oživení poptávky po kompaktních a středních SUV. Nejprodávanejší značkou zůstává Volkswagen s celkovými prodeji 1,5 milionu vozů, druhá byla Toyota, která prodala přes 1 milion vozů a třetí je francouzský Peugeot s 850 tisíci automobily.

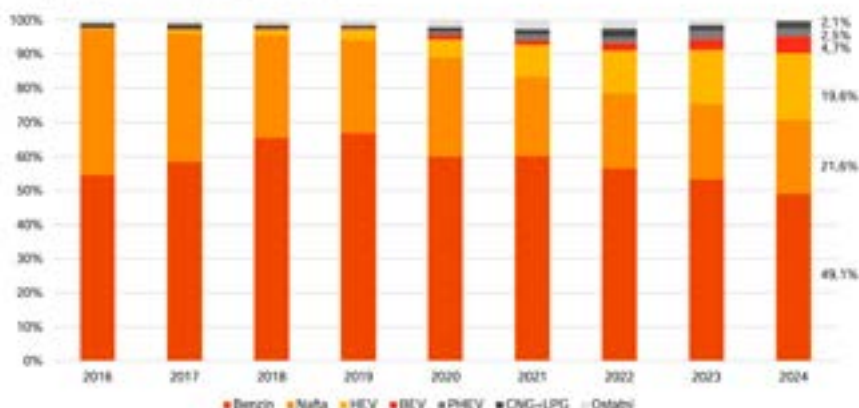
Elektromobily (EV) a plug-in hybridy (PHEV) pokračovaly ve svém růstu, přičemž jejich podíl na trhu dosáhl rekordních 25 %. Nejvýznamnějším hráčem v tomto segmentu byla Tesla s modely Y a 3. Až za nimi se v žebříčcích prodeje umístily elektromobily koncernů Volkswagen (ID.4 a ID.3) nebo Hyundai (Ioniq 5 a 6).

SUV zůstala nejpobulárnější kategorií, tvořící přes 45 % prodeje. Nejprodávanejšími SUV jsou Volkswagen Tiguan, Peugeot 3008 a Toyota RAV4. Svou oblibu mezi evropskými zákazníky si však i nadále drží malé a kompaktní vozy. Těmto kategoriím dlouhodobě dominují modely Renault Clio a Volkswagen Golf. Kategorie luxusních vozů zažívá stabilní nárůst už několik let. Neochvějnou vedoucí pozici si drží především, modely Mercedes-Benz třídy E a BMW řady 5.

V západní Evropě se prodalo celkem osm milionů nových automobilů, ve střední a východní Evropě to byly čtyři miliony. Statistika prodeje v těchto státech vedou hlavně značky Dacia a Škoda. Očekává se, že v roce 2025 bude podíl elektromobilů a hybridů pokračovat v růstu, a to díky novým modelům a rozšiřování nabíjecí infrastruktury. Tradiční spalovací motory si však nadále udrží svou roli v mnoha segmentech.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
ZDROJ: SDA, PwC

Graf: Podíl druhu pohonu na registracích nových osobních automobilů na českém trhu v letech 2016-2024



Zdroj: SDA, analýza PwC

PRO VELKOU RODINU



Hirošimská automobilka Mazda míří do vyšších segmentů. Po předloňském modelu CX-60 rozšířila svoji evropskou nabídku o jeho prodlouženou verzi – model CX-80. Bezmála pět metrů dlouhé SUV nabídne pohodlí až sedmi cestujícím. Kromě povedeného šestiválcového turbodieselu se nabízí také s výkonným plug-in hybridem, který kombinuje atmosféricky plněný benzinový čtyřválec a elektromotor.

V prémiových vodách

S modelovou řadou CX-60 vstoupila Mazda do prémiového segmentu. Tedy alespoň svou koncepcí. Automobil má totiž podélně uložené motory, které prostřednictvím osmistupňové automatické převodovky pohání primárně zadní kola. Loni poměrně rozměrnou CX-60 doplnila ještě řada CX-80, která je o 25 cm delší a o 2,4 cm vyšší, automobil se celkově prodloužil na bezmála pět metrů a rozvor přesáhl tři metry. Přední část až ke středovému sloupku zůstala beze změn stejně jako zadní převis, částečně se změnil tvar zadních sdružených světel, která byla protažena blíže k logu, a také spodní část nárazníku s decentním difuzorem a odrazkami. U CX-60 výrazné koncovky výfuku tentokrát

zmizely pod nárazníkem jak u hybridu, tak u verze s turbodieselem.

