25. ROČNÍK PRVNÍHO ČESKÉHO ČASOPISU ZE SVĚTA ČERPACÍCH STANIC

2025 | 6

PETROL MAGAZÍN



TÉMA
Vánoce a zima na čerpací stanici

INTERVIEW
Ondřej Krutílek

AKCE
Ozvěny Petrol Summitu



PF 2026

VESELÉ VÁNOCE A ŠŤASTNÝ NOVÝ ROK

WESOŁYCH ŚWIĄT I SZCZĘŚLIWEGO NOWEGO ROKU

MERRY CHRISTMAS AND HAPPY NEW YEAR

VESELÉ VIANOCE A ŠŤASTNÝ NOVÝ ROK

KELLEMES KARÁCSONYI ÜNNEPEKET ÉS BOLDOG ÚJ ÉVET

FROHE WEIHNACHTEN UND EIN GLÜCKLICHES NEUES JAHR

ORLEN UNIPETROL

UIC UNIPETROL INDEX CZECH

CENOVÝ INDEX POHONNÝCH HMOT

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



Petrol magazín letos oslavil 25. výročí od svého založení. A při té příležitosti jsme tak trochu bilancovali i vzpomínali. Za poslední čtvrtstoletí se totiž svět kolem nás změnil k nepoznání, což samozřejmě nemohlo nepoznamenat jak petrochemický průmysl, tak energie v dopravě, svět čerpacích stanic a také náš časopis. Moderní proroci už pomalu oznamují konec fosilních paliv, z čerpaček se stávají útulné kavárny a svět medií se pomalu ale jistě přesouvá na sociální sítě, zatímco tiskoviny jednoznačně ztrácí půdu pod nohama. A do toho ještě nastupuje umělá inteligence, která může způsobit – řečeno slovy klasika – že novináři nebudou mít co žrát. Ale my se toho nebojíme. Stále spřádáme plány do budoucna, stále máme vnitřní energii sledovat bedlivě dění kolem sebe a slovem následně bojovat za udržení hodnot „našeho" starého světa tak, aby to nebránilo být v symbióze s tím novým. Abyste rozuměli, chceme samozřejmě využívat moderních technologií na maximum, ale chceme mít zároveň v rukou hodnotný produkt, který vám přináší aktuální informace a moderní trendy v tradiční formě. Tak nám ještě držte palce. A mimochodem, Petrol magazín si samozřejmě nezapomeňte objednat na našich webových stránkách www.petrol.cz. Také příští rok bude zdarma, jen bude třeba zaplatit poštovné.

Dovolte mi nakonec, abych vám za celou redakci poděkoval za přízeň a popřál vám veselé Vánoce a hodně štěstí do nového roku.

■ *Šéfredaktor*
Jiří Kaloč



Obsah

Editorial

Aktuality z domova i ze světa **4–9**

Čepro rebranduje pumpy Robin Oil na svou značku Eurooil
Europarlament schválili snížení emisí o 90 % do roku 2040
Shell opouští projekty na výroby elektřiny z větrných parků
Repsol zastavuje projekty na výrobu zeleného vodíku
Čerpací stanice Shell v Orlové se změní na Prim
BP odstupuje od vodíkového projektu H2Teesside v Anglii
RWE chce prodat svůj podíl v projektu plynovodu Nabucco
Křetínského EPG získá čtyřprocentní podíl v Total Energies

Svět ropy **10**

Levná ropa díky vysoké produkci mimo OPEC

Interview **12–15, 24–26**

Miroslav Stříbrský, Unicode Systems
Ondřej Krutílek, poslanec Evropského parlamentu za ODS



Čerpací stanice měsíce **16–18, 20–21**

KM-Prona, Chomutov
Orlen Express, Panenský Týnec



Trh, ropa a produkty **19, 28–29, 36–38**

Prémiová paliva z Čepra
Emisní povolenky se o rok odkládají
Z rafinerie po nádrže automobilu

Technika a provoz **22–23, 39**

Eurowag na Slovensku
Letiště, přístav i malá rodinná pumpa

Téma **30–35**

Petrol Summit 2025



Mytí a servis **40–42**

Mycí linka Christ v servisu Auto Palace Nové Butovice

Shop a gastro **44–56**

Zimní automotive
Teplé nápoje v zimních měsících
Kávové koutky Dallmayr pro zaměstnance
Deset let čerstvého „koutku“
Jak chytře zpracovat odpadní plasty

Právní poradna **58–59**

Dary snižují daňový základ



Autosalon **60–61**

E-Salon, PVA Expo Praha

Osobnost na čerpací stanici **62–63**

Martin Dejdar

PETROL Partner **64**

PETROL PARTNER

RYCHLOST NEZNÁ KOMPROMIS



Tankujte kvalitní paliva na čerpacích stanicích **EuroOil** a **RoBiN OIL**

- Nafta bez biosložky na všech prodejních místech
- Vysokooktanový benzín **BA 98 SUPER PLUS**
- Nízkoemisní obnovitelné palivo **HVO** pro čistší spalování a vyšší efektivitu motoru

NOVINKA

Kompletní sortiment paliv najdete na **www.eurooil.cz**.

V JEDNOM TÝMU

RoBiN OIL

ČEPRO REBRANDUJE PUMPY ROBIN OIL NA SVOU ZNAČKU EUROOIL



Společnost Čepro sjednotí všech 75 čerpacích stanic Robin Oil pod vlastní značku Eurooil. Rebranding zahájí na jaře 2026 a dokončí přibližně do dvou let, celkové náklady se odhadují na 200 milionů korun. V rámci modernizace celé sítě čerpacích stanic pak Čepro plánuje investovat přibližně miliardu korun. Asi 30 čerpacích stanic by se mělo změnit na bezobslužné, na jiných se zase rozšíří nabídka občerstvení, přičemž měnit by se neměla původní značka občerstvení v síti Robin Oil Senza Arena a Prima Arena. Chystá se také úprava sortimentu paliv, rozšířit by se měla například nabídka HVO. Robin Oil je součástí Čepra od loňského roku, státní podnik tehdy konkurenční síť koupil od podnikatele Jiřího Zoubka. V současnosti Čepro provozuje pod značkami Eurooil a Robin Oil síť 285 stanic, což ho řadí na třetí místo v Česku.

EUROPARLAMENT SCHVÁLILI SNÍŽENÍ EMISÍ O 90 % DO ROKU 2040



Evropský parlament schválil cíl snížit emise CO_2 o 90 procent do roku 2040 ve srovnání s rokem 1990. Pro hlasovalo 379 členů Parlamentu, proti 248 poslanců, mezi nimi například zástupci ODS, podle nichž je snížení skleníkových plynů o 90 procent škodlivý politický cíl. „Ještě více zatíží těžce zkoušený průmysl a neodvratně se dotkne peněženek všech obyvatel. Na pozadí deklarovaného zjednodušování zelené legislativy se tak parlament rozhodl ještě více přitvrdit na cestě k nereálné klimatické neutralitě v roce 2050," komentoval výsledek hlasování europoslanec ODS Alexandr Vondra. Výsledný postoj Evropského parlamentu se podobá pozici Rady EU, kterou schválili unijní ministři životního prostředí. Česko na jednání zastupoval končící ministr životního prostředí Petr Hladík, který hlasoval proti přijetí návrhu, i když si pochvaloval, kolik kompromisních bodů se do původního návrhu podařilo dostat. „Česká republika spolu s dalšími zeměmi vytvořila silnou blokační menšinu, které se podařilo prosadit celou řadu opatření. Finální text Česko nepodpořilo, ale díky dobrému vyjednávání jsme dosáhli celé řady ústupků," komentoval situaci ministr. Následovat bude tak zvaný trialog. Na tomto jednání mezi Evropskou komisí, Parlamentem a Radou EU se instituce dohodnou na finální podobě legislativy. Velké změny by však návrh zákona již zaznamenat neměl.

SHELL OPOUŠTÍ PROJEKTY NA VÝROBY ELEKTŘINY Z VĚTRNÝCH PARKŮ



Vedení společnosti Shell se po revizi své strategie rozhodlo opustit projekty offshore větrných parků MarramWind a CampionWind ve Spojeném království. Shell tak prodal svůj 50% podíl v projektu MarramWind společnosti ScottishPower Renewables, v případě projektu CampionWind vrátil práva k pronájmu společnosti Crown Estate Scotland, která spravuje královský majetek. Podle agentury Reuters zatím není jasné, zda bude projekt CampionWind pokračovat v jiné formě. Oba projekty měly dohromady nabídnout zhruba 5 GW instalovaného výkonu. Ukončení účasti na těchto projektech offshore větrných parků souvisí se změnou strategie společnosti, která počítá s nižšími výdaji a naopak s postupným zvyšováním objemu peněz určených na výplatu dividend. Společnost rovněž plánuje navýšit aktivity na trhu se zkapalněným zemním plynem (LNG), u kterého očekává značnou expanzi. Snižování investic a omezování aktivit se v případě společnosti Shell netýká pouze projektů offshore větrných parků. Již dříve společnost například oznámila, že ukončí svůj projekt zařízení pro výrobu biopaliv v nizozemském Rotterdamu.



REPSOL ZASTAVUJE PROJEKTY NA VÝROBU ZELENÉHO VODÍKU



Španělský koncern Repsol pozastavuje projekty zeleného vodíku ve Španělsku. Rozhodnutí by mohlo mít dopady na „zelenou" agendu španělské vlády, která řídí transformaci energetiky od fosilních paliv k čistším zdrojům a do roku 2030 by chtěla dosáhnout produkce 12 gigawattů (GW) zeleného vodíku. Pozastaven byl projekt o výkonu 100 MW v Cartageně s plánovanou investicí více než 200 milionů eur (5,1 miliardy Kč) a neuskuteční se ani projekty v Tarragoně a Baskicku s kapacitou 150 MW a 100 MW. Další elektrolyzér firmy Repsol bude postaven také v Portugalsku. Důvod je prostý. Firmy Repsol a Cepsa patří k nejhlasitějším kritikům daně z neočekávaných zisků, kterou zavedla španělská vláda. Už loni, ostatně, lobbistická skupina zastupující ropné společnosti ve Španělsku varovala, že prodloužení tzv. windfall tax by mohlo ohrozit investice za 16,5 miliardy eur (zhruba 417 miliard Kč) spojené s transformací energetiky na bezemisní zdroje. Právě zelený vodík vyráběný pomocí elektřiny z obnovitelných zdrojů je považován za klíč k dekarbonizaci evropské ekonomiky, jenže vzhledem ke své ceně nejsou projekty na jeho výrobu konkurenceschopné bez dotací.

ČERPACÍ STANICE SHELL V ORLOVÉ SE ZMĚNÍ NA PRIM



V polovině prosince řidiči naposledy natankovali paliva Shell na čerpací stanici v Orlové v ulici Na Stuchlíkovci. Poté byla stanice uzavřena a Shell už ji dál provozovat nebude. Podle informací v Karvinském deníku je důvodem uzavření neshoda na podmínkách dalšího pronájmu se společností Prim, které stanice patří. Několik následujících týdnů zůstane pumpa uzavřená a poté ji pod svou značkou bude provozovat přímo síť čerpacích stanic Prim. „Stanici plánujeme rebrandovat do barev sítě Prim na začátku roku 2026. Naší obchodní politikou je nabízet kvalitní pohonné hmoty za nízké ceny – a nejinak tomu bude i v Orlové," řekl k tomu ředitel čerpacích stanic Prim Tomáš Hanus Karvinskému deníku. Prim aktuálně provozuje okolo osmdesáti čerpacích stanic po celé republice. Změna provozovatele může znamenat komplikací pro řadu řidičů, kteří byli zvyklí na kvalitní paliva a služby společnosti Shell, popřípadě využívali tankovacích karet do služebních vozidel.

NOVINKA

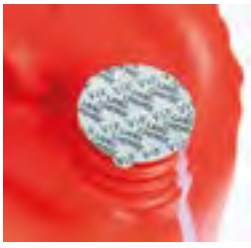
Naše aditiva v originálních kanystrech

PETROL PARTNER





- Extra pevné, nebortí se při dlouhém skladování
- Odolné proti hrubému zacházení
- Vyrobeny speciálně pro nás, jistota originality produktu
- Certifikované pro pohonné hmoty, schopné dalšího použití
- Vybaveny pečetí, jistota původního obsahu.





www.vif.cz

BP ODSTUPUJE OD VODÍKOVÉHO PROJEKTU H2TEESSIDE V ANGLII



Koncern BP se rozhodl stáhnout svou žádost o povolení pro projekt H2Teesside, jehož cílem bylo vybudování jednoho z největších závodů na výrobu tzv. modrého vodíku ve Velké Británii. Důvodem je schválení konkurenčního záměru výstavby datového centra na stejném pozemku v lokalitě Teesworks, který má podle zástupců BP „zásadní dopad na podmínky pro realizaci projektu". Projekt z roku 2021 měl za cíl dosáhnout kapacity 1,2 gigawattu a pokrýt tak přibližně 10 % vládního cíle výroby vodíku do roku 2030. Vodík měl být vyráběn z fosilních paliv za současného zachytávání emisí CO_2. Zásobovat měl průmyslové odběratele v regionu a přilákat nové investory. Zrušení H2Teesside je ranou pro britskou vodíkovou strategii a snižuje šance na rychlejší rozvoj nízkouhlíkového vodíku v regionu. BP současně čelí mnohem širší změně priorit. Firma v posledních měsících omezila část investic do obnovitelných zdrojů a zaměřila se více na tradiční ropný a plynárenský sektor. V září například zástupci BP oznámili, že investují 5 miliard dolarů do nového ropného projektu v americké části Mexického zálivu. Pole Tiber a Guadalupe by mohla celkově obsahovat přibližně 350 milionů barelů těžitelných zásob.

RWE CHCE PRODAT SVŮJ PODÍL V PROJEKTU PLYNOVODU NABUCCO

OMV jedná o koupi podílu německé společnosti RWE v projektu plynovodu Nabucco. Oznámil to šéf OMV Gerhard Roiss. Plynovod Nabucco by měl do Evropy přivést plyn z oblasti Kaspického moře a snížit závislost na dodávkách z Ruska. Firmy drží v projektu po 16,67 procenta akcií. V médiích se naopak koncem minulého týdne objevily zprávy, že společnost RWE by mohla svůj podíl prodat firmě MOL. Konsorcium Nabucco vede společnost OMV. Součástí konsorcia jsou kromě RWE také maďarský MOL, turecký Botas, bulharský BEH a rumunský Transgaz. Britský koncern BP už v květnu oznámil, že z projektu odstupuje. Podle původních plánů měl být plynovod dlouhý zhruba 4000 kilometrů. Podle kritiků je ale projekt příliš nákladný a rozsáhlý, nehledě na problémy s konkurencí a rizika politických změn v zemích, jimiž má plynovod vést. Uvažuje se proto o kratší variantě Nabucco West v délce asi 1300 kilometrů.



Zpět na obsah

KŘETÍNSKÉHO EPG ZÍSKÁ ČTYŘPROCENTNÍ PODÍL V TOTAL ENERGIES

V Evropě vznikne nový energetický gigant, který spojí plynové elektrárny EP Group se společností Total Energies. Podnik bude vlastněn oběma stranami přesně napůl a EP Group do něj vloží své neuhelné elektrárny a bateriová uložiště v Británii, Irsku, Itálii, Nizozemsku a Francii o celkové hodnotě 10,6 miliard eur. Celkem se jedná o 15 plynových elektráren o celkovém výkonu 10,9 GW, další 2 plynové elektrárny ve výstavbě o výkonu 2,4 GW a 4 elektrárny na biomasu o výkonu 450 MW. Dále se jedná o 750 MW bateriových uložišť ve výstavbě a 4,9 GW plánovaných bateriových uložišť. Celková produkce elektřiny se rozdělí mezi vlastníky, kteří ji budou moci samostatně obchodovat. Kromě zajišťování dodávek plynu získá EP Group akcie v Total Energies o celkové hodnotě 5,1 miliard euro (cca 123,5 miliard Kč), což odpovídá podílu 4,1 %. Transakce musí být schválena patřičnými regulačními úřady a ve Francii bude třeba i schválení zástupců zaměstnanců. Dokončení celé transakce se očekává v polovině roku 2026.



PETROL PARTNER

Děkujeme za vaši přízeň v letošním roce.

Do nového roku 2026 vám přejeme mnoho úspěchů a spokojenosti.



CFFT
Care For Fuel Technology

www.cfft.cz +420 792 460 792

GILBARCO VEEDER-ROOT
Autorizovaný distributor Gilbarco Veeder-Root

LEVNÁ ROPA DÍKY VYSOKÉ PRODUKCI MIMO OPEC



Rafinerie Shell Pernis v holandském Rotterdamu je největší rafinerií v Evropě. Ročně dokáže zpracovat 21 milionů tun ropy

V prosinci se ropa Brent obchodovala na úrovni 62 dolarů za barel. To je úroveň, na které se cena pohybovala třeba v roce 2005. Za posledních 20 let se tedy cena ropy prakticky nikam nepohnula navzdory různým krizím a růstu nákladů. Pro ekonomiky je proto ropa relativně levný zdroj energie, což pomáhá zvyšovat její spotřebu.

OPEC chce těžbu brzdit

Důvodem nízké ceny je do značné míry navyšování produkce mimo kartel OPEC. Rekordně vysoký objem těžby ropy mají Spojené státy, produkci navyšuje i Čína, Brazílie či další menší země.

Kartel OPEC uvedl, že v prvním čtvrtletí 2026 zastaví zvyšování své těžby a bude čekat na vývoj trhu. Dle několika nezávislých odhadů by počátkem roku 2026 mohl na globálním trhu vzniknout přebytek, kterému se chce OPEC vyhnout. Co se týče volné těžební kapacity, tak prostor na zvyšování těžby mají Saudská Arábie, Spojené Arabské Emiráty, Irák a Katar. Další členské země kartelu mají omezené možnosti, jelikož kvůli nižším příjmům z prodeje ropy omezovaly kapitálové výdaje.

2026: Nárůst poptávky po ropě

V roce 2026 očekává OPEC nárůst celosvětové poptávky po ropě o 1 % (1 mbd) na nový rekord. IEA je ještě optimističtější a očekává zvýšení poptávky o 2 %. Tahounem jsou rozvíjející se země v Asii či Africe. A více než 70 % očekávaného růstu poptávky v nejbližších letech by měl mít na svědomí petrochemický průmysl.

V posledním čtvrtletí byl velmi volatilní vývoj velkoobchodních marží u produktů. Nejdříve marže v říjnu a listopadu prudce stouply, ale následně nastal pokles zpátky na úrovně z podzimu. Důvodem byl krátkodobý převis poptávky nad nabídkou nejenom v Evropě, ale i v USA a Asii. Nabídka byla počátkem zimy snížena nejenom kvůli dronovým útokům Ukrajiny na ruské rafinerie, ale i v důsledku nečekaných výpadků několika rafinerií. Mimo jiných musela svoji produkci omezit kvůli americkým sankcím i srbská rafinerie.

Marže nad dlouhodobým průměrem

Průměrné velkoobchodní marže sice poklesly od listopadového vrcholu, ale i v nejbližších měsících by měly zůstat vysoce nad dlouhodobým průměrem. V Evropě se už nová rafinerská kapacita nebuduje. Naopak se postupně utlumuje produkce ve starých zařízeních. Případnou zvýšenou spotřebu tak pokryje region zvýšeným dovozem z Asie a USA. Spojené státy jsou už teď největším exportérem paliv na světě.

Pro české motoristy bylo v roce 2025 velmi příznivé posílení koruny vůči dolaru z více než 24 Kč za 1 USD pod 21 Kč za 1 USD. Česká ekonomika je silná, takže v roce 2026 by mohlo nastat posílení koruny i pod 20 Kč za 1 USD. I díky tomu pohonné hmoty v ČR zlevnily za celý rok o přibližně 1 korunu. V roce 2026 už větší zlevňování neočekáváme.

■ *AUTOR: Boris Tomčiak*
Autor je ekonomem Finlord.cz
FOTO: archív

PETROL PARTNER

GIA Technology & Service

KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ PRO POHONNÉ HMOTY NA LETIŠTÍCH, PRO ZEMEDĚLSKÉ PROVOZY ČI PRO ČERPACÍ STANICE V AREÁLECH DOPRAVCŮ







GIA Czech Republic s.r.o. | Na Křečku 365/5 | 109 00 Praha 10
zdenek.pelc@gia.cz | +420 732 954 016 | www.gia.cz

FAUDI aviation



DOPŘEDU MĚ ŽENE ODPOR VŮČI NEDOMYŠLENÝM REGULACÍM

Majitel a jednatel společnosti Unicode Systems a mimo jiné i zakladatel vydavatelství Petrolmedia, které vydává časopis Petrol magazín a pořádá konference Petrol Summit, letos oslavil významné jubileum. Jeho práci oceňují nejen provozovatelé čerpacích stanic, kteří využívají hardware i software od firmy Unicode Systems, ale vlastně všichni, kterým leží na srdci fungování celého petrolejářského oboru díky jeho mediálním aktivitám i práci v ČAPPO. V souvislosti s tím byl ve všeobecné shodě odborné komise, která vyhlašuje ceny Petrol Awards, oceněn titulem Osobnost roku. A to si samozřejmě zaslouží bilanční rozhovor.

Co pro vás ocenění Osobnost roku v petrolejářském průmyslu znamená?

Ocenění Osobnost roku v petrolejářském průmyslu beru především jako ocenění práce celého týmu lidí, se kterými jsem měl možnost poslední desítky let spolupracovat – v Unicode Systems, PetrolMedia i v široké komunitě petrolejářského retailu.

Zároveň to vnímám jako potvrzení, že má smysl držet se technických faktů, ekonomické logiky a zdravého rozumu, i když je zrovna módní energetická ideologie, jejíž nositelé a propagátoři mají většinou jen minimální znalosti ohledně reálné problematiky dopravy, paliv pro mobilitu nebo oboru čerpacích

stanic. A je to i závazek: dál nahlas říkat, kde jsou regulace v rozporu s fyzikou, ekonomikou a praxí, byť to není vždy populární, zejména pak v oficiálních médiích.

Když se ohlédnete za svou kariérou, které milníky považujete za klíčové pro formování vaší profesní dráhy?
Když se ohlédnu zpět, tak kromě odvahy k založení firmy v roce 1990, byly klíčové tři milníky.

Ten první byl vstup do světa IT pro čerpací stanice v době, kdy se ještě prodávalo „jen palivo" a digitalizace znamenala maximálně elektronický stojan – tehdy jsme si uvědomili, že data jsou pro provoz stejně důležitá jako palivo v nádržích. Druhým milníkem bylo založení společnosti Petrol Media, protože nás to posunulo z role dodavatele technologií i do role moderátora odborné debaty v oboru.

A třetím zlomem byl vstup ČR do EU, což nám na jedné straně umožnilo rozšířit naše aktivity na mezinárodní úroveň, na druhé straně se kromě výhod začínal postupně projevovat nástup masivních evropských regulací. Zejména po roce 2018 bylo jasné, že nebude do budoucna možné jen pasívně přihlížet k nerealistickým a ideologicky motivovaným destruktivním zásahům EU do průmyslu, energetiky a dopravy, ale alespoň trochu přispět k tomu, aby se náš obor „ozval" se svým názorem na realitu.

Před 25 lety byl založen PetrolMagazín. Co byl tehdy hlavním impulsem pro jeho vznik?
Před 25 lety nám chyběl titul, který by systematicky propojoval výrobce paliv, provozovatele čerpacích stanic, dodavatele technologií a státní správu.

V devadesátých letech sice existoval pokus tehdejší asociace Petroling (výrobci a dodavatelé technologií pro čerpací stanice) vydávat nepravidelný oborový věstník, problémem ale bylo financování, redigování a zodpovědnost za obsah. V roce 1999 bylo stále více jasné, že pokud by měl existovat skutečný odborný časopis, musí ho vlastnit a řídit specializovaná mediální firma, obklopená odbornými konzultanty a přispěvovateli, jako tomu už tehdy bylo například v Německu, kde už dlouhá léta existoval časopis Tankstelle.

PetrolMagazín vznikl jako nástroj, který má dávat prostor praktickým zkušenostem z terénu a zároveň přinášet do Česka informace o trendech v Evropě a ve světě s technickým a ekonomickým pohledem.



V souvislosti s tím vznikla i tradice konferencí Petrol Summit. Jak se změnil charakter debat, které se na summitu vedou dnes oproti jejím začátkům?
Uvažovat o konferenci jsme si mohli dovolit až po několika letech, kdy konečně přestal být časopis ztrátový. Organizování konferencí jsme vnímali jako přirozenou nadstavbu dosavadní činnosti magazínu. Na začátku byla náplň Petrol Summitu výrazně techničtější a užší – řešili jsme hlavně provozní témata: technologii čerpacích stanic, IT systémy, výrobu a logistiku paliv. Dnes je agenda mnohem širší a bohužel také mnohem politizovanější, protože politika EU, Fit For55 a související balíky regulací zasahují v našem oboru úplně všechno – od paliv přes infrastrukturu až po zákaz spalovacích motorů. Přesto se snažíme, aby Summit zůstal platformou, kde se neopakují leckdy prázdné slogany z bruselských prezentací, ale kde se technicky a otevřeně diskutuje, co je realistické a co ne.

Přirozeným rozšířením této snahy pak pro nás bylo počínaje rokem 2021 organizování mezinárodních konferencí VIZE 2050, jejichž cílem je poskytnout odbornou a vědeckou platformu pro prezentaci reálných alternativních zdrojů pro čistou mobilitu, respektujících technologickou neutralitu, skutečné technologické možnosti a ekonomickou udržitelnost. Dvě proběhlé konference si získaly v našem oboru mezinárodní respekt, takže příští rok v dubnu organizujeme společně s ČAPPO a FuelsEurope již třetí ročník VIZE 2050. Tentokrát se na programu a organizaci bude podílet dalších šest evropských petrolejářských asociací.

Firma Unicode Systems dlouhodobě vyvíjí software i hardware pro zjednodušení a automatizaci provozu čerpacích stanic. Jak se podle vás proměnily technologické požadavky klientů za poslední dvě dekády?
Za posledních dvacet let se z IT pro čerpací stanice stal nervový systém celého retailu. Klienti dnes nechtějí jen pokladnu, cenový totem a sondy v nádržích – očekávají plnou integraci s logistikou, věrnostními systémy, platebními metodami, e-commerce, reportingem v reálném čase a propojení s korporátním ERP. Zároveň výrazně vzrostly nároky na možnost vzdálené správy, přenosy dat a s tím i na kyberbezpečnost. Zatímco dříve byl software „doplněk k technice", dnes je to strategická platforma, na které stojí celé podnikání.

Kde jsou největší technologické výzvy současnosti – je to digitalizace, automatizace, kyberbezpečnost, nebo snad umělá inteligence?
Všechny zmíněné oblasti jsou důležité, ale zásadní výzvou je jejich kombinace v reálném provozu. Digitalizace a automatizace tlačí na maximální propojení systémů, což zvyšuje uživatelský komfort a provozní efektivitu, ale zároveň dramaticky zvyšuje zranitelnost z pohledu kyberbezpečnosti. Umělá inteligence (AI) má v oboru obrovský potenciál – například v prediktivní údržbě, optima- ➲

➲ lizaci zásob a dynamické cenotvorbě – ovšem pouze tehdy, když stojí na kvalitních datech a realistických očekáváních, nikoli na marketingových sloganech politiků. Největší výzvou je proto „uřídit" tu komplexitu tak, aby AI technologie pomáhaly provozům a lidem, ne aby je paralyzovaly, a přitom v lidech vyvolávaly zbytečnou frustraci, že je AI technologie předbíhá a ohrožuje. AI vám například nikdy neopraví ucpaný odpad. Typické je že o AI koluje v médiích a v politických kruzích spousta nepodložených mýtů. Například stále slyšíme módní narativ, že AI bude celosvětově rozhodujícím konzumentem elektrické energie. Pravdou je, že systémy AI dnes spotřebovávají nanejvýš 20 % energie datových center a jen 0,3 až 0,5 % celosvětové výroby elektřiny.



Mluví se o tom, že čerpací stanice se postupně mění v multifunkční servisní místa. Jaké služby budou určovat jejich fungování v nejbližší i vzdálenější budoucnosti?
Čerpací stanice se už dnes stávají servisními centry pro mobilitu – ať už jde o klasická paliva, alternativní pohony nebo služby pro řidiče. V nejbližší budoucnosti budou rozhodovat tři oblasti: kvalita a rychlost obsluhy (včetně samoobslužných a bezkontaktních řešení), šířka doplňkových služeb (myčky, zásilkové služby, gastro, mikrologistika), a schopnost flexibilně nabídnout různé typy energií podle toho, co dává pro vozový park ekonomický a technický smysl v dané lokalitě. Dlouhodobě přežijí ti, kteří dokážou kombinovat klasická kapalná paliva s novými formami energie, aniž by skočili na lep jediné „spasitelné" technologii.

Často upozorňujete na praktické dopady evropských regulací na náš obor. Které kroky převedení ideologie Green Dealu do praxe považujete za nejproblematičtější nebo spíš nejškodlivější?
Za nejškodlivější považuji snahu Green Deal převést do praxe formou zákazů a zákazových termínů – typicky zákaz prodeje nových spalovacích motorů po roce 2035. To je učebnicový příklad ideologického kroku, který ignoruje kupní sílu obyvatel, energetický mix výroby elektřiny, stav infrastruktury a zejména technické limity různých pohonů. Pro náš obor je úderem i přemíra detailní regulace v oblasti emisních povolenek, podílů „obnovitelných" složek v palivech atd. Místo aby EU stanovila realistický cíl, nezasahovala do trhu, a dala prostor inženýrům hledat nejlepší cesty, diktuje nejen cíle, ale i prostředky, a tím často prodražuje i jinak rozumná řešení, jako jsou například moderní úsporné motory nebo vývoj skutečně ekologicky šetrných pohonů.



V čem vidíte největší rozpor mezi ambicemi Evropské komise a realitou každodenního fungování firem v našem oboru potažmo v celém průmyslu EU?
Evropská komise často komunikuje své ambice jazykem „globálního leadershipu" a „globálního příkladu", ale dnešní svět není ani zdaleka tak homogenní, aby Evropa dokázala sama změnit klimatickou rovnici. Výsledkem je, že na papíře vypadáme jako klimatický premiant, ale v reálné ekonomice ztrácíme konkurenceschopnost vůči regionům, které si zachovaly pragmatičtější přístup k energetice i průmyslu. V každodenním fungování firem to znamená, že místo zaměření na inovace jde více zdrojů na kontrolu dodržování předpisů a regulací a reportování a plnění neustále se měnících administrativních požadavků. Typickým příkladem budiž násilné zavádění ESG. To není cesta k technologickému lídrovi, ale k drahému a přeregulovanému ekonomickému a technologickému skanzenu.

Je podle vás možné nastavit ekologické cíle tak, aby byly dlouhodobě udržitelné, a zároveň nepřinášely neúměrnou zátěž pro podnikání v našem oboru?

Ano, ekologické cíle lze nastavit tak, aby byly udržitelné – ale pouze za tří podmínek: musí být technologicky neutrální, ekonomicky vyčíslitelné a časově realistické. Místo zákazu spalovacích motorů bychom měli stanovovat reálné emisní limity pro celý životní cyklus vozidla a nechat konstruktéry a energetiky, aby zvolili optimální kombinaci technologií – od vysoce účinných spalovacích motorů přes biopaliva druhé generace až po syntetická paliva nebo vodík tam, kde to dává smysl. Pokud regulace respektuje fyziku a ekonomiku, firmy se jejímu splnění přizpůsobí a často přijdou s inovacemi, které by jinak nevznikly. Pokud ale regulace popírá realitu, výsledkem je obcházení pravidel, drahé slepé uličky a frustrace všech zúčastněných. O celospolečenských dopadech ani nemluvě.

Kde vidíte prostor pro kompromis mezi technologickým pokrokem, regulacemi a ekonomickou realitou provozovatelů?

Prostor pro kompromis vidím v opuštění dogmatu „jediné správné technologie" a návratu k principu technologické neutrality. Provozovatelé čerpacích stanic i celého dodavatelského řetězce potřebují předvídatelné prostředí na deset až patnáct let dopředu, ne každé dva roky nový balík regulací. Pokud politik stanoví cíl – například snížení emisí o konkrétní procento do určitého roku – a nechá trh, aby si našel cestu kombinací účinnějších motorů, čistších paliv, lepší logistiky a rozumného podílu elektromobility, vznikne přirozený tlak na inovace. Když naproti tomu nadiktuje specifický podíl jedné technologie, podváže inovace v jiných oblastech a zároveň zvedne náklady provozovatelům i zákazníkům.

Český retailový trh je velmi konkurenční, je na základě toho i dostatečně inovativní?

Český retailový trh je velmi konkurenční cenově i z hlediska hustoty sítě, což je dobře pro zákazníka, ale zároveň to vytváří tlak na marže a schopnost investovat do inovací. Přesto vidím, že řada hráčů dokáže být velmi kreativní – ať už v nabídce služeb, kvalitě gastronomie, nebo v chytrém využití digitálních nástrojů pro řízení provozu. Největší bariérou inovací dnes nejsou ani tak provozovatelé, jako spíše regulační nejistota a často nejasný výhled, zda se investice do nové technologie stihne vrátit dřív, než ji nějaký nový předpis učiní zbytečnou.

Když přemýšlíte o budoucnosti oboru i vlastní práci — co vás stále motivuje hledat nové cesty a přicházet s dalšími inovacemi?

Motivuje mě především to, že energetika a doprava jsou obory, kde se fyzikální zákony nedají odhlasovat – buď řešení funguje v reálném provozu, nebo ne. Baví mě hledat cesty, jak využít nové technologie, aby skutečně pomáhaly provozům čerpacích stanic a celé logistice paliv, a zároveň nezapomínat na ekonomickou stránku věci. A v neposlední řadě mě žene dopředu i určitý odpor vůči prvoplánovým a nedomyšleným regulacím – pokaždé, když vidím další ideologický nápad bez znalosti praxe, beru to jako výzvu alespoň trochu přispět k vysvětlení, jak by šlo stejného cíle dosáhnout chytřeji a technologicky i ekonomicky udržitelně. A to jsou konference Petrol Summit a VIZE 2050.

■ *AUTOR: Jiří Kaloč*
FOTO: autor

UCS UNICODE SYSTEMS

PETROL PARTNER

Vážení zákazníci, dodavatelé a partneři



Krásné Vánoce a šťastný nový rok Vám přeje **UNICODE SYSTEMS**

SINCE 1990

KVALITNÍ SLUŽBY NA SEVERU ČECH



Společnost KM-PRONA letos rozšířila své portfolio o tři čerpací stanice, které koupila od společnosti Shell. Vedle provozoven v Hradci Králové a Mostu se součástí této české sítě stala také čerpací stanice v Chomutově. Pumpa stojí na silnici I/13, konkrétně na jejím čtyřproudém úseku nedaleko chomutovského nádraží u sídliště Severka.