Konfigurace interiéru se řídí podle potřeb zákazníka. Alternativy se nabízejí u druhé řady, kde lze zvolit buď třímístnou lavici nebo dvě samostatná sedadla s volnou uličkou, popřípadě středovou konzolí. Při plném obsazení zbývá za sedadly zavazadlový prostor o objemu 258 litrů, postupným sklápěním sedadel se pak dostanete při dvoumístném uspořádání až na využitelný objem 1971 litrů (po střechu).

Víko zavazadelníku je elektricky ovládané, a když nemáte volné ruce, lze otevírání aktivovat senzorem pod zadním nárazníkem. Na rozdíl od CX-60 můžete lavici ve druhé řadě posouvat v rozsahu 120 mm a naklápět opěradlo od 15° do 33°. Vpředu je také

o 35 mm a ve druhé řadě o 12 mm více prostoru nad hlavou než u modelu CX-60. Sedadla ve třetí řadě byla navržena tak, aby se zde pohodlně usadil cestující do výšky 170 cm.

Jako v BMW

Sedadlo řidiče i volant se nastavuje elektricky, systém personalizace navíc provádí automatické korekce u každého řidiče pomocí kamery, která detekuje polohu očí. Mazda zůstává věrná klasice a dotykové displeje zde nenajdete. Pro každou funkci je k dispozici tlačítko. Infotainment Mazdy připomíná původní systém iDrive od BMW. Ovládá se rozměrným kolečkem na širokém středovém panelu mezi sedadly.

Výdechy třízónové klimatizace najdete i ve třetí řadě, ovládat teplotu a intenzitu mohou také cestující ve druhé řadě. Varianta s plug-in hybridním pohonem je navíc vybavena systémem předchlazení a předehřívání, který umožňuje temperovat teplotu interiéru na mobilním telefonu prostřednictvím aplikace MyMazda pomocí lithiového akumulátoru bez chodu motoru. Interiér je obložen kvalitními měkčenými materiály, luxusní atmosféru při jízdě v noci umocňuje ambientní osvětlení a prémiový nádech dodává i audiosystém značky Bose.

Motorový program tvoří ušlechtilý vznětový šestiválec Skyactiv-D o zdvihovém objemu 3,3 litru (187 kW) a plug-in hybrid, který kombinuje 2,5litrový zážehový čtyřválec Skyactiv-G (141 kW) s výkonným elektromotorem (129 kW) a lithium-iontovou baterií o kapacitě 17,8 kWh. Celkově poskytuje tato kombinace systémový výkon 241 kW a točivý moment až 500 N.m. To umožňuje automobilu s pohotovostní hmotností bezmála 2,2 tuny zrychlení z klidu na 100 km/h za 6,8 s, nejvyšší rychlost je 195 km/h. V případě potřeby zvládne velká mazda brzděný přívěs do hmotnosti 2,5 tuny

Výkonný plug-in hybrid

Jak turbodiesel tak PHEV využívá k přenosu síly na kola osmistupňovou samočinnou převodovku s klasickou spojkou namísto měniče točivého momentu. Široký rozsah převodů osmistupňové převodovky umožňuje dosáhnout rovnováhy při využívání výkonné i momentové křivky pro optimální poměr výkonu a nízké spotřeby. Dlouhodobě lze u PHEV při nepravidelném nabíjení akumulátoru dosáhnout průměrné spotřeby do 9 litrů na 100 km. Pokud však máte možnost nabíjet doma i v práci, může se spotřeba benzínu výrazně přiblížit nule.

Akumulátor se jízdou v EV módu nevybíje úplně, ale stále si drží cca 25 procent nabití. Z běžné zásuvky se tak bez problémů dobije asi za sedm hodin, z třífázového wallboxu výkonem 7,2 kW za necelé dvě a půl hodiny. Udávaný dojezd 60 km v čistě elektrickém režimu není reálný, v teplotách okolo nuly lze ujet jen něco málo přes 40 km. Na rozdíl od většiny současných plug-in hybridů, které pohání druhou nápravu elektromotorem, využívá mazda k přenosu točivého momentu na všechna kola spolehlivou vícelamelovou spojku. U verze PHEV navíc systém při distribuci síly na jednotlivá kola důmyslně kombinuje primární brzdový systém s rekuperačním brzděním.