Transitní i městská

Silnice první třídy I/13 kopíruje hranici Česka od Karlových Varů až po hraniční přechod Habartice s Polskem. Měří celkem 218 km a prochází třemi kraji. Po celé délce je současně vedena jako evropská silnice E442. Celý úsek, který prochází Chomutovem je čtyřproudý s celoročně hustým provozem a čerpacích stanic zde najdete hned několik. Navštívená KM-PRONA je přístupná klasickým sjezdem přímo ze silnice I/13, z protisměru a od sídliště Severka se sem můžete dostat přes nedaleký nadjezd a původně soukromou úzkou spojovací cestu. Zákazníky čerpací stanice jsou proto místní obyvatelé převážně ze sídliště Severka a motoristé, kteří Chomutovem pouze projíždějí.

Čerpací stanici postavila v 90. letech minulého století společnost Shell, od února letošního roku však patří včetně přilehlých pozemků společnosti KM-PRONA, která v současnosti provozuje celkem 52 stanic po celém území České republiky. Většinu z nich však najdete hlavně ve středních, severních a západních Čechách. Nájemcem se stal Petr Kovář, který tuto čerpací stanici společně s další v Mostě provozuje se svým synem Ondřejem. Zkušený pumpař pracuje v oboru už od roku 1995, nájemcem pro společnost KM-PRONA je od roku 2005. Obě rekonstruované čerpací stanice jsou pro něj novou výzvou, kterou přijal po naléhání svého syna. Ten zřejmě postupně jeho „řemeslo" převezme.

Poloha této čerpací stanice úzce souvisí s nabídkou služeb a prodávaných produktů. Vedle nabídky pohonných hmot zde zákazníci najdou občerstvení MonzaCafé a velkorysé vnitřní i venkovní posezení. A nechybí ani portálová mycí linka, kterou zde vybudovala až společnost KM-PRONA na místě samoobslužného mycího boxu. Čerpací stanice má otevřeno od půl šesté do 21 hodin.

Kompletní sortiment pohonných hmot

Na tankovacím nádvoří najdete šest tankovacích míst u čtyř výdejních stojanů. U dvou je k dispozici kompletní sortiment paliv společnosti KM-PRONA, které představují aditivovaná motorová nafta Diesel Pro i prémiová Diesel Pro+ (bez biosložky) a aditivované benziny Natural 95 a 98. Řidiči mají k dispozici čtyřproduktové výdejní stojany Wayne Dresser, které zde před sedmi lety nainstaloval původní provozovatel. Součástí nádvoří je i stojan na výdej LPG, stranou pak pod samostatným zastřešením stojí výdejní stojan pro rychlovýdej nafty společně se stojanem pro výdej kapaliny AdBlue.

U každého výdejního místa je k dispozici hasicí přístroj, čistá voda na mytí oken, odpadkový koš i jednorázové rukavice, samolepka na stojanu pak oznamuje, že čerpací stanice KM-PRONA jsou součástí programu Pečeť kva-









lity, což zajišťuje pravidelnou kontrolu jakosti pohonných hmot od společnosti SGS. Čerpací stanice akceptuje vedle standardních kreditních karet také palivové karty CCS, DKV, UTA a DFC.

Společnost KM-PRONA nabízí i vlastní karty pro nákup pohonných hmot pro soukromníky (Bonus Card) i firmy (Client Card), které mohou platit na fakturu. Nechybí dobíjecí dárková karta (Gift Card) ani mobilní aplikace „Moje KM-PRONA". Stačí si ji stáhnout do telefonu s NFC, před placením u pokladny přiložit k terminálu a z každého natankovaného litru paliva se vám odečte sleva, jejíž výše se odvíjí od natankovaného množství za určité časové období.

Příjemné posezení a skvělá káva

Tankovací nádvoří je se zázemím spojeno stříškou, vstup do shopu lemují regály se sortimentem provozních kapalin. Velké logo nad vstupem do shopu pak hlásí, že mezi služby čerpací stanice patří výše zmíněné bistro MonzaCafé. Dispozice původního zázemí čer- ➲



➲ pací stanice se nezměnila, vnitřní prostor však byl uspořádán podle zvyklostí nového majitele. Kiosek je rozdělen na pět částí: zázemí pro obsluhu s přípravnou, obchod, výdejní prostor občerstvení včetně kávového koutku, sociální zařízení a místa pro zákazníky. To je součástí hlavního prostoru a je rozděleno na tři části, které se liší formou posezení a barvou čalounění. Žluté čalounění mají vysoké židle barového posezení, červené sofa s konferenčním stolkem a oranžové klasické posezení u stolů.

Sortiment shopu je standardně bohatý, prostoru mezi jednotlivými regály však není nazbyt, což je samozřejmě dáno jeho celkovou dispozicí. Nabídku dalších služeb zobrazují moderní LCD panely nad pokladnami shopu i bistra. Bistro Monza Café je zde v prostřední variantě Express, což znamená, že nabízí dva druhy kávy Monza (50 % arabica, 50 % robusta) a Portofino (100 % arabica) připravené obsluhou v pákovém kávovaru, ale také studený bufet v podobě čerstvých baget s originální recepturou a rozpékaného sladkého pečiva. Konzervativnější zákazníci si pak mohou dát kávu z automatu Delicomat s možností bezkontaktních plateb. V létě mají zákazníci k dispozici i venkovní posezení. Na sociální zařízení se samozřejmě vstupuje ze shopu a také tato část čerpací stanice byla v době naší návštěvy vzorně uklizená.









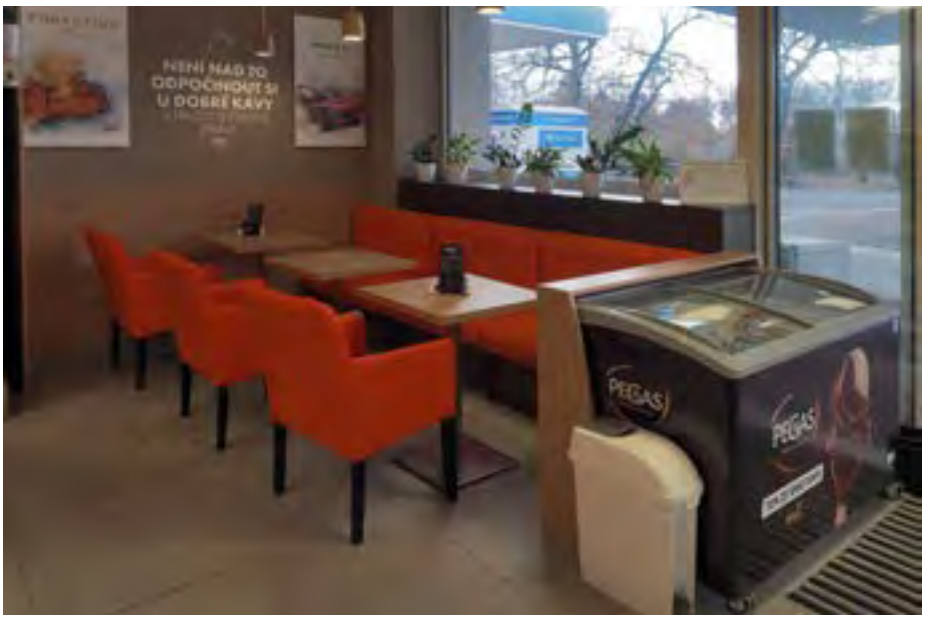
Mycí centrum s nanotechnologií

Důležitou součástí areálu městských čerpacích stanic je mycí centrum a najdete ho i zde. Společnost KM-PRONA zde do prostoru bývalého samoobslužného boxu nainstalovala novou portálovou mycí linku od společnosti Washtec s kartáči v tradičním „duhovém" designu. Zájemci o mytí mohou vybírat ze čtyř programů v cenách od 119 Kč (základní mytí Standard) po 249 Kč (Exclusive), jehož součástí je i speciální „masáž" karoserie kartáči s nanovoskem.

Závěr

Čerpací stanice řetězce KM-PRONA v Chomutově přináší kvalitní služby pro motoristy na úrovni doby podle současných trendů. Decentní ale přitom pečlivá rekonstrukce zajistila, že v ní pouze znalci poznají původní „šelku", nově koncipovaný interiér shopu poskytuje útulný prostor pro zákazníky, kteří jej mohou využívat nejen pro odpočinek ale i pro soukromé nebo pracovní schůzky. Mezi plusy dále patří výborná káva a nová mycí linka.

■ *AUTOR: Jiří Kaloč*
FOTO: autor



▶ Zpět na obsah



VSTŘÍC TRENDŮM

Poptávka po prémiových palivech v České republice stabilně roste a v posledních dvou letech se stává jedním z hlavních trendů retailového trhu s pohonnými hmotami. Síť čerpacích stanic Eurooil a Robin Oil na tuto dynamiku reaguje postupným rozšiřováním nabídky.

Na řadě stanic Eurooil se v rámci tohoto trendu nově objevuje vysokooktanový benzín BA 98 Super plus, konkrétně v lokalitách Chlum u Třeboně, Bítov, Merklín, Hulín a rovněž na stanici Prostějov–Brněnská. Řidiči stále více preferují paliva umožňující stabilnější chod motoru a vyšší výkonové parametry. Na straně Robin Oil se podobně rozšiřuje nabídka aditivovaných produktů, například Optimal 95E na stanici Kladno–Dříň. Rozvoj prémiových paliv je také úzce spojen s modernizací infrastruktury. Kompletní rekonstrukcí prošla čerpací stanice Eurooil v Benátkách nad Jizerou, kde byl sortiment rozšířen o prémiovou naftu Optimal Diesel Plus bez biosložky.

Udržitelné alternativy

Rostoucí oblibu zaznamenávají i nízkoemisní paliva. Moderní obnovitelné HVO je aktuálně dostupné již na deseti stanicích Eurooil a Robin Oil, přičemž nejnovějšími přírůstky jsou Chlumčany a Chotoviny. Tento segment se stává stále důležitější součástí udržitelně orientovaných flotil i privátních uživatelů.

Výsledky ukazují, že strategické směřování se promítá i do ekonomiky: meziročně provozovatel, společnost Čepro, zaznamenává v oblasti výtoče růst 8,5 %, a to již druhým rokem po sobě. V nadcházejících dvou letech navíc projde síť Robin Oil postupnou integrací pod značku Eurooil, přičemž prémiové gastro koncepty Prima Area a Senza Area zůstanou zachovány.

■ *AUTOR: PR*
FOTO: archív



VENKU I UVNITŘ BEZ OBSLUHY



Zákazníci si už umí sami natankovat, nabít automobil, zaplatit za pohonné hmoty nebo se sami obsloužit v mycí lince, aniž by k tomu potřebovali „živou“ asistenci. Nyní se nově i občerství a obslouží v shopu čerpací stanice. Společnost Orlen a Svaz českých a moravských spotřebních družstev skupiny COOP otevřeli u dálnice D7 kousek od středočeského Panenského Týnce plně samoobslužnou čerpací stanici Orlen Express.

Sedm dní v týdnu, 24 hodin denně

Prodejny i čerpací stanice bez obsluhy u nás fungují již několik let. Nyní se však oba koncepty poprvé spojily do jednoho projektu, který je třeba zatím označovat jako pilotní. Prodejna, kam bude dodávat zboží Jednota Podbořany, je stejně jako čerpací stanice v provozu nepřetržitě, tedy sedm dní v týdnu a dvacet čtyři hodin denně.

Novinka využívá nejmodernější technologie a přináší zákazníkům maximální flexibilitu. Spojení největší domácí maloobchodní sítě bezobslužných prodejen COOP s Orlenem dává zákazníkům možnost natankovat i nakoupit kdykoli budou mít potřebu. Prodejna je navíc vybavena i automatickým kávovarem a k dispozici jsou zde i rovněž produkty pod privátní značkou Stop Cafe, kterou zákazníci znají z čerpacích stanic Orlen.

„V rámci naší nové strategie se při posilování nepalivového segmentu zaměřujeme na



budování externích partnerství jak na našich čerpacích stanicích, tak i mimo ně. Příkladem je i spolupráce s řetězcem COOP na dvou úrovních. První zahrnuje plně automatizované prodejny COOP na našich čerpacích stanicích a druhou je rozšíření našeho kávového koutku Stop Cafe – s automatickým kávovarem a vybranými produkty privátní značky Stop Cafe – do prodejen COOP," řekla při slavnostním otevření nové provozovny členka představenstva skupiny Orlen Agnieszka Bobrukiewicz.

„Pro koncept automatizovaných prodejen 24/7 nacházíme stále nová uplatnění. Naším primárním cílem je využívání této technologie v regionech, vysvětlil místopředseda představenstva skupiny COOP pro služby Lukáš Němčík a dodává, že koncept se také hodí pro turistické lokality, letiště, nemocnice nebo univerzitní kampusy. „Jde obecně o místa, kde zákazníci vyžadují vysokou časovou flexibilitu. Prodejna u čerpací stanice je další skvělou ukázkou možností využití automatizované prodejny. Díky nabídce více než tisíce položek si zákazníci i na relativně malém prostoru obchodu budou moci nakoupit například čerstvé pečivo, mléčné výrobky či uzeniny." Prodejny 24/7 skupiny COOP neustále přibývají. Jenom v minulém měsíci jich bylo otevřeno pět a obchod u Panenského Týnce bude v pořadí 94. prodejnou tohoto druhu.



Pohonné hmoty i nabíjecí stanice

Orlen na samoobslužné čerpací stanici v Panenském Týnci prodává pohonné hmoty Efecta a Verva na nových stojanech Gilbarco, které jsou opatřeny tankautomaty od společnosti Unicode Systems. K dispozici je zároveň i dobíjecí stojan pro elektromobily od společnosti ČEZ. Kiosek prošel důkladnou rekonstrukcí a původní malou prodejnu s omezeným sortimentem Orlen změnil ve spolupráci se společností COOP na moderní samoobslužný obchod, do kterého zákazníci vstupují přes aplikaci banky ČSOB Dokapsy. Není však potřeba mít u této banky bankovní účet. Za zakoupené zboží i pohonné hmoty pak lze zaplatit jakoukoliv platební kartou.

Moderní samoobslužné koncepty, jako je právě otevřený na čerpací stanici v Panenském Týnci, jsou ideální pro menší čerpací stanice, které nelze zásadně přestavět a rozšířit a poté



provozovat v plnohodnotném režimu. „Podobných lokalit, jako je tato v Panenském Týnci, máme v naší síti několik desítek. Díky automatizaci provozu čerpacích stanic nacházíme pro tento segment stanic nové využití a současně touto inovací přispíváme k zachování dobré regionální obslužnosti ve venkovských lokalitách," říká ředitel sítě čerpacích stanic Orlen v Česku Rostislav Moravec.

Pokec s Míšou

Další novinkou, kterou COOP začíná ve svých prodejnách testovat, je využívání digitální prodejní asistentky, která bude zákazníkům pomáhat s nákupem a jejich dalšími potřebami. Tzv. avatar dostal jméno Míša a zákazníci v Panenském Týnci si jej budou moci vyzkoušet jako první. Míša bude umět zákazníkům například poradit s akčními nabídkami nebo s orientací v prodejně. Dodavatelem technologie AI je česká společnost Next mind. „S Míšou si zákazníci mohou buď normálně popovídat nebo využít ke komunikaci obrazovku. Nyní chceme především otestovat reálné využití technologie v provozu, získávat zpětnou vazbu od zákazníků a postupně rozvíjet její další možnosti, aby byla našimi zákazníky maximálně využitelná," vysvětluje ředitel společnosti Next mind Miloslav Bartoň.

„Automatizované prodejny 24/7 představují jednu z největších inovací v maloobchodě. Nyní pracujeme na širším využívání celého konceptu a také jej spojujeme s dalšími technologiemi, jako je zmiňovaný digitální asistent či zajišťování ochrany proti krádežím díky využití kombinace kamerového systému s AI. Naším dlouhodobým cílem je vytvoření co nejpohodlnějšího a nejpřívětivějšího prostoru pro nakupování," uzavírá Lukáš Němčík.

Nepoctivci nemají šanci

Prodejna i celá čerpací stanice je samozřejmě příkladně zabezpečena proti krádežím. Každý zákazník je totiž identifikován prostřednictvím bankovní identity a prostor uvnitř i venku je kompletně pokryt kamerovým systémem napojeným na pult centrální ochrany stejně jako všechny ostatní samoobslužné prodejny COOP v Česku. Při každém vstupu zákazníka do prodejny je systém aktivován.

Pokud chcete v této prodejně nakoupit, musíte si dopředu stáhnout aplikaci Dokapsy od ČSOB a zaregistrovat se. Pro vstup do obchodu pak použijete unikátní QR kód, který aplikace sama vygeneruje. Uvnitř si pak jako v každé samoobsluze vezmete košík a začnete nakupovat. Následně vybrané zboží u pokladny naskenujete, potvrdíte nákup a zaplatíte platební kartou, mobilem, hodinkami nebo platebním prstenem. Pro odchod z prodejny naskenujte opět QR kód z aplikace.

■ *AUTOR: Jiří Kaloč*
FOTO: autor

Zpět na obsah ◀

Jeden terminál pro všechny druhy plateb kartou

Neřešte, zda váš zákazník platí platební, stravenkovou nebo fleetovou kartou. S naším řešením přijmete všechny tři druhy plateb na jednom zařízení, ať už na vašem stávajícím či novém platebním terminálu SONET.



Výběr z mnoha fleetových karet

CCS one1 CNG TFC DKV Edenred DFC EW EUROWAG CARD

Váš specialista
na platební technologie

SONET® MEMBER OF Payten

integrace@paytenpos.cz / +420 543 423 579
www.paytenpos.cz/platba-kartou



MULTIENERGETICKÁ OÁZA PRO KAMIONY

Po Malackách je Empark u Trnavy druhým partnerským místem na Slovensku, kde Eurowag umožní dopravním společnostem využívat špičková čerpací zařízení a služby. Dva značkové pruhy na čerpací stanici a služby jsou vyhrazeny pro zákazníky Eurowagu. Kromě tradičních a alternativních zdrojů energie nabízí bezpečné parkování s vybavením a službami přizpůsobenými pro nákladní vozy.

Nedaleko dálnice D1

Eurowag v současnosti nabízí palivo a služby na více než 250 partnerských stanicích po celém Slovensku, z nichž pět je součástí prémiové sítě Eurowag Prime, která se nachází podél hlavních tranzitních tras. Zákazníci Eurowagu nyní mohou také tankovat nebo nabíjet své nákladní vozy v Emparku u Trnavy, který leží kousek od dálnice D1. Příští rok se v areálu navíc plánuje i otevření vodíkové čerpací stanice. „Jako tranzitní země pro mezinárodní nákladní dopravu je Slovensko častou zastávkou pro naše domácí i zahraniční zákazníky, takže rozvoj moderních parkovišť pro nákladní vozy s dostatečnou kapacitou a službami je důležitým krokem," říká Miroslav Novák, regionální manažer Eurowagu pro slovenský a český trh. Zároveň dodává, v Eurowagu jsou rádi, že mohou spolupracovat s Emparkem a nabízet zákazníkům Eurowagu preferenční služby. „Vážíme si toho, že Empark nabízí komplexní škálu energetických, silničních ale i dalších služeb."

Zákazníci Eurowagu mohou také využívat 150 hlídaných parkovacích míst v Emparku, což jsou jediná na Slovensku s certifikací TAPA PSR 3. Kromě této hlídané parkovací služby zde řidiči najdou domácí prostředí s příjemným servisem. Mohou si vychutnat kvalitní kávu, čerstvou šťávu z pomerančů, teplá jídla během celého dne, domácí pečivo, hotdog nebo oblíbené leberkäse. Samozřejmostí jsou toalety zdarma, wi-fi a možnost nakupovat z širokého sortimentu automobilového a dárkového zboží. Pro firemní zákazníky zde nabízí také výhodné slevy na flotilovou kartu.

HVO a výkonná nabíječka

Empark je druhou klíčovou lokalitou na Slovensku, kde zákazníci Eurowagu mohou doplnit palivo HVO100 určené pro vznětové

motory, které Eurowag uvedl na slovenský trh v únoru 2024 v Truck Parku v Malackách. Jedná se o hydrogenovaný rostlinný olej vyrobený ze stoprocentně obnovitelných surovin, jako jsou rostlinné oleje a odpadní tuky. Na rozdíl od konvenční fosilní nafty HVO při spalování neuvolňuje žádný nový uhlík do ovzduší, což významně přispívá ke snížení uhlíkové stopy. HVO je navrženo pro firmy a dopravce, kteří chtějí snížit svůj dopad na životní prostředí, aniž by ohrozili spolehlivost, výkon nebo investice. Je to ideální řešení pro flotily nákladních vozů, autobusů a dalších naftových strojů.

Najdete zde také první nabíjecí stanici pro nákladní vozy na Slovensku. Byla otevřena v květnu loňského roku a je v současnosti nejvýkonnější nabíjecí stanicí na Slovensku. Nabíječka pro těžké nákladní vozy od ZSE Drive je upravena pro přístup kamionů a je vhodná pro vozidla s konektory na pravé i levé straně. S výkonem 400 kW dokáže nabít standardní nákladní vůz na dalších 300 kilometrů za 45 minut. Pro platby na této nabíjecí stanici lze využít i palivovou kartu Eurowag. „Naše hybridní palivová karta poskytuje přístup nejen k více než 17 000 standardním čerpacím



stanicím, ale také ke stovkám tisíc nabíjecích stanic. Nabíjení nákladních vozů zůstává výzvou. Lokality jako Trnava, které jsou speciálně navrženy pro nákladní vozy, v kombinaci s naší službou nabíjení v depu pro zákazníky, již dnes činí elektrická nákladní vozidla atraktivní volbou na vybraných trasách," vysvětluje Matthias Maedge, viceprezident pro dekarbonizaci komerční silniční dopravy ve společnosti Eurowag.

Výroba zeleného vodíku

V roce 2026 bude v Emparku spuštěn pilotní projekt, jehož součástí je i provoz 1 MW PEM



elektrolyzéru pro výrobu zeleného vodíku, který je dílem společnosti JESS (Jadrová Energetická Spoločnost Slovenska). Bude schopen vyprodukovat přibližně 160 tun zeleného vodíku ročně, což umožní přepravní služby v rozsahu až 1,3 milionu kilometrů. Projekt tak přispěje ke snížení emisí CO_2 přibližně o 1000 tun ročně. Zelený vodík bude k dispozici také zákazníkům společnosti Eurowag.

■ *AUTOR: PR Eurowag*
FOTO: archív

EW EUROWAG

PETROL PARTNER

Přejděte k nám
a poznejte rozdíl

Představte si jednoho partnera pro celý váš vozový park, navíc s lepší nabídkou, než jakou máte dnes.

Přechod k Eurowagu je snadný a výhodný. Získáte řešení plně přizpůsobené vašim potřebám.



Požádejte si o svou nabídku na míru ještě dnes.
Šetřete čas a peníze.

Go far.
eurowag.com



MÍSTO ZÁKAZU SPALOVACÍCH MOTORŮ TECHNOLOGICKÁ NEUTRALITA

Nastupující vláda v předvolební rétorice deklarovala, že zruší Green Deal, zákaz spalovacích motorů i emisní povolenky EU ETS2. Těmto problémům se v Evropském parlamentu dlouhodobě věnuje poslanec za ODS Ondřej Krutílek, který měl na téma ETS2 také videopříspěvek v rámci letošního Petrol Summitu. V rozhovoru pro Petrol magazín jsme však zabrousili i na jiná témata.

Systém nových emisních povolenek ETS2 bude odložen o další rok a spuštěn v roce 2028. Pomůže nám to? Nebylo by lepší usilovat o zrušení této směrnice?

Česká republika odeslala Evropské komisi tzv. non-paper, který podepsalo 18 členských států. V něm žádala Evropskou komisi o zásadní změny a záruky, že obchodování s emisními povolenkami bude předvídatelné a nebude mít negativní dopad na občany. Komise toto volání vyslyšela a již přišla s faktickým zastropováním ceny povolenek. Dalším výsledkem zatím je, že se zavedení ETS2 o rok posunulo, což nám dává prostor pro další změny a úpravy této legislativy.

Nastupující vláda však bude žádat zrušení celého systému emisních povolenek…

Jestli si to představují tak, že Andrej Babiš přijede do Bruselu, všem řekne, že jsou hlupáci a že se to u nás nezavede, tak s reputací, kterou v EU má, nedosáhne vůbec ničeho. Navíc pozice, kterou zde roky svým konstruktivním přístupem budovala dosavadní česká vláda, přijde vniveč. Když vidím, jak je téma povolenek dnes diskutováno v evropských institucích a členských státech, je jasné, že se ETS2 zavede. A pokud tedy není reálné jej zrušit, je třeba ho alespoň upravit tak, aby se zmírnil jeho dopad na občany i firmy.

Evropská komise není jenom předsedkyně Ursula von der Leyenová. Co ostatní komisaři? Všichni jsou jednotní v rámci zavedení směrnice ETS2?

Revizi této směrnice dnes chtějí především státy střední a východní Evropy, přičemž určitý posun v myšlení je i ve Francii, Německu a Itálii. Není však důležité, jak se tváří evropští komisaři, ale co se děje uvnitř Komise na generálních ředitelstvích jednotlivých agend. S novou Komisí totiž automaticky nevznikla perfektně fungující vazba mezi jednotlivými komisaři a generálním ředitelstvími. Nepomůže se tedy obracet na jednotlivé komisaře, ale tlačit na Komisi jako takovou.

V otázkách automobilového průmyslu musíme hlavně hledat podporu mezi jednotlivými státy, jako je třeba Itálie, které na to mají podobný pohled a chtějí do budoucna hlavně technologickou neutralitu. To znamená, že nechtějí plně přejít na elektromobilitu, ale budou se snažit hledat řešení i v jiných technologiích. Tím se otevírá prostor pro vývoj nových druhů paliv pro spalovací motory.

Česko má v Komisi zastoupení v podobě bývalého ministra průmyslu a obchodu Jozefa Síkely. Může on nějak pomoci v tomto ohledu?

Komisař Síkela je pro nás důležitý, protože má kolem sebe kabinet s lidmi ze stálého zastoupení, jako například Lucii Šestákovou nebo Veroniku Smolkovou, které osobně dobře znám. Obě nám mohou pomoci sledovat dění uvnitř Evropské komise a my díky nim můžeme včas reagovat. Mimochodem – je škoda, že jsme se v minulosti moc nesnažili mít více lidí v komisních strukturách. V tomto ohledu jsme ve srovnání s jinými zeměmi dost podreprezentováni. Za národní zájmy se kope všude, a proto by každý další český zástupce byl přínosem.



Kdo je dnes na stejné straně s Českou republikou ve snaze zmírnit evropská pravidla?

Stačí se podívat na státy, které podepsaly zmíněný non-paper k ETS2 – Francie, Itálie, Německo. U Němců je to složitější, protože mají koalici se socialisty (pozn.: SPD) a kancléř Merz musí v řadě věcí ustoupit – a to právě včetně těch klimatických. Možná mohou něco říkat navenek, ale reálně nejsou schopni nějaké akce. Co se týče Itálie, tam je to asi nejjednodušší. Giorgia Meloniová je součástí naší frakce Evropských konzervativců a reformistů. Zároveň se ukazuje jako dobrá lídryně, která má respekt nejen v rámci EU, ale i navenek. I Francie by nám mohla pomoci, vzpomeňme si ostatně na protesty žlutých vest. V tomto případě je ale problémem jejich současná domácí politika a oslabená vláda. Kvůli tomu ani oni nejsou akceschopní a od jejich politiků nelze hledat větší podporu.

…a státy Visegrádu?

Obecně jsem v těchto otázkách spíše pragmatický – určitě je rozumné využít jakoukoliv platformu spolupráce. Jenže Visegrád je dlouhodobě schopný podporovat spolupráci maximálně třeba v kulturní oblasti, což je dáno rozdílnou politickou reprezentací a aktuálně i zásadními neshodami v zahraničně-politických otázkách. Takže bych na to nespoléhal. Mnohem větší smysl má hledat ad-hoc koalice k jednotlivým tématům přímo na půdorysu Rady nebo Evropského parlamentu. Bez větších a lidnatějších států se prostě neobejdeme. Když se navíc začnete zaštiťovat jenom Visegrádem, můžete přijít o podporu někoho jiného.

Pokud se bavíme o ETS2, je klíčové hledat podporu zejména ve státech, které vyrábějí automobily a mají podobnou ekonomickou situaci jako Česká republika, případně tam, kde hraje individuální mobilita velkou roli. Ve Francii automobil není považován za statusovou záležitost, ale spíše za nepostradatelný nástroj pro každodenní potřeby lidí. Německo se zase více soustředí na výrobu. Osobně se přikláním k tomu, abychom více tlačili na Francii.

Pokud se bavíme o výrobě, Němci už to nechali dojít až moc daleko s tím přechodem na elektromobilitu…

Nechali. Ale začíná se to tam malinko otáčet, kancléř Merz se nedávno vyslovil proti roku 2035. Mimochodem, BMW už dnes tvrdí, že výroba elektromobilů bude v roce 2035 na 50 procentech, což je posun oproti tomu, co říkali před pár lety…

Věří dnes někdo doopravdy tomu, že se v roce 2035 přestanou dělat automobily se spalovacím motorem? A někdy tomu někdo věřil?

Ti ideologicky zaměření tomu dříve věřili. Dnes tomu ale nevěří nikdo, kdo uvažuje racionálně. Je také jasné, že i po roce 2035 budou automobily pohánět pohonné hmoty z fosilních zdrojů. Co se týče dostupné mobility: ceny elektromobilů možná mírně klesají, ale zároveň poměrně rychle rostou ceny aut se spalovacími motory. Sice se tak rozdíl mezi cenami obou pohonů stále zmenšuje, ale celkově ceny automobilů stále rostou a brzy bude pro řadu lidí velkým problém si nové auto vůbec pořídit. Jakékoliv.

Nedávno jsem byl na konferenci, kde mluvili zástupci BUEC (pozn.: evropská spotřebitelská organizace zastupující zájmy spotřebitelů v EU) a byl jsem v šoku, když jsem je slyšel. Oni už úplně vzdali možnost, že by si lidé měli kupovat nová auta. Tvrdili, že ceny automobilů jsou dnes tak vysoko, že je zajímá už jen sekundární trh.

Jenže vznik sekundárního trhu s elektromobily je kvůli degradaci baterie trochu nesmyslný… A co se týče českého trhu a nových automobilů, dnes se stejně 75 procent z nich prodává na firmu.

To máte pravdu. Možná je třeba tu otázku postavit jinak. Chceme skutečně zajistit, aby byla mobilita co nejekologičtější? Protože pokud ETS2 zvýší provozní náklady, lidé si nebudou moci tak často obměnit svůj vozový park. To znamená, že nejenže si nekoupí elektromobil, ale nepořídí si ani automobil se spalovacím motorem splňujícím přísnější emisní normy. Jakékoliv novější auto je ekologičtější než to starší. Proto podporujme postupnou obměnu vozového parku, což nám nejen pomůže dosáhnout ekonomické rovnováhy, ale bude to mít i pozitivní dopad na ekologii. Udržitelné bude nakonec obojí. Bohužel, za vším stojí ideologická zaslepenost. Zatím jsme byli přehlasováváni, ale pomalu se to otáčí alespoň v některých drobných věcech. Snažme se tlačit na Evropskou komisi ze strany Rady i europarlamentu a v momentě, kdy dostaneme na stůl nějaký legislativní návrh, snažme se vytvářet alternativní většinu bez socialistů, kteří do toho vždycky házejí vidle.

Ovlivňují rozhodnutí Evropské rady a parlamentu lobbistické skupiny, ➲

➲ z těch známějších třeba Fuels Europe nebo Transport & Enviroment?
Lobbistické skupiny mají dopad jen na ty, kteří je chtějí poslouchat. Kdyby chtěl například někdo z Fuels Europe jít na schůzku s nějakým socialistou, tak se k němu pravděpodobně nedostane. Ani k jeho asistentovi.

Tvrdí se, že Transport & Enviroment dokonce stojí za vznikem samotného Green Dealu?
To asi ne, ale je pravda, že jejich expertízy a argumentace tomu hodně pomohly. Jejich vliv je v určité bruselské bublině poměrně značný. Nicméně každý, kdo vystudoval vysokou školu a je naučený kritickému myšlení, dokáže jejich „důkazy" rozstřílet během chvilky.

My jako konzervativci máme jednu výhodu. Pokud nejsme stoprocentně přesvědčeni, že nové řešení bude lepší než to stávající, raději to staré zlepšujeme, než abychom dělali revoluci. To nám nastavuje jakousi vnitřní brzdu, takže argumenty, které dostáváme, neposuzujeme černobíle, ale snažíme se v nich najít vždy více odstínů. To bohužel mnoho kolegů nedělá.

Evropa je malý kontinent, ale rozkládá se v několika klimatických pásmech. Nestálo by za to diverzifikovat využívání obnovitelných zdrojů a v rámci EU se spíše se zaměřit na propojování energetických soustav jednotlivých zemí, což je i díky Schengenskému prostoru jednodušší než na jiných kontinentech?
Ano, propojení sítí se teď začíná připravovat. Já jsem se na tom podílel v rámci jednoho reportu v Evropském parlamentu, který jsme posílali Evropské komisi. Ta už přišla s novým návrhem, který má problém vyřešit legislativně.

Je nezbytné využít energetický potenciál jednotlivých států. Ať si každá země nejprve vytvoří svůj energetický mix, přizpůsobený svým přírodním podmínkám, a následně se jednotlivé sítě propojí tak, aby byly maximálně stabilní. Události ve Španělsku, Portugalsku nebo na jihu Francie nám musí být varováním. Příliš mnoho času se věnovalo budování energetických zdrojů a zapomnělo se přitom na infrastrukturu a stabilizační zdroje. Tady vidím velkou příležitost, pro kterou je ale potřeba koordinace jednotlivých zemí EU. Česká republika je dnes vývozcem energií, ale postupně se z nás stanou dovozci a jednotný trh nám v tomto ohledu může pomoci. Ale musí se k tomu vytvořit podmínky. V EU bychom se měli snažit energeticky propojovat jednotlivé státy, čímž se může cena energií postupně snižovat.

A je tady ještě jedna důležitá věc. V současné chvíli státy sice mají právo zvolit si vlastní energetický mix, ale zároveň nemají povinnost nést důsledky svého rozhodnutí. Například Španělé se rozhodli investovat do solárních elektráren, čímž ale destabilizují síť v části Evropské unie, protože kvůli závislosti na počasí nemají svou soustavu dostatečně řiditelnou. Pokud se stanu černým pasažérem, musím nést i důsledky svého chování. To zatím, bohužel, není součástí úvah při budování společné energetické soustavy.

Pro stabilizaci energetické soustavy může být užitečný také vodík, který se skvěle hodí pro skladování energie. Jak je základní prvek chemické soustavy zakotven v současné evropské legislativě.
Vodík je další příklad toho, jak se Unie dívá na věci kolem sebe černobíle. V tuto chvíli je výroba vodíku regulovaná dvěma tzv. delegovanými akty. Jeden se týká zeleného vodíku a druhý nízkouhlíkového vodíku. Ten zelený je z obnovitelných zdrojů, tzn. slunce a vítr, ten nízkouhlíkový v našich podmínkách hlavně z jádra, ale komise jej zatím ignorovala. V obou případech jsou ta pravidla tak restriktivní, že zelený vodík dokážou podle regulí vyrobit v Evropě snad jen Španělé nebo Portugalci. Tím pádem je potenciál vodíku omezený. Když chce někdo do vodíku více investovat, potřebuje ho hlavně vyrábět. Jenže pravidla jsou dnes tak strašně sešněrovaná, že se to nemůže vyplatit.