Podvozek s předními dvojitými licho-běžníkovými rameny a zadní víceprvkovou nápravou nabízí solidní jízdní komfort i na nerovnostech. Odpružení je spíše komfortní, přesto nabízí mazda přiměřeně sportovní projev, který umocňuje systém KPC zajišťující neutrální chování díky přibrzdování vnitřního zadního kola při průjezdu zatáčkou.

Největší mazda všech dob představuje cenou a prostorem hozenou rukavici středně velkým prémiovým SUV a luxusním MPV. Tam kde ceník většiny těchto modelů začíná,



tam u mazdy končí. I když je třeba přitom zkoušet určité kompromisy, celkově se jedná o solidní nabídku pro početné rodiny, které nechtějí jezdit v osobních dodávkách, jaké dnes představují modely Volkswagen nebo Mercedes. Základní verze CX-80 s plug-

-in hybridním pohonem stojí 1 415 790 Kč, testované provedení, které vidíte na fotkách představuje lépe vybavenou variantu Homura Plus, která přijde na 1 667 490 Kč.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



JÁ ŘÍDÍM A ALEŠ MI DO TOHO MLUVÍ...

Herec, moderátor a dabér Michal Jagelka najezdí po celé republice dost kilometrů nejen za prací. Je zároveň dvorním řidičem svého životního partnera a moderátora Aleše Cibulky, který řidičák vůbec nemá. Po Praze ale jezdí oba nejradši MHD.

Jak vzpomínáte na dobu, kdy jste si dělal řidičák?

Jako na nádherný čas malin nezralých! Řidičák jsem si dělal v devatenácti v roce 1996 a nikdy nezapomenu na svého učitele z autoškoly, pana Staníka. Byl hodný a trpělivý, užíval jsem si to. Když mi poprvé předal volant kdesi na parkovišti na Jarově a vyzval mě, abych se s favoritem prvně v životě na jedničku sám rozjel, rozklepala se mi kolena. A vidíte, nakonec jsem to po několika letech dotáhl až na moderátora motoristického pořadu v televizi. Na Primě jsme s Petrou Volákovou, dnes Eliášovou, moderovali několik roků Autosalon. Díky tomu jsem si zkusil řídit auta, o kterých by se mi jinak v životě ani nesnilo.

Vybaví se vám nějaký pestrý zážitek ze začátků řízení?

Těch by bylo milion! Třeba už ten, kdy jsem poprvé seděl sám ve Škodě 105 bleděmodré barvy, kterou jsem za třicet devět tisíc koupil v autobazaru v Holešovicích. Ta první cesta domů na Žižkov byla vpravdě hororová. Vůbec nevím, jak jsem to odřídil. Pak jsme vyrazili na první výlet do Kladna a tam jsme si měnili parkovací místo se samotným Jaromírem Jágrem! To auto mě trápilo asi dva roky. Jednou mě nechalo ve štychu ve špičce na křižovatce Bulhar. Prostě nejelo a já zablokoval půlku Prahy. Tohle mi ten vůz dělal často. Že zkrátka zničehonic nejel. Jindy jsem zas dojel s píchlým a vypuštěným kolem ze Žižkova až na Václavské ná-

městí. Říkali jsme mu láskyplně Modrásek, ale bylo to auto z Feratu...

Jak zvládáte zimní řízení, když jezdíte na chalupu?

Na chalupu jezdíme celoročně, a i když umíme jet i autobusem, auto je pohodlnější z hlediska převozu zavazadel, nákupu a našeho psa, takže, když to jenom trochu jde, jedeme autem. Snažím se jezdit bezpečně v létě i v zimě, nedělám v tom rozdíl. Základem je jednoduše přizpůsobit jízdu počasí a stavu vozovky. A být ohleduplný k ostatním účastníkům silničního provozu. Předvídat a snažit se být o dva kroky napřed, sledovat provoz okolo. Když na silnici vidím některé řidiče, jak jezdí agresivně a vysloveně špatně, strašně mě to

štvě. Nejvíc nesnáším nebezpečné předjíždění a pak také vysokou rychlost v obci. Kdyby tam vběhlo zvíře anebo dítě, je malér. Obrovské množství řidičů má problém dodržet v obci padesátku. To prostě nechápu. A ještě k té zimě. Když hlásí meteorologové opravdu krutou ledovku a očekávají celorepublikovou kalamitu, tak zkrátka nikam nejedu.