Na to asi doplácí i vodík v dopravě?
Ano, bohužel se to neposouvá vůbec nikam. Jak individuální, tak hromadná doprava se stále orientuje na bateriová vozidla. Technologicky to přitom slepá ulička rozhodně není, slepou uličku z toho udělala příliš sešněrovaná legislativa.

Na vodíku je vidět, jak příliš striktní regulace nepomáhají ani byznysu, ani ekologii. Podmínky je totiž třeba nastavit tak, aby byl prostor pro inovativní řešení. V momentě, kdy exekutivní moc – od správy obce až po vlády jednotlivých států – zreguluje přehnaně všechno od samého počátku, zabijí to jakékoliv inovace a výsledná řešení se stávají nefunkčními.

Jsem tedy pro to, abychom se vrátili k tomu, co jsme dělali vždycky. Dali prostor inovátorům a hledali řešení, která budou nejen ekologicky, ale i ekonomicky životaschopná. Teď tlačíme jen ekologii bez ohledu na všechno ostatní, a logicky to nefunguje. Řada českých firem dokáže přinášet nová řešení, ale EU jim dnes spíše hází klacky pod nohy regulacemi.

Není nutné všechno rušit, ale nastavit taková pravidla, aby se v tom dalo žít. Když tady necháme neregulovaný freestyle, jako společnost se zhroutíme, ale požadovaného efektu nedosáhneme ani v případě, že regulace budou extrémně přísné. Začínají se dělat ústupky přes tzv. omnibusy (pozn.: cílené revize evropského práva), ale pořád je to málo.

Letos se má přehodnotit zákaz spalovacích motorů v roce 2035. Jak to dopadne?
Úplné zrušení zákazu nepředpokládám, protože se do elektromobility v mnoha zemích už hodně investovalo. Ale v ideálním případě – obrazně řečeno – by to neměla být zeď, do které všichni narazí, ale laťka, kterou někdo podleze a někdo přeleze. V praxi to znamená, že se do toho vloží princip technologické neutrality, aby automobilky měly možnost dosahovat emisních cílů různými technologiemi, aniž by to vedlo k pokutám.

Dnes platí, že když automobilka nesplní emisní cíle, platí vysoké pokuty. A potom nemůže investovat do nových technologií. Tím pádem se stává nekonkurenceschopnou a může zkrachovat. My tak přijdeme o firmu, která přináší nezanedbatelný počet pracovních míst a výrazně se podílí i na HDP příslušného státu. A to je nepřijatelné.

Dokáže však Evropská unie ochránit celý evropský trh s automobily?
Automobilky by měly vyrábět auta, která si lidé chtějí koupit. Dnes se vozidla vyrábí spíše tak, aby vyhovovala regulacím, a na potřeby zákazníků se kašle. Automobilky se naopak snaží zákazníky „převychovávat" a nutit je k nákupu konkrétních modelů, což ale úplně nefunguje.

Zároveň potřebujeme bohatou společnost, aby lidé měli vůbec prostředky na nákup těchto aut. Když budeme mít prosperující společnost, která se řídí zásadami tržní ekonomiky, budeme nacházet i ta ekologická řešení, protože po nich bude poptávka. Když má člověk všechno, začne se více starat i o své okolí, což pro mnohé znamená zamyšlení se nad životním prostředím. A pak si nakonec sami koupí z vlastní vůle třeba i ten elektromobil.

■ *AUTOR: Jiří Kaloč*
FOTO: archív



UŽIJTE SI WELLNESS VÍKEND V LUHAČOVICÍCH

wellness centrum | saunový svět | venkovní whirlpooly | spa rituály | Francouzská restaurace

HotelAlexandria.cz



EMISNÍ POVOLENKY SE O ROK ODKLÁDAJÍ. BOJ POKRAČUJE

Nové emisní povolenky na dopravu a vytápění mají zvednout náklady českých domácností o stovky korun měsíčně. Výsledek ale záleží na mnoha faktorech. Nastupující vláda slibuje, že povolenky ETS2 v Česku zablokuje. Odborníci mají ale i jiné řešení. Budoucí vláda Andreje Babiše chce evropský systém obchodování s emisemi, který zpoplatní emise skleníkových plynů z budov a dopravy, odmítnout i za cenu pokut, které by Česká republika musela platit. Sankcím bychom se nevyhnuli, protože se jedná o již přijatou a platnou evropskou legislativu.

Další odklad na rok 2028

Na ročním odkladu opatření, které má mírně zdražit uhlí, zemní plyn, naftu či benzin, se státy EU dohodly letos v listopadu. Původně měl systém fungovat už od roku 2027. Aktuálně to vypadá, že se emisních povolenek na dopravu a vytápění v rámci ETS 2 dočkáme o rok později. Předsednictví Rady Evropské unie a zástupci Evropského parlamentu dosáhli předběžné dohody na úpravě unijních klimatických pravidel. Mimo jiné se shodli na odložení zavedení emisních povolenek ETS 2 o jeden rok, tedy z roku 2027 na 2028. Změny musí ještě formálně schválit Evropský parlament a členské státy Evropské unie. Systém ETS 2 se vztahuje na emise oxidu uhličitého ze spalování paliv v budovách a silniční dopravě.

EU nedávno zavedla nový mechanismus na stabilizaci ETS 2 a udržení ceny povolenek pod 45 eur za tunu CO_2. Evropská komise tak reagovala na tlak Česka a dalších států, které se obávaly přílišného zvýšení nákladů pro domácnosti i podniky. Pokud se tak stane, neměly by hrozit katastrofické scénáře, které vycházely z různých – byť renomovaných – studií a předpovídaly, že ceny povolenek vystoupají nad 200 euro za tunu CO_2.

Klíčovou změnou je revize stabilizačního mechanismu MSR, jehož úkolem je vyrovnávat trh a tlumit extrémní cenové výkyvy. Posílení mechanismu tržní stability (MSR) znamená, že při překročení hranice 45 eur začne systém automaticky uvolňovat další povolenky na trh, čímž se má stabilizovat nabídka a srazit cena. Ekonomové se na tom, jak budou tyto intervence fungovat, neshodnou.

Názory na stabilizaci cen se liší

Podle hlavního ekonoma Argos Capital Kryštofa Míška jde jen o tlumení špiček, nikoli o garanci pevné ceny. „Trh s povolenkami bude samozřejmě i nadále řízen nabídkou a poptávkou, a velmi snadno tak může dojít k tomu, že budou jejich ceny vyšší," sděluje Míšek. Podle Miroslava Zámečníka budou naopak intervence velmi účinné.

Podle studie PwC se absolutní nárůst výdajů po zavedení EU ETS 2 více dotkne domácností, které mají nejvyšší výdaje na vytápění uhlím a také na benzin a naftu. Do hry ale vstupují další faktory, především postupné snižování emisí a ekologizace dopravy i bydlení.

Měsíční náklady průměrné domácnosti se mohou zvýšit o 200 až 400 korun. Přesná částka závisí na konkrétní spotřebě nafty/benzínu a plynu a na tom, jak bude cena povolenky přenesena do konečných cen pro spotřebitele. Majitelé elektromobilů samozřejmě ušetří více. Podle ekonoma a hlavního poradce ČBA Miroslava Zámečníka, který je spoluautorem studie PwC, by Česko nemělo být v Evropské unii jediné, kdo povolenky odmítá. Zatím se ale k nápadům koalice ANO, SPD a Motoristů nepřidaly vlády žádné země, dokonce ani států střední a východní Evropy.

„Emisní povolenky v rámci ETS2 bychom měli přijmout a využít přechod k tomuto nástroji k tomu, abychom zejména chudším lidem umožnili snížit spotřebu fosilních energií, zajistit dostupnější dopravu a snížit náklady na bydlení," uvedl v České televizi europoslanec a bývalý viceguvernér ČNB Luděk Niedermayer.

Emisní povolenky v dopravě odmítá i průmysl

O novém systému emisních povolenek EU ETS2 se diskutovalo i na nedávném Petrol summitu. Podle ekonoma Štěpána Křečka není možnost odmítnutí EUETS2 příliš reálná. „Hrozí buď tvrdý postup vůči České republice nebo složitá jednání," míní Křeček.

Křeček také připomněl, že obchod s emisními povolenkami probíhá kromě EU jen ve Velké Británii, Kalifornii, Jižní Koreji, na Novém Zélandu a v Pekingu. V Koreji je ale cena povolenek velice nízká, v Pekingu je zase velké množství povolenek poskytováno zdarma. S povolenkami pro dopravu a vytápění ale podle Křečka počítá jen EU. Tyto povolenky budou mít podle Křečka největší dopad na nejchudší lidi z vesnic, kteří musí jezdit autem a topí uhlím.

Křeček také řekl, že nechápe výroky některých politiků o tom, že zavedení povolenek pro



dopravu a vytápění nebudou lidi bolet. „Abychom dosáhli bezemisní ekonomiky v roce 2050, je třeba změnit chování lidí. Nejlépe pomocí peněz. Cena povolenek se musí tudíž zvyšovat. Dopad na lidi nemůže být malý. Buď se musí opustit cíl klimatické neutrality nebo musíme počítat s tím, že povolenky budou lidi bolet. Obojí skloubit nelze," míní Křeček. Řada ekonomů se domnívá, že místo povolenek by bylo lepší uvalit na dopravu a vytápění uhlíkovou daň, která by zamezila spekulacím s povolenkami, které budou uměle zvyšovat jejich cenu.

S tím souhlasí i šéf Unie nezávislých petrolejářů Ivan Indráček s tím, že nejjednodušší by bylo zvýšit spotřební daň na pohonné hmoty a EU ETS 2 uplatnit pouze na vytápění budov. Vzhledem k tomu, že v roce 2026 se počítá s revizí směrnice EU ETS2 a zároveň i s revizí směrnice o spotřebních daních, byla by taková úprava možná. Musely by s ní ale souhlasit všechny členské země EU. Indráček zároveň podotkl, že stejné cíle jako EU ETS2, tj. snížení emisí CO_2, sleduje i směrnice RED III o obnovitelných zdrojích v dopravě. „Je to duplicitní. EU ETS2 jen vytáhne lidem více peněz z kapes," uzavřel Indráček.

Rovněž Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) se domnívá, že zavádět ETS 2 do dopravy nemá smysl, protože fakticky se jedná o duplicitní (a neúčinný) nástroj ke snižování emisí vedle zákona o ochraně ovzduší.

Podle Miroslava Stříbrského, ředitele firmy Unicode Systems, Evropa svým bojem nespasí světové klima. „Emisí vypouští ve srovnání se světem málo. Byznys si nechal vnutit věci, které zhoršují konkurenceschopnost Evropy. Přesměroval se na dotace, což Evropě škodí," řekl Stříbrský.

Stříbrský také uvedl, že automobilový průmysl v Evropě je těsně před klinickou smrtí. Podle dokumentu Driving Clean Mobility z roku 2017 by po přechodu k elektromobilitě by mohlo vzniknout až 70 tisíc nových pracovních míst. V jiném přehledu z roku 2017 („How will electric vehicle transition impact EU jobs?") se uvádí širší odhad: „možný nárůst zaměstnání v ekonomice o 500 000 až 850 000 pracovních míst" do roku 2030.

Skutečnost je však nyní taková, že generální ředitelé evropského dodavatelského automobilového průmyslu naléhají na předsedkyni EK Ursulu von der Leyenovou, aby jim umožnila zvolit technologicky neutrální strategii. Dodavatelé zdůraznili, že pouze technologicky neutrální přístup, tj. možnost souběh výroby elektro i spalovacích motorů může poskytnout jistotu a flexibilitu, které jsou nezbytné k překonání současných strukturálních problémů. Automobilky by totiž mohly čelit pokutám až 15 miliard euro, pokud nesplní cíle CO_2 pro roky 2025 až 2027. Podle odhadů společnosti industriAll Europe bylo v období od června do prosince 2024 v evropském automobilovém průmyslu oznámeno zrušení více než 80 000 pracovních míst, což mělo dopad na všechny části dodavatelského řetězce.

Rok 2024 se tak stal (prozatím) nejhorším rokem pro zaměstnanost v automobilovém průmyslu v Evropě od finanční krize. Zatímco dříve Čína představovala velký podíl na vývozu EU, nyní EU poprvé čelí obchodnímu deficitu s Čínou v oblasti automobilových součástek ve výši 265 mil EUR.

■ *AUTOR: Alena Adámková*
FOTO: autor

JAKÉ ZMĚNY ČEKAJÍ SVĚT DOPRAVY?



Čerpací stanicí roku se stala pumpa Shell na odpočívce Krsice u dálnice D4. Její zástupci si na Petrol summitu převzali ocenění

Podaří se oddálit zákaz výroby spalovacích motorů? Co přinese zavedení systému emisních povolenek ETS2 v dopravě? Jak postupuje dekarbonizace dopravy? Tato témata se řešila na letošní konferenci Petrol summit, největším českém setkání odborníků v oboru dopravy a petrochemie.

Šestnáctý ročník konference Petrol Summit se konal první listopadový čtvrtek v konferenčním centru hotelu Olympik Artemis. Role konferenciéra se stejně jako při posledních akcích vydavatelství Petrolmedia ujal externí spolupracovník redakce Petrol magazínu Miroslav Petr z vydavatelství Economia. Hlavními partnery akce byly společnosti Čepro a Orlen Unipetrol, konferenci pak podpořily také firmy Shell, MOL, Mero, Eurowag, OMV a Unicode Systems. Návštěvníci konference mohli ochutnat tradiční i nové produkty firem Kofola a dozvědět se zajímavé informace nejen o účetnictví v rámci provozu čerpacích stanic od zástupců společnosti Kodap. Nechyběl ani tradiční kávový koutek od společnosti Dallmayr, kde si účastníci konference mohli nejen vychutnat skvělou kávu, ale také se dozvědět zajímavé informace o její přípravě.

„Jestli má něco smysl, pak jsou to právě akce jako Petrol summit, které propojují odborníky z byznysu s lidmi ze státních institucí. Spojuje je vzájemná úcta a pochopení, že jeden bez druhého se nemohou obejít," uvedl Pavel Šenych, který dlouhá léta působil na Ministerstvu průmyslu a obchodu, ale také ve společnosti Shell. „Nemusíme spolu vždycky souhlasit, ale musíme spolu mluvit, abychom dokázali pochopit podstatu problému, který je třeba řešit," dodala k tomu Jitka Danielová z firmy MOL, která pro změnu dříve pracovala na celní správě.

Začalo se vzpomínkou na Ivana Ottise

Nosným tématem byla současná situace v petrolejářském průmyslu poznamenaná především zaváděním emisních povolenek pro dopravu a domácnosti (ETS2), které se mají stát součástí české legislativy od roku 2027 respektive 2028. Tento krok představuje nové výzvy i příležitosti pro celý trh pohonných hmot. Diskutovalo se o aktuálních trendech v dopravě, očekávaném vývoji spotřeby energií, rozvoji infrastruktury pro alternativní paliva i o zajištění energetické bezpečnosti.

Dopolední blok přednášek zahájila krátká vzpomínka předsedy ČAPPO a ge-

nerálního ředitele společnosti Čepro Jana Duspěvy na velkou osobnost české petrochemie Ivana Ottise, který zemřel koncem června ve věku 77 let.

Po něm si vzal slovo výkonný ředitel ČAPPO Jan Mikulec, který se věnoval aktuální situaci na trhu pohonných hmot z hlediska spotřeby a cen a pokusil se predikovat nabídku i poptávky pro další období.

Plánem Evropské unie je i u automobilů postupný přechod na tzv. udržitelná paliva, která mají zajistit postupný odklon od fosilních zdrojů směrem k obnovitelným. Měl by se řídit směrnicemi RED II a RED III, které podporují využívání obnovitelných zdrojů energie (OZE) a snižování emisí skleníkových plynů. RED III je aktualizovaná a ambicióznější verze směrnice RED II, která se soustředí na zvýšení podílu OZE (na 42,5 % do roku 2030, s možným navýšením o 2,5 %) a klade větší důraz na sektory dopravy a průmyslu. Klíčové změny zahrnují vyšší cíle v dopravě (např. 29 % obnovitelné energie do roku 2030), přísnější kritéria pro biopaliva a podporu vodíku a dalších obnovitelných paliv. Jan Mikulec řekl, že v Česku implementace RED III proběhla novelou zákona o ochraně ovzduší a novelou energetického zákona (Lex OZE III). Prováděcí předpisy jsou v legislativním procesu. Cílů RED III je podle něj možné docílit buď čtrnáctiprocentní úsporou emisí CO_2 nebo dosažením podílu OZE až 29 % v roce 2030. Česká republika se rozhodla pro úsporu emisí, a to za pomoci elektromobilů, CNG, bioCNG a vodíku. Pro ➲



Generální ředitel Čepra Jan Duspěva

Spolehlivý dodavatel AdBlue®

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

PETROL PARTNER



Máme nový web!
adam-bluesky.cz

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

➲ dodavatele paliv byl cíl stanoven jako jedenáctiprocentní úspora emisí CO_2 do roku 2030, což je podle Mikulce reálné.

Evropská legislativa a budoucnost PHM

Za ministerstvo průmyslu a obchodu, které nad akcí tradičně převzalo záštitu, vystoupil Petr Kříž ze sekce plynárenství a kapalných paliv. Věnoval se mimo jiné i měnící se evropské legislativě, která upravuje jiné poměry energií v dopravě. Podle Pavla Kříže budoucnost i skladba motorových paliv závisí na legislativě EU. Zatím je podle něj budoucnost nejasná, diskutuje se o technologické neutralitě, důraz se klade i na urychlené zavedení nových syntetických paliv, především E20 a HVO, která by mohla prodloužit výrobu spalovacích motorů. Počítá se totiž s přehodnocením emisí vozidel spalujících uhlíkově neutrální paliva, jako je třeba právě HVO, hydrogenovaný rostlinný olej, vyráběný z použitého kuchyňského oleje, o němž petrolejáři mluví jako o palivu budoucnosti. Nasazení HVO v dopravě je totiž nejjednodušší způsob, jak snížit emise CO_2 o 90 %.

Po Petru Křížovi se mikrofonu ujal Josef Pokorný, tajemník Svazu dovozců automobilů (SDA). Tato organizace dlouhodobě vede statistiky o prodejích automobilů na českém trhu. Jejich analýza pak ukazuje změny trendu registrací nových i ojetých automobilů podle paliv a pohonů. Prezentace navázala na předchozí predikce, porovnávala zájem zákazníků s nabídkou vozidel a rozdíly mezi kategoriemi.

Z jeho prezentace vyplynulo, že stagnuje využití vodíku v dopravě, když zatím existuje jen šest plnících stanic a 15 dalších je ve stadiu realizace, přípravy nebo záměru. V celé ČR je přitom registrováno pouze 35 osobních automobilů s vodíkovými palivovými články. Prodej vozů na CNG rovněž stagnuje, těchto vozů dokonce ubývá. Co se týče elektromobility, podle plánů NAP čistá mobilita z roku 2024 by mělo vozový park v ČR v roce 2030 tvořit 17 % elektromobilů. Vývoj tomu ale zatím úplně nenasvědčuje. Nové elektromobily tvořily letos jen 5,56 % ze všech prodejů. Hybridy pak 22,52 %.



Výkonný ředitel ČAPPO Jan Mikulec a Miroslav Petr



Pavel Kříž z ministerstva průmyslu a obchodu



Tajemník SDA Josef Pokorný

Nedílnou součástí energetické bezpečnosti Česka je i tzv. ropná bezpečnost. O roli Správy státních hmotných rezerv (SSHR) v této oblasti pohovořil místopředseda organizace Jiří Suchopár, který u řečnického pultíku zastoupil nemocného předsedu Pavla Švagra.

Co je to Life Cycle Assessment

Akademickou obec na summitu zastoupili profesor Jan Macek z ČVUT a docent Pavel Šimáček z VŠCHT. První hovořil o přínosu elektromobilů pro snížení emisí v rámci jejich celého životního cyklu tzv. Life Cycle Assessment. Podle Macka v dnešním provedení elektromobil nepřináší příliš velké výhody, pokud emisní faktor výroby elektrické energie podstatně nepoklesne. Z hlediska dlouhodobého, pokud budeme mít dostatečné zdroje elektrické energie s nízkými emisními faktory, to ale jistě vyjde ve prospěch většího podílu elektromobility a částečně i hybridních pohonů, v nichž stále budou spalovací motory, uvedl Macek.

Pavel Šimáček se poté věnoval udržitelným leteckým palivům, jejich dostupnosti a vztahu k hydrogenovaným rostlinným olejům (HVO). Letecká paliva totiž musí nyní podle Inciativy pro letecká paliva ReFuelEU od roku 2025 povinně obsahovat určitý podíl biopaliv z odpadních surovin.



Místopředseda SSHR Jiří Suchopár



Profesor Jiří Macek z ČVÚT

ETS2 ze všech úhlů pohledu

Štěpán Křeček, hlavní ekonom BH Securities a bývalý poradce premiéra Petra Fialy, pak podrobně rozebral ze všech možných úhlů

emisní povolenky včetně dopadů na dopravu. Povolenky za dopravu a vytápění by měly platit i domácnosti, a to by podle nového rozhodnutí EU mělo platit až od roku 2028. Předpokládaná nová vláda hodlá nový systém povolenek pro domácnosti, které by mj. zdražily benzin i motorovou naftu až o 4 Kč/l, zcela odmítnout. Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) rovněž navrhuje zvážit, zda vůbec zavádět ETS 2 do dopravy – fakticky se jedná o duplicitní (a neúčinný) nástroj ke snižování emisí vedle zákona o ochraně ovzduší.

Podle Křečka ale není možnost odmítnutí EU ETS2 příliš reálná. „Hrozí buď tvrdý postup vůči České republice, nebo složitá jednání," míní. Křeček také připomněl, že obchod s emisními povolenkami probíhá kromě EU jen ve Velké Británii, Kalifornii, Jižní Koreji, na Novém Zélandu a v Pekingu, ale jen EU se počítá s povolenkami pro dopravu a vytápění. Ty budou mít podle Křečka největší dopad na nejchudší lidi z vesnic, kteří musí jezdit autem a topí uhlím.

Křeček také řekl, že nechápe výroky některých politiků o tom, že zavedení povolenek pro dopravu a vytápění nebudou lidi bolet. „Abychom dosáhli bezemisní ekonomiky v roce 2050, je třeba změnit chování lidí. Nejlépe pomocí peněz. Cena povolenek se musí tudíž zvyšovat a dopad na život lidí v EU proto nemůže být malý. Buď se musí opustit cíl klimatické neutrality nebo musíme počítat s tím, že povolenky budou lidi bolet. Obojí skloubit nelze," shrnul Křeček, který se poté zúčastnil i panelové diskuse spolu s předsedou SČS Ivanem Indráčkem. Z té například vyplynulo, že místo povolenek by bylo lepší uvalit na dopravu a vytápění uhlíkovou daň, která by zamezila předpokládaným spekulacím s povolenkami. Ty totiž budou uměle zvyšovat jejich cenu. Jenže uhlíkovou daň nikdy Evropský parlament nemůže schválit, protože je k tomu potřeba 100 procent hlasů. Na Křečkovu přednáš- ➲



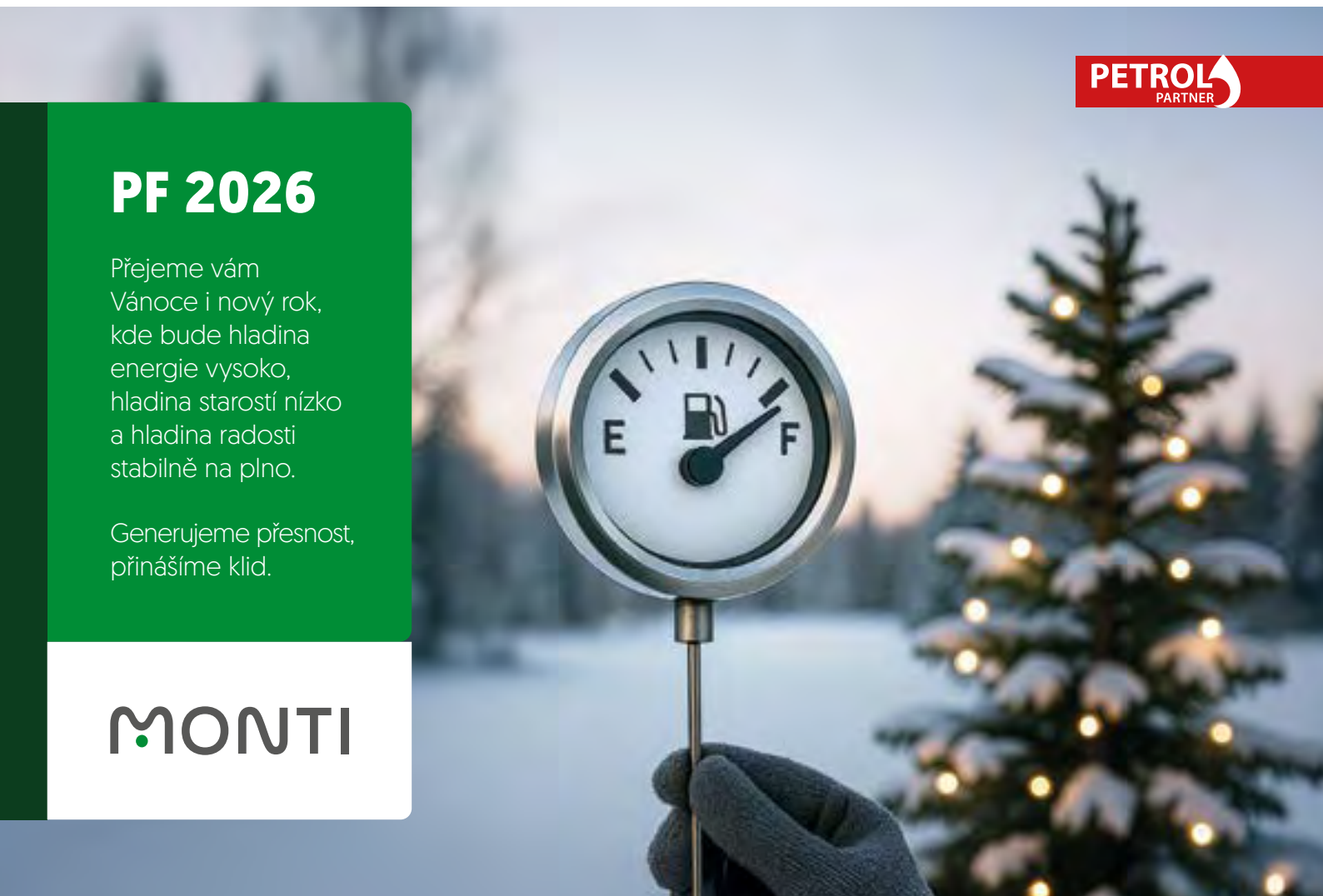
Docent Pavel Šimáček z VŠCHT



Ekonom Štěpán Křeček



Jitka Danielová z MOL ČR



➲ ku ještě navázalo desetiminutové video poslance Evropského parlamentu Ondřeje Krutílka (ODS), který v závěru varoval před odmítáním EU ETS2, jak o tom hovoří zástupci nově se formující české vlády.

Shell získal ocenění Čerpací stanice roku

Před obědem pak následovalo vyhlášení výsledků ankety Petrol Awards 25. Titul „Osobnost roku" letos obdržel majitel a jednatel společnosti Unicode Systems Miroslav Stříbrský za dlouholetou propagaci oboru Petrochemie. Je totiž mimo jiné jedním ze zakladatelů časopisu Petrol magazín a zároveň duchovním otcem konferencí Petrol Summit a Vize 2050. V letošním roce navíc oslavil významné životní jubileum. „Jsem strašně rád, že mohu pracovat v tomhle mnohobarevném a různorodém oboru, který přesahuje do mnoha sfér byznysu. Neptej se, co jsi udělal pro petrolejářský průmysl, ale ptej se, co petrolejářský průmysl udělal pro Tebe," řekl Stříbrský při přebírání ocenění.

Čerpací stanicí roku se stala nově otevřená pumpa Shell na novém úseku dálnice D4 v rámci odpočívky Krsice. Velkorysý projekt využívající nejmodernější udržitelné technologie přináší komfortní oázu pro řidiče, kteří zde mohou doplnit širokou škálu energií a zároveň se bohatě občerstvit i odpočinout v perfektně vybaveném zázemí. Totožnou čerpací stanici navíc najdete v druhém směru nové dálnice. „Nasadili jsme tam všechny možné technologie, které jsou momentálně reálně nasaditelné," řekl při přebírání ceny Jan Čapský, ředitel provozu čerpacích stanic Shell ČR/SR.

Na druhém místě se umístila v říjnu otevřená čerpací stanice OMV na novém úseku dálnice D6 (odpočívka Kolešov), třetí pak skončila stanice Orlen na D1 v Průhonicích a čtvrtá stanice One 1 (dříve Free F1 Gas), která byla začátkem letošního roku otevřena na pražském Slivenci těsně před nájezdem na Pražský okruh.



Kávový koutek firmy Dallmayr

Nejen biopaliva druhé generace z Liberce

Odpolední blok přednášek začal Lukáš Marek, jednatel liberecké firmy Temperatior, která vyvinula a vyrábí bionaftu (FAME) druhé generace z rostlinných olejů a živočišných tuků, a nabízí míchání svého produktu s hydrogenovaným rostlinným olejem (HVO), což by mohlo toto udržitelné palivo nejen zlevnit ale zároveň upravit některé jeho parametry.

Po něm pohovořil o výstavbě šesti nových zásobníků na pohonné hmoty o objemu 10 milionů litrů ve skladu Hněvice provozní ředitel a člen představenstva Čepro František Todt.

Do světa čerpacích stanic Orlen ve své přednášce pozval Michal Kalhous ze společnosti Orlen Unipetrol, který svůj příspěvek zaměřil na výstavbu nové infrastruktury pro elektromobily v rámci české sítě čerpacích stanic Orlen.

O výrobě biopaliv v bratislavské rafinerii následně hovořil Peter Šrámek, ředitel rozvoje downstreamu společnosti Slovnaft a svou přednáškou o možnostech využití HVO na něj svým způsobem navázal David Halász, který má ve firmě Eurowag na starosti alternativní paliva. Podle Davida Halásze je právě HVO ideálním alternativním palivem pro dopravu. „Není potřebná úprava motoru, HVO je mísitelný s naftou, má i dobré vlastnosti v zimě. Ale zatím je dražší než nafta, podle regionu o 5 až 40 %."

Z úplně jiného soudku byl referát Ondřeje Sojky z IT oddělení společnosti Kodap Liberec. Umělá inteligence (AI) se v posledních letech stala součástí běžného života – od navigací v mobilu až po doporučování filmů na streamovacích platformách. Není tedy rozhodně překvapením, že si postupně nachází cestu také do světa účetnictví. A právě čerpací stanice by z tohoto nového fenoménu měly těžit víc, než by se na první pohled mohlo zdát.



David Halász ze společnosti Eurowag



Slovnaft zastupoval Peter Šrámek

Je automobilový průmysl EU před klinickou smrtí?

Závěrečné slovo si vzal Miroslav Stříbrský, který se ve svém tradičně kritickém příspěvku zamyslel nad chmurnou současností, a možná ještě chmurnější budoucností evropského automobilového průmyslu. Podle něj se už dnes emisí CO_2 v rámci Evropy

vypouští ve srovnání se světem málo, což je samozřejmě dobře, ale platíme za to kvůli přísným regulacím obrovskou cenu. „Především byznys si nechal vnutit věci, které zhoršují konkurenceschopnost evropských firem. Přesměroval se proto na dotace, což Evropě škodí," řekl Stříbrský, který zároveň uvedl, že automobilový průmysl v Evropě je těsně před klinickou smrtí, i když podle dokumentu Driving Clean Mobility z roku 2017 by po přechodu k elektromobilitě mohlo vzniknout až 70 tisíc nových pracovních míst.

V jiném přehledu z roku 2017 se zase uvádí možný nárůst zaměstnání v ekonomice o 500 až 850 tisíc pracovních míst do roku 2030. Jenže skutečnost je podle Stříbrského úplně jiná. Podle odhadů společnosti industriAll Europe bylo v období od června do prosince 2024 v evropském automobilovém průmyslu oznámeno zrušení více než 80 000 pracovních míst, což mělo dopad na všechny části dodavatelského řetězce. „Rok 2024 se tak stal (prozatím) nejhorším rokem pro zaměstnanost v automobilovém průmyslu v Evropě od finanční krize," podotkl k tomu Stříbrský.



Návštěvníci mohli ochutnat novinky i tradiční produkty od Kofoly

Generální ředitelé evropského dodavatelského automobilového průmyslu nyní naléhají na předsedkyni EK Ursulu von der Leyenovou, aby jim umožnila zvolit technologicky neutrální strategii. Dodavatelé zdůraznili, že pouze technologicky neutrální přístup, tj. možnost souběh výroby elektrických i spalovacích motorů může poskytnout jistotu a flexibilitu, což je nezbytné k překonání současných strukturálních problémů. Automobilky by totiž mohly čelit obrovským pokutám, pokud nesplní cíle CO_2 pro roky 2025 až 2027. A to by vedlo k tomu, že by neměly prostředky nejen na zaměstnance ale hlavně na investice do vývoje, což by zásadním způsobem zhoršilo jejich konkurenceschopnost vůči čínským automobilkám, které se dnes snaží dostat na evropský trh.

Zatímco dříve Čína představovala velký podíl na vývozu EU, nyní EU poprvé čelí obchodnímu deficitu s Čínou v oblasti automobilových součástek ve výši 265 mil. EUR. Stále větší roli podle Stříbrského hraje obchod s bateriemi: v první polovině roku 2025 dosáhl podle Eurostatu dovoz baterií do EU 11 miliard EUR, což je dvojnásobek oproti 5,5 miliardám EUR zaznamenaným ve stejném období roku 2022. „Pokud se Evropa nevzpamatuje, Čína její automobilový průmysl úplně zahubí," uzavřel Stříbrský velmi neoptimisticky závěrečný příspěvek letošního Petrol summitu.

■ *AUTOR: Alena Adámková*
FOTO: Jiří Kaloč

www.avia-czech.cz

ŠŤASTNÉ
A VESELÉ VÁNOCE
A MNOHO UJETÝCH
KILOMETRŮ SE SÍTÍ
ČERPACÍCH
STANIC

AVIA

SLOŽITÁ CESTA, KTEROU MOTORISTÉ NEVIDÍ

Co všechno se musí stát, aby si motoristé mohli natankovat benzín nebo naftu do nádrže svého automobilu? Za kvalitním značkovým palivem stojí fascinující příběh plný sofistikovaných procesů, plnění přísných norem, komplikované logistiky a na první pohled neviditelné péče, která není vůbec samozřejmá.