Váš partner Aleš Cibulka se nám v rozhovoru „pochlubil“, že řidičák nemá, a že vy jste u vás doma „řidič“. Proč myslíte, že Aleš neřídí?

Aleš je takový ten typický jedinec, který se prostě pro řízení automobilu nenarodil. Nemá na to buňky, talent, netrpí ani onou touhou to auto řídit. Takových, co se pro řízení nenarodili, je bohužel strašně moc, ale řidičák nakonec z nějakého pro mě záhadného důvodu získali. Neměli tu obdivuhodnou sebereflexi jako Aleš. A krom toho je to pro něj nadměru pohodlné. Já řídím a on mi do toho mluví.

A co vám tak Aleš při řízení radí?

No on radí i navigaci a dokonce se dohaduje i s autoatlasem. Ví nejlíp kam, kudy a jak jet. Třeba řekne: „Ne, tohle nemůže být Ostrava. Ta je jinde.“ Vjedeme pak do velkého zakouřeného města, míjíme ceduli s nápisem „Ostrava“ a on ani nehne brvou: „Oni to mají na těch cedulích blbě.“

Přemlouval jste ho někdy, ať si řidičák udělá?

Kdysi, před mnoha lety, jsme snad spolu o tom mluvili. Ale dnes vím, že by byl nebezpečný sobě i okolí. Takže jsem rád, že je to tak, jak to je. A kdyby ho to náhodou napadlo, já bych ho tam nepustil!

Bavíte se v autě i o pořadu Sejdeme se na cibulce, který má nyní Aleš na TV Barrandov?

My spolu mluvíme strašně rádi. Pořád. Takže samozřejmě řešíme i práci a všechno probíráme doma, na chalupě i v autě. Ze vzkříšeného Sejdeme se na Cibulce mám velikou radost. A myslím, že tu radost mají především diváci. Aleš moderátorsky zraje a je to na jeho výkonu vidět. A je to chytrý a vtipný. Takových pořadů je dnes hrozně málo a divákovi chybí. Všechny reality show už máme všichni, řekl bych, plné zuby...

Jaké benzínky máte nejraději? Máte svoji oblíbenou?

Benzínky beru za cosi nutného a pro řidiče nezbytného, nijak zvlášť je neprožívám

a žádnou oblíbenou tedy asi nemám. Samozřejmě je fajn, že už to bývají pěkná místa, kde se dá zastavit a odpočinout si, že se tam najím a koupím noviny, že si odskočím na toalety, kde se nemusím štítit. Ale vybírám si je už několik let ani ne tak podle toho, jak drahý mají benzín a jaké tam dělají kafe, ale podle toho, komu patří. Zkrátka mi není jedno, kam a ke komu nakonec přitečou moje peníze.

Zastavíte se někdy na benzínce, když už jsou všechny obchody zavřené? Dáváte si na benzínce kávu? Chutná vám?

Někdy si mi to stane. Ale málokdy. Kávu si tam dáváme, když jsme na cestách. Jinak spíš v kavárně anebo doma.

Dáte si tedy i nějaké občerstvení?

Jste s jeho chutí spokojeni?

No, benzinová pumpa není primárně michelinská restaurace, takže člověk nečeká zázraky. Ale třeba na naší nejstarší dálnici je jedna benzínka, kde vaří skvělé hotovky. Tam jsme se vždycky zastavili, když jsme jeli s divadlem na zájezd. Bylo to vyhlášené místo, a tak tam člověk pokaždé potkal nějakého kolegu nebo kamaráda. A jedna benzínka dělá celkem slušné párky v rohlíku, i na takovou specialitku člověk dostane někdy na cestách chuť!

Jste spokojený se stavem sociálních zařízení na našich pumpách?

Je to určitě mnohem lepší než kdysi. Ta kultura se tam prostě změnila. Naštěstí. Je to o lidech. Jednak o personálu, který má toalety na starost, a jednak o zákaznících. Někteří lidé jsou prostě dobytek a je celkem jedno, zda se tak potom projevují na benzínkách nebo někde jinde.