Mýtus

Všechna paliva jsou stejná, protože pocházejí z jedné rafinerie
Základ většiny paliv v rámci určitého území může pocházet z jedné rafinerie. Značkoví prodejci (a nemusí to být pravidlem u všech) však v posledním kroku přidávají vlastní speciální aditiva, která paliva odlišují, vylepšují a dělají dané palivo jedinečným a specifickým. Právě v tuto chvíli vznikají rozdíly mezi jednotlivými značkami.

Na začátku je ropa

První část této cesty probíhá v rafinériích. Postup, jak se ze surové ropy vyrábějí základní paliva, je tradiční a využívá se již více než 150 let. Nazývá se atmosférická destilace: zahřátá ropa se rozdělí na tzv. frakce podle teploty varu. Poté jsou tedy připraveny jednotlivé frakce pro výrobu plynů, benzínů, leteckého petroleje, nafty a těžkého zbytku (který se zpracovává). Ty se dále čistí nebo chemicky upravují na finální produkty jako LPG, automobilový bezolovnatý benzin, letecké palivo, motorovou naftu, topné oleje, asfalty, síru nebo suroviny pro petrochemii.

Finální automobilová paliva musí splňovat evropské normy, v případě benzínu EN 228 a nafty EN 590. Pod nimi je „schována" řada dalších metodik: od přesného způsobu odběru vzorků, přes pořadí zkoušek, až po pravidla, co dělat, pokud výsledek vybočí z povolených odchylek. K dosažení požadované kvality pomáhá také primární (výrobní) aditivace.

Výrobní úprava i podpis značky

Aditiva v rafinérii se dělí na dva druhy. Základní palivo z rafinerie obsahuje tzv. primární aditiva, která palivu pomáhají splnit normu a připravit jej třeba i na sezónní nároky (např. nafta pro podzimní/zimní/jarní použití). Tento produkt je pro všechny odběratele stejný. To však neznamená, že by zákazník všude čerpal totéž. Právě naopak. Na výstupu z rafinérie, při plnění cisterny na tzv. výdejní lávce, některé značky přidávají vlastní tzv. sekundární neboli povýrobní, popřípadě značková aditiva.

„Vlastnosti značkových paliv Shell vznikají jako poslední krok, při nakládce cisterny v terminálu na výdejní lávce. Právě speciálními aditivy, která si Shell vyvíjí sám v laboratořích v Hamburku, se tato paliva stávají unikátními a získávají své výjimečné schopnosti, např. prémiová paliva Shell V-Power 100% odstraňují usazeniny z klíčových částí motoru a zabraňují jejich další tvorbě, postupně tak obnovují výkon motoru," říká Markéta Jakoubková, která odpovídá za kvalitu paliv Shell v Česku, na Slovensku a v dalších čtyřech evropských zemích „Dále poskytují ochranu proti korozi, v případě dieselu chrání EGR systém atd. Speciální aditivací procházejí i paliva Shell FuelSave, která pomáhají udržovat palivový systém čistý a snižují spotřebu paliva," dodává. Systém aditivační jednotky přesně ví, že daný odběr je pro konkrétní druh paliva a jaké je jeho množství. Na základě všech informací dávkuje správné množství aditiv a co nejpřesněji zajišťuje ideální teplotu okolo 15 °C přímo při plnění cisterny tak, aby se aditivum stoprocentně propojilo s palivem a vznikla dokonale homogenní směs.

Od rafinerie přes sklady až po čerpací stanici

Česká republika je specifickým příkladem distribuce paliv, kde palivo z rafinerie míří nejčastěji sítí tzv. produktovodů nejprve do terminálů a skladů společnosti Čepro. Celkem s výdejními terminály v rafineriích Kralupy a Litvínov je jich 15 a zajišťují optimální rozmístění zásob po celém území. Tato síť propojuje rafinerie Litvínov, Kralupy a slovenský Slovnaft produktovody a umož- ➲

TRASO











Děkujeme všem našim obchodním partnerům za dosavadní spolupráci v roce 2025. **Do nadcházejícího roku 2026** přejeme mnoho úspěchů, a to jak v pracovním, tak osobním životě.

TRASO s.r.o., Markova 1767, Frenštát pod Radhoštěm, 744 01
Tel.: +420 556 880 930 e-mail: obchod@traso.cz www.traso.cz

➲ ňuje efektivní distribuci po celé zemi. V případě dopravy paliv z jiných rafinerií se obvykle využívá železniční doprava. Paliva se v terminálech následně plní do cisteren rozvážejících paliva na čerpací stanice. Tento systém zaručuje, že se palivo co nejrychleji dostane z terminálu do nádrží vozů a neztrácí kvalitu. Prodejci však mohou čerpat paliva i z rafinerií nebo terminálů v okolních státech, a to zejména v příhraničních oblastech.

Autocisterny, které mají kapacitu až 40 000 litrů, pak rozvážejí palivo na čerpací stanice. „Jedna cisterna může díky rozdělení na obvykle pět komor vézt až pět druhů paliv současně, přičemž každá komora je naprosto oddělená a systém zaručuje, že nemůže dojít ke kontaminaci. Palivo cestuje v uzavřeném systému, kde se minimalizuje kontakt s vlhkostí a vzduchem, což chrání jeho kvalitu," uvádí Markéta Jakoubková.

Cisterna má systémy na tzv. bezezbytkové vyprazdňování, aby se vyloučila kontaminace mezi předchozím a následujícím přepravovaným palivem. Palivo se pak volnou gravitací přesouvá z cisterny do podzemních nádrží na čerpacích stanicích.

Skladování na čerpací stanici

Čerpací stanice sice palivo nevyrábí, ale může svojí činností jeho kvalitu ovlivnit. Pouze pečlivá péče a údržba nádrží a samozřejmě také dodržování zákonem stanovených revizí čerpací stanici zaručuje, že motorista dostane palivo ve stejné kvalitě, v jaké opustilo rafinérii. Většina čerpacích stanic používá podzemní dvouplášťové nádrže. Ty jsou vybaveny senzory, které sledují hladinu, teplotu, přítomnost vody a případné netěsnosti. V případě problému dostává personál stanice i centrální dispečink okamžitě varování. „Kvalita paliva Shell je kontrolována i na samotné čerpací stanici pravidelnými odběry vzorků přímo z nádrže nebo výdejní pistole. Průběžná údržba nádrží a výdejních stojanů je naprosto klíčová," uvádí Markéta Jakoubková.

Palivo v nádrži automobilu

Poslední článek dlouhého řetězce představuje chvíli, kdy motorista vloží pistoli do hrdla nádrže. Palivo, které natankuje, prošlo desítkami testů a kontrol – od laboratorních analýz v rafinerii, přes aditivaci a přepravu, až po výdejní zařízení. Celý řetězec podléhá kontrolám státních orgánů (např. celní správa, obchodní inspekce, inspekce životního prostředí), ale také individuálním kontrolám, které si nastavují vybrané značky, jako např. program Pečeť kvality společnosti SGS.

Moderní výdejní stojany zajišťují přesné dávkování a neustálou ochranu proti nečistotám. „Motoristi si možná neuvědomují, že paliva Shell, která proudí do jejich nádrží, jsou výsledkem spolupráce technologického orchestru, kde musí panovat dokonalá souhra, protože i malá chyba by mohla znamenat problém – a právě proto je u nás celý proces nastaven s maximální precizností," uzavírá Markéta Jakoubková ze společnosti Shell Czech Republic.

■ *AUTOR: TZ*
FOTO: archív

Abeceda aditiv

Aditiva jsou vysoce koncentrované chemické látky, které i při velmi nízkém dávkování významně ovlivní některé parametry paliva.

Primární aditiva
Chemické sloučeniny, které jsou do paliva přidávány během výroby v rafinerii za účelem splnění závazných jakostních norem pro daný typ paliva.

Sekundární aditiva
Obvykle tzv. aditivační balíčky, které jsou do paliva přidávány během výdeje paliva v rafinerii pro konkrétní firmu, která tím vylepší přesně zacílené parametry paliva a vytvoří tak svůj produkt se specifickými vlastnostmi. Některé prémiové značky, jako například Shell, si tyto balíčky vyvíjejí samy, jiné si je nechají navrhnout od firem dodávajících aditiva. Dávkují se vždy zvlášť při uzavřeném plnění cisterny, aby došlo k dokonalému promíchání.

Aftermarketová aditiva
Lze je koupit na čerpací stanici nebo ve specializovaných obchodech. Neposkytují možnost dokonalého promíchání a propojení s palivem při optimální teplotě. Navíc hrozí riziko, že aditiv pak bude v palivu už nad míru a jejich účinek může být i zcela opačný.

**Výzkumu a vývoji aditiv se Shell věnuje již více než 100 let. Začíná od potřeb zákazníka a trhu a v rámci celého procesu úzce spolupracuje s výrobci automobilů. Dále postupuje přes vývoj nových molekul a návrh originálního chemického složení aditiv, rozsáhlé zkoušky v laboratoři, testování ve zkušebně i jízdy v reálném provozu. Ve vývoji Shell také uplatňuje znalosti a zkušenosti získané v oblasti motorsportu, například díky technologickému partnerství s týmem Scuderia Ferrari HP v rámci F1. Vývoj nejnovější generace paliv Shell trval více než 5 let. Výsledkem je jedinečné složení paliv, které odráží vysoké nároky této značky.*
***Odstraňuje usazeniny snižující výkon a chrání před jejich další tvorbou na klíčových součástech palivové soustavy, jako jsou sací ventily, případně vstřikovače paliva. Čistota a obnovení výkonu motoru se prokazuje pomocí standardních testů a vlastních testů společnosti Shell. Skutečné účinky a přínosy se mohou lišit v závislosti na typu vozidla, stáří vozidla, jeho stavu a stylu jízdy. Další informace naleznete na adrese www.shell.cz.*



LETIŠTĚ, PŘÍSTAV I MALÁ RODINNÁ PUMPA

Společnost Unicode Systems rozšiřuje své pole působnosti. Nově její produkty najdete v tisíce kilometrů od Česka vzdáleném Spojeném království. Abychom byli konkrétní, ukážeme vám čtyři místa, kde zákazníkům začal sloužit OPT CardManager umožňující samoobslužné tankování pohonných hmot.



Firmy z východní Evropy často čelí při cílení na západoevropský trh maloobchodních čerpacích stanic mnoha překážkám v podobě jiných předpisů, tržní konkurence, kulturních rozdílů i integračních problémů. Úspěch často vyžaduje investice do lokalizace produktů, vztahů se zákazníky a v neposlední řadě si žádá i pochopení požadavků místního trhu. Společnost Unicode Systems, slavící letos 35. výročí od svého založení, během let rozšiřovala své pole působnosti převážně západním směrem, aby si našla místo mezi nejlepšími IT firmami, které působí na retailovém trhu vyspělých tržních ekonomik. V posledních době zacílila i na britský trh.

Na malém ostrově…

Na ostrově Guernsey s přibližně 70 tisíci obyvateli v srdci Lamanšského průlivu byl uveden do provozu první samostatně stojící OPT (Outdoor Payment Terminal) CardManager Compact Atex, který je připojený k výdejnímu stojanu Tokheim. Terminál si nechal nainstalovat servis s čerpací stanicí Northern Motor Works. Majitelé tohoto rodinného podniku s více než 30letou tradicí se rozhodli pro modernizaci svého provozu, zrušili shop a díky tomu rozšířili svůj autoservis. Nainstalované OPT zajistí bezobslužný prodej PHM, nahradí jednu pracovní pozici a umožní prodej i mimo otevírací dobu. Terminál akceptuje bankovní karty, lokální staniční karty i hotovostní kartu (cash card) a umožňuje 24hodinový provoz. Na realizaci se podílela firma Hytek GB, která společnost Unicode ve UK zastupuje a tým z Třebíče, který zajišťoval technickou podporu, instalaci a konfiguraci zařízení.





Na letišti…

Další úspěšnou instalaci OPT Atex ve Spojeném království najdete na letišti British Aerobatics Academy. Opět ve spolupráci s britským distributorem Hytek GB a firmou Octane Holding Group došlo k realizaci moderního samoobslužného tankování Avgas 100LL, které je plně automatizované a dostupné 24 hodin denně bez nutnosti obsluhy. Piloti tak mohou tankovat kdykoliv – rychle, bezpečně a plně v souladu s předpisy. Unicode OPT podporuje Chip & PIN, bezkontaktní platby, Apple Pay, Google Pay i lokální karty. Terminál spolupracuje s výdejním stojanem Pumptronics C Series Avgas, který je napojený na venkovní nádrž o objemu 40 tisíc litrů. Celé zařízení bylo testováno a kalibrováno podle leteckých standardů a umožňuje plnou sledovanost, bezpečnost a jednoduchost obsluhy. Projekt je skvělým příkladem toho, jak chytrá tankovací infrastruktura zvyšuje efektivitu provozu, snižuje personální náklady a zlepšuje zákaznický komfort.

A v přístavu…

Pro další příklad úspěšné instalace musíme až do dalekého Skotska, konkrétně do přístavu Seaport Marina ve městě Inverness, které leží nedaleko známého jezera Loch Ness. Opět ve spolupráci s firmou Hytek GB zde bylo vytvořeno plně automatizované venkovní platební řešení společně s výdejním stojanem Pumptronics C Series Pump, které zajišťuje nepřetržitý (24/7) přístup k PHM pro správu i zákazníky.

Podobné zařízení, konkrétně tankovací automat OPT Mini pomáhá zefektivnit provoz i v kotvišti Aberystwyth Marina ve Walesu. Tento rozsáhlý přístav, který je součástí Western Marinas nabízí více než 160 kotvišť pro motorové čluny a jachty. Díky modernímu zázemí a snadnému přístupu do historického města Aberystwyth je oblíbeným místem jachtařů. Ti zde nově najdou zařízení od firmy Unicode Systems, které zajišťuje bezpečné, pohodlné a nepřetržité nonstop tankování. Terminál akceptuje jak debetní, tak kreditní karty a Apple Pay.

■ *AUTOR: PR*

FOTO: Unicode Systems



KDYŽ SE HÝBE NEJEN PORTÁL

Jak se říká do třetice všeho dobrého. Přinášíme vám letos už třetí reportáž z mycí linky v automobilovém dealerství. Mezi vůbec největší v Česku patři v této oblasti společnost Auto Palace, která v rámci svých autosalonů a servisů využívá hned několik mycích linek. Byli jsme se podívat na portál značky Christ, který je nainstalován v pražských Butovicích a vyznačuje se jednou originalitou, která byla v tomto případě zároveň nezbytností.

Velký servis potřebuje myčku

Společnost Auto Palace Group je součástí nizozemské skupiny AutoBinck založené v roce 1907 v Haagu a představuje jednu z nejstarších firem na světě zabývající se obchodem s automobily. Skupina v současnosti působí v osmi zemích Evropy (Holandsko, Česko, Belgie, Maďarsko, Polsko, Rumunsko, Slovinsko a Slovensko). V Česku jsou velká dealerství několika značek v Praze (4x) a také v Brně. V Nových Butovicích se prodávají a servisují automobily korejské značky Hyundai, která je po škodovce druhou nejprodávanější značkou na českém trhu. A tento autosalon a servis patří v Česku mezi největší, ostatně otevřen byl již na začátku století a původně zde sídlilo i zastoupení značky pro Českou a Slovenskou republiku.

Léta se v tomto dealerství myly automobily pro potřeby servisu a prodejny ručně s pomocí jedné staré vysokotlaké pistole v malé místnosti na zadní straně objektu autosalonu a prodejny. Objemy však narůstaly, automobilů bylo stále více a více a pracovníci přestávali mytí stíhat. A tak vedení firmy rozhodlo, že pořídí mycí portál s výrazně větší kapacitou, který by navíc automobily umýval automaticky bez nutnosti zaměstnávat navíc pracovníky pro ruční mytí.

Minimální prostor, maximální využití

Problém byl v tom, že nebyl k dispozici odpovídající prostor, kam by se standardní mycí linka vešla. Ten stávající měl totiž rozměry pro mycí linku na první pohled opravdu nevyhovující. S délkou 6,55 m a šířkou 4 metry se jednalo o ještě menší prostor než ten, který byl k dispozici v libereckém Cartecu, o němž jsme psali v letošním červnovém čísle. Problém nakonec vyřešili experti společnosti Christ, kteří do tohoto prostoru doslova nacpali portál Cadis, který byl vyvinut s ohledem na speciální požadavky v oblasti čerpacích stanic, mycích center a ve variantě základního vybavení i pro autosalony. Jeho modulární princip umožnil přesně přizpůsobit jeho výkon i schopnosti definovaným potřebám. Model Cadis zároveň pracuje s nejnižšími možnými hlukovými emisemi a současně vysokým výkonem. Díky kompaktním vnějším rozměrům a nastavitelné mycí šířce pak dokáže splnit veškerá přání zákazníků.

„Tenhle projekt ukázal, že dokážeme dát portálovou myčku i na místo, které odpovídá standardnímu mycímu boxu. Předpoklady proto jsou tři. Výška haly musí být minimálně 3,10 m, šířka by se měla blížit čtyřem metrům a délka o kousek větší než 6,5 m," říká Jaromír Zmek z firmy Christ. Automobily však neustále rostou. Zatímco dříve měřil sedan střední třídy okolo 4,5 m, dnes se jeho délka blíží pěti metrům. Ještě patrnější je to u šířky, která se postupně blíží dvěma metrům, „Dříve byla standardní šířka mycích portálů 2,4 m, dnes tady máme 2,55 m," říká Jaromír Zmek. S ohledem na celkovou šířku prostoru a myčky, nezbývá po obou stranách mnoho místa,

a tak se mezi portálem a zdí protáhne jen mimořádně štíhlý jedinec. Myčka má proto na obou stranách speciální lišty a je nastavena tak, že kdyby se do tohoto prostoru dostal člověk, portál se okamžitě zastaví.