Poznávají vás pracovníci obsluhy?

Ale třeba i fanoušci? Máte nějaký zážitek?

Někdy se to stane. Kdysi mě jedna slečna za kasou absolutně odzbrojila, když byla sehnutá za pultem, já pozdravil, ona mě vůbec neviděla a řekla: „Michal Jagelka. Leonardo di Caprio. Matt Damon. Já miluju český dabing a poznám všechny hlasy.“ Pak se zvedla, podívala se na mě a řekla: „Jste to vy. Já to věděla!“ To jsem tam pak stál jako opařený. To jsou věci mezi nebem a zemí...

Jsou podle vás všeobecně na benzínkách profíci?

To se nedá takhle obecně říct. Někde ano. Někde ne. Někdy mám pocit, že si ti lidé ne-

uvědomují, že se rozhodli pracovat ve službách a že k tomu prostě už z principu patří některé věci a určité chování. Ale chápu, že je to někdy těžké. Někteří zákazníci se chovají jako hovada.

Stalo se vám, že jste byl někdy v nádrži na suchu?

Naštěstí nestalo. Ale několikrát už to skoro bylo. Jedete, zakecáte se, řeknete si, že je ještě čas, a najednou se ocitnete na nějakém nekonečném úseku silnice nebo dálnice bez pumpy. To je pak adrenalin!

Využíváte nějaké slevové karty, nebo bonusy na čerpacích stanicích?

Jsem až odporně nebonusový a nekartový zákazník. Takže ne.

Vyhovují vám mycí boxy nebo spíš využíváte klasickou myčku?

Co je pro vás vhodnější? Proč?

Kdysi jsem jezdil do klasické automyčky, když to byl v devadesátkách hit. Pak se ale začalo tvrdit, že kartáče ničí lak. Takže dnes jezdím asi tak třikrát do roka do takové té příjemné ruční myčky u nás do nákupního centra, kdy si vůz ti šikovní kluci nechají celý den a vrátí mi ho pak večer jako nový. No a v mezích jezdím do automyčky v podobě boxu s tlakovou pistolí, kde auto vyčistím sám. Tohle absolutně miluju! Mám i různé vlhčené ubrousky na disky a na palubní desku, na všechno nějaká udělátka. To mě baví. Mám rád čisto, doma i v autě. Ale nestíhám. Takže si pak vyhradím moře času a auto vypucuju k mé naprosté puntičkářské spokojenosti!

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

To je otázka na pětihodinovou debatu. Takže to zkrátím. Je to naprostý nesmysl, je to nereálné a je to kravina, která je akorát tak větrem do plachet nejrůznějším populismům a dezolátům, kteří se toho chytí a křičí: Neberte obyčejným lidem jejich auta, auto je naše lidské právo!

Koupil byste si elektroauto?

Dnes absolutně ne. No a za sto let, až budou existovat úplně jiné technologie a možnosti než dnes? To pak klidně ano. Ale to už tu bohužel nebudu...

■ AUTOR: Šárka Jansová
FOTO: archiv

Zlatý



Stříbrný

AutoMax



Christ



KODAP
>eurodata

MONTI



SHERON



WashTec Cz

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), Šárka Jansová **Asistentka redakce:** Barbora Filipová (sekretariat@petrolmedia.cz)
Grafické zpracování: David Hodyc, HD-Design, www.hd-design.cz **Výroba a produkce:** Printo, spol. s r. o., Generála Sochora 1379, 708 00 Ostrava **Distribuce:** CASUS, direkt mail, a. s., Žilinská 5, 141 00 Praha 4 **Tým odborných poradců redakce:** prof. Ing. Milan Pospíšil, CSc., Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, Ing. Jan Mikulec, CSc., Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, Ing. Ivan Indráček, Společenství čerpacích stanic ČR, Boris Tomčiak, Finlord, Ing. Tomáš Novák, Ekobena.

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



OMV

MAXX*Motion*

**Vyhrajte tankování
až na rok zdarma**

- 8 soutěžních kol
- více než 1 000 výher

Akce trvá od 1.2. do 31.3.2025. Pouze pro zákazníky s aplikací MyStation.



Stáhněte
si aplikaci
MyStation





ORLEN
Unipetrol



**Vyrábíme a dodáváme
paliva nejvyšší kvality**

orlenunipetrol.cz