V pohybu je myčka i automobil

Na rozdíl od standardních mycích portálů, které jsou průjezdné se po umytí musí z portálu vycouvat zpět. Zároveň však jeho délka neumožňuje, aby samotný portál obsáhl automobil po celé jeho délce. A tak bylo potřeba podobně jako v Liberci rozpohybovat i umývaný objekt. Ten proto najede na speciální kovové rošty, které jsou uchyceny na pohyblivých kolejnicích schopných měnit polohu v rozpětí 1,4 m. Automobil tak v mycím i sušícím procesu jede portálu naproti a kartáče i sušící lišty jej dokážou obsáhnout celý. Jinak se jedná o standardní model mycí linku Cadis, která umožňuje ekonomické mytí s nízkými náklady. Jeho mycí výška je 2,35 m a mycí šířka 2,55 m, což umožňuje umývat i velká SUV značky Hyundai jako je Santa Fe nebo elektrický Ioniq 9.



Portál nabízí všechny funkce, na které jsou zákazníci zvyklí, pro potřeby servisu však byl počet programů zjednodušen. Samozřejmostí jsou maximálně šetrné pěnové kartáče, předmývací pěna a tlakové předmytí a následuje mytí šamponem, sušící vosk a konzervační vosk. Mycí portál v Butovicích ➲

PETROL PARTNER

SlimLine Edge

Nádrž a distribuční systém AdBlue®

Výrobek pro čerpací stanice a profesionály



Připraveno k výdeji čerpacích stanic
Vlastní značka a barvy
Šířka 1,2 m
3x Systém TriComp – inovativní konstrukce
Jednoduchá instalace
Špičkové průmyslové komponenty
5 LETÁ 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®

➲ navíc umožňuje i spodní mytí a kartáčové mytí kol do průměru 21 palců. Chybí pouze leštící nanovosk, který je na myčkách čerpacích stanic většinou standardem.

Co se týče zajímavých technických řešení, unikátní je na myčce Cadis systém bočních kartáčů Optiflex, který perfektně zohledňuje individuální obrys vozidla a zajistí tak přesné i šetrné čištění. U sušící lišty zase stojí za zmínku možnost jejího naklápění. „U současných vozidel kategorie MPV a SUV je většinou kolmá zadní část. Pokud by se lišta nedala naklápět, sušení by bylo nedokonalé," vysvětluje Jaromír Zmek. Myčka v Butovicích používá vodu z řádu. „Pokud se používá k její úpravě změkčovač je mytí účinnější a lze tím i snížit náklady na mytí, protože sůl, která se používá k úpravě vlastností vody, nestojí zdaleka tolik jako mycí chemie."









Dva roky plné spokojenosti provozovatele

Mycí portál od firmy Christ v areálu Auto Palace v Butovicích funguje už dva roky a v servisu si jeho provoz nemohou vynachválit. Umývá od pondělí do pátku v průměru několik desítek hyundajů denně, a přitom spotřebuje násobně menší množství vody, než tomu bylo u ručního mytí. Zařízení je samozřejmě napojeno i na čističku odpadních vod, která rovněž nese značku Christ, a část drahé vody se tak vrací zpátky do mycího procesu. O mycí linku se stará pouze jeden zaměstnanec servisu, další technici jsou zaškoleni k jejímu užívání. Myčka je tak víceméně bezúdržbová a jak se ukázalo po dvou letech, tak v podstatě i bezporuchová. Návrat k ručnímu mytí by zde už nikdo nechtěl. „To, co se ušetří za pracovní sílu během provozu strojové mycí linky se firmě vrátí i při větší počáteční investici. Zvláště při životnosti portálu, která by mohla být až dvanáct let," dodává Jaromír Zmek.

■ *AUTOR: Jiří Kaloč*
FOTO: autor




PETROL
PARTNER
CADIS
Portálová mycí linka
Christ
The Real Car Wash Company
Christ
WASH SYSTEMS

PUMPA NEMUSÍ BÝT JEN POSLEDNÍ ÚTOČIŠTĚ

Výkyvy zimního počasí prospívají prodejům sezónního zboží v oddělení automotive, které by však mělo mít odpovídající skladbu. Na prvním místě to jsou samozřejmě směsi do ostřikovačů, hned za nimi je však spousta produktů, které řidičům umožňují zvládat nikdy nekončící boj s mastnou špínou a zamrzlým automobilem.



Předzásobit se nebo se nepředzásobit?

Nepříjemnosti spojené s příchodem zimy známe snad všichni. Venku je „vlezlo“, pocitová teplota pod bodem mrazu a místo toho, abyste se co nejrychleji zahřáli uvnitř automobilu, musíte nezbytnou dobu věnovat přípravě na jízdu. A místo solidní zimní výbavy máte v ruce pouze starou kreditní kartu, které se obtížně snažíte dostat led ze zamrzlého předního okna. Mnoho řidičů však před zimou nenavštíví obchod s autodoplňky, ale většinu věcí shání na poslední chvíli na čerpací stanici. Mycí houby, utěrky, přípravky proti mlžení skel, přípravky na odmrazování zámků, škrabky, smetáčky, startovací kabely, sněhové řetězy, startovací spreje a další nezbytné zimní doplňky hledají řidiči v regálech čerpací stanice, když se jich zima zeptá...

Připravit se dobře na náhlý příchod pravé zimy není pro provozovatele čerpací stanice jednoduchý úkol. Při větším předzásobení je v automotive zboží vázáno hodně peněz a dochází i k zaplnění omezených skladovacích prostor. Rovněž hrozí, že by se zboží při mírné zimě nemuselo prodat. Některé čerpací stanice mají kvůli tomu nabídku zúženou na malý regál, ale ani u jiných společností to s prodejní plochou tohoto zboží většinou nepřehánějí.

A když už to na pumpě máte k dispozici, je dobré, aby se nejprodávanější produkty dostaly motoristům před oči a aktivně se nabízely. Určitě není od věci třeba dotaz pokladní při placení: „V noci mohou teploty klesnou až na -20 °C, nezapomněl jste na kapalinu do ostřikovačů – na škrabku, na rozmrazovač zámků?“ Pár slov nic nestojí a vedle možné vyšší tržby to navíc vytváří u zákazníka pozitivní dojem, že jeho bezpečnost a jízdní komfort leží na srdci provozovatelům této pumpy. V zimě jsou řidiči navíc ochotnější více investovat do ochrany stále dražších a technicky náročnějších vozů. Pokud si zafixují význam a efekt kvalitní autochemie, nebudou nad koupí tak dlouho rozmýšlet a váhat.

Čerpací stanice není jedinou spásou

Na čerpacích stanicích v kategorii automotive očekávají motoristé vše potřebné v optimální nabídce, včetně vyšší přidané hodnoty v podobě dobré rady a jisté pomoci v případě nouze. Jenže čekat na zákazníky, kteří přijdou nakupovat jen z nouze a proto, že jim v podstatě široko daleko nic jiného nezbývá, je krátkozraký přístup. To samé platí i na přemrštěnou cenu, která od dalších či budoucích nákupů klienty odrazuje.

Největší dodavatelé zboží kategorie automotive shodně tvrdí, že zejména na dálnicích provozovatelé často hazardují s důvěrou motoristů, když jsou marže tohoto zboží natažené na maximum a jejich sortiment přitom minimalizován. Je třeba brát vážně, že nabídka automotive zboží není jen na pumpách, ale koutky s tímto zbožím dnes najdete v hobbymarketech nebo supermarketech, které často mají prodlouženou otevírací dobu včetně sobot a nedělí. A stále rychlejší jsou i dodávky internetových obchodů, které často dodají objednané zboží do schránky před domem zákazníka během pár hodin za úplně jinou cenu.

Pouze první pomoc nebo prevence?

Kupní síla obyvatel stagnuje, ceny v obchodech rostou a počty lidí na cestách, kteří jsou ochotni více utrácet, klesají. Vedle krizových vlivů působí i stále silnější fenomén online nákupů a v neposlední řadě akční slevy kamenných obchodů. Je proto ke škodě čerpacích stanic nevyužít po celou dlouhou zimu rozšířenou nabídku autodoplňků. Ta by nyní měla mít do značné míry charakter stanice první pomoci. ➲

LEGENDÁRNÍ VŮNĚ V NOVÉM KABÁTĚ.



WUNDER-BAUM®
erfrischt die Luft in jedem Raum!

Wunder-Baum®

➲ Jak se to projevuje? Řidičovi, kterému například „klekla“ baterka pár metrů od čerpací stanice, není samozřejmě vůbec nic platná nabídka levnější autobaterie v internetovém obchodě, protože nejbližší pomoc může najít právě jen u pumpy. V praxi to znamená, že motorista si na čerpací stanici zmíněnou autobaterii koupí také proto, že mu zde za ideálních podmínek například nabídnou pomoc s její instalací do auta. Následně se má kde umýt, uklidnit se dobrou kávou a v hlavě si ještě zafixuje, kdo mu byl v krizi schopný pomoci. Pokud je servis kvalitní, nikdo se nakonec nepozastaví ani nad vyšší cenou. Provozovatelé čerpaček se mohou na nasyceném trhu bránit jen kvalitou vlastních konceptů, kladoucích důraz na prodejní servis a šíři dalších doprovodných služeb.

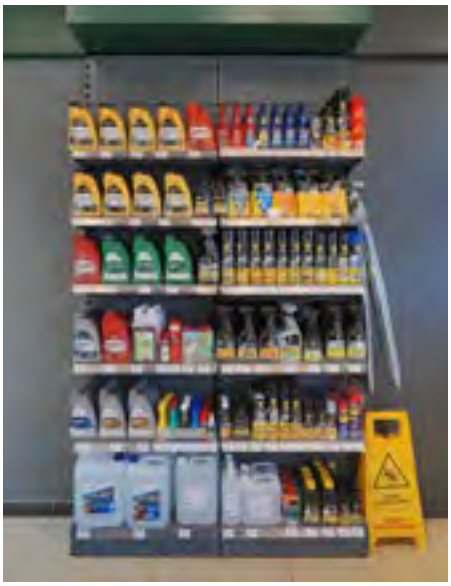


Je z čeho vybírat!

Dodavatelé s kompletním sortimentem a vlastním výrobním programem jako například DF Partner nebo jen zastupující řadu značek, z nichž některé vlastní, jako třeba Automax, mají za sebou více než tři desetiletí spolehlivého podnikání na českém i zahraničním trhu a komplexnost portfolia dotvářejí nabídkou celé řady dalších značek a oblíbených výrobků. E-shopy, online kontakt, ale i osobní kontakt s jejich zástupci je bezchybný a nikdy jsme nezaznamenali stížnosti ze strany čerpacích stanic. Čerpací stanice tak získávají maximálně jednoduché a operativní možnosti pro objednání tohoto sezónního sortimentu, který je tak moc závislý na počasí.

Provozní čerpaček často zdůrazňují hlavně dostatečný předstih setkání před nastupující sezónou, kdy je ještě čas k probrání skladby sortimentní nabídky, je možné jednat o novinkách a jejich zaváděcích cenách a o cenách vůbec. Jsou to chvíle, kdy se personál může seznámit s výrobkem detailněji, posoudit jeho obal, funkčnost, atraktivitu, odhadnout jeho prodejnost… Většinou lze počítat i s nějakou plánovanou akcí na podporu prodeje, například seznamování zákazníků s novými produkty během tankování. Najde se i čas k řešení reklamací nebo dochází k velice častým úpravám a optimalizaci skladových zásob v omezených prostorách pumpy.

Své renomé u řidičů získávají výše jmenovaní dodavatelé autodoplňků, které se často skrývají po známými značkami jako Sheron nebo Coyote, také tím, že je cíleně



vedou k prevenci. Z pohledu marketingových specialistů však existují velké rezervy v propagaci přímo v místě prodeje během zimního období.

Co by vám v regálech nemělo chybět?

Zimní autokosmetika začíná u kapaliny do ostřikovačů, technických a servisních kapalin jako směsí do chladičů, brzd či aditiv. Například účinné odstranění námrazy na sklech zajistí praktické rozmrazovače skel, které se obvykle dávkují pomocí rozprašovače. Námraze lze i předcházet použitím tzv. tekutých stěračů. V principu vytvářejí na skle neviditelný povlak odpuzující částice vody, čímž snižují množství vytvořené námrazy a usnadňují její odstraňování. Při nízkých teplotách zase může majitel staršího vozu počítat s problémy při startování. Startovací kabely se pak stanou jeho „povinnou“ výbavou. Při cestě do zimních hor je zase nutné přibalit na cestu sněhové řetězy a rozhodně není špatný nápad mít také tažné lano. Před zimou je zase důležité zkontrolovat i klasické stírače a v případě opotřebení jejich gumiček provést výměnu.

Nepříjemně může potrápit i zamlžování čelního skla zevnitř, proti němuž se lze bránit dvěma způsoby. Prvním z nich je použití speciálních utěrek. Vyplatí se i pořízení přípravku proti mlžení skel v tekuté formě s rozprašovačem. Dalším nepříjemným úskalím jsou přimrzlé dveře. Jejich těsnění je proto důležité ošetřit mazadly na gumová těsnění. Ta mají kromě ochrany před mrazem i konzervační účinky. Pokud automobil nemá dálkově ovládané centrální zamykání, mohou jeho majitele překvapit zamrzlé zámky dveří. Pro takové případy by vám určitě neměl chybět rozmrazovač zámků.

Pokud čerpací stanice nabízí toto zboží za solidní a akceptovatelné ceny, zvýší aktivní prodej a prohloubí osobní přístup kompetentního personálu k zákazníkům. Je zbytečné, aby regály s automotive v shopech přežívaly s ideou, že zisk provozovatelé vygenerují jen sendviče, cukrovinky nebo káva a nápoje v plastu.

■ *AUTOR: Jiří Kaloč*
FOTO: archív

PETROL PARTNER

STOP AUTOKALYPSE

PF 2026

SHERON

VÁŠ ZACHRÁNCE NEJEN NA CESTÁCH V ROCE 2026





HŘEJIVÉ A VOŇAVÉ VÁNOČNÍ ALTERNATIVY

České čerpací stanice dnes v zimě nabízejí nejen klasické espresso, cappuccino, popřípadě latte macchiato, ale také speciálně ochucené a patřičně nazdobené nápoje s typicky vánočními příchutěmi. Nečekejte však svařené víno nebo horký punč, medovinu či griotku jako na vánočních trzích, zato variaci různých druhů nápojů převážně kávového typu s nejrůznějšími a často překvapivými příchutěmi. Základem je samozřejmě dobře připravená káva, na kterou si dnes sítě čerpacích stanic dávají obzvlášť záležet.

V hlavní roli káva

Velké řetězce čerpacích stanic mají dnes své dodavatele, vlastní pražírny a někdy i několik směsí, které často připravovali na slovo vzatí odborníci a jejich výsledky schvalovali desítky potencionálních zákazníků. Podle aktuálního průzkumu pro síť Orlen hrají při výběru kávy i místa jejího nákupu hlavní roli chuť a kvalita, uvádí jako klíčový faktor více než 50 % oslovených. Více než polovina preferuje kávu s mlékem, 48 % dává přednost silné chuti s vyšším obsahem kofeinu a stejné procento respondentů si kávu sladí.

Zároveň z průzkumu vyplynulo, že čerpací stanice jsou pro zákazníky volbou v případě, kdy hledají rychlé dodání energie a krátkou přestávku na cestě. My jsme objeli několik vybraných čerpacích stanic a ochutnali aktuální vánoční produkt. Jak naše „testování" dopadlo?

KM-Prona: Nejen káva s perníkovým sirupem

KM Prona kromě své klasické nabídky v rámci konceptu občerstvení Monza café na letošní zimu nabízí několik vánočních kávových nápojů. Latte macchiato s karamelem, oplatkou nebo latte macchiato s perníkovým sirupem a posypem doplněné perníkovou oplatkou. Nebo klasické espresso se šlehačkou, posypanou kousky čokolády a kokosem.

Na čerpací stanici v Mostě jsme ochutnali latte s perníkovou příchutí a musím říci, že chuť perníku a jeho vůně se v nápoji krásně vyjímala. Nápoj byl servírovaný ve vysoké sklenici s dlouhou míchací lžičkou a na stříbrném tácku. Místo obyčejné sušenky byl krásným detailem vánoční perníček z formičky ve tvaru sněhuláka. Nápoj je díky sirupu již dost sladký a není už potřeba dalšího cukru. Espresso se šlehačkou bylo servírované v hrnečku přes obrovský kopec šlehačky nebyla káva ani vidět, čokoládový posyp s kokosem působil „zasněženě" a vánočně. Po zamíchání vznikla světlá jakoby vídeňská káva, a díky obrovskému množství šlehačky také pěkně kalorická bomba. Takže kdo je na sladké, pochutná si, milovníci silného espressa si jí asi nezvolí. Smetana kávu hodně naředí. Posypky čokolády jsou pěkné i na pohled, čokoláda se rozpustí, ovšem kokos je spíš na ozdobu a při pití působí jaksi navíc. Z dalších příchutí, ze kterých můžete na v české síti KM-Prona ještě vybírat, jmenujme vanilku, pistácii, dýni nebo karamel.

Orlen: Skořice, zázvor a fotokoutek

Speciální zimní nabídku nápojů v občerstvení Stop Cafe, které najdete na vybraných čerpacích stanicích české sítě Orlen. Zákazníci se mohou těšit na dvě kávové speciality Gingerbread Latte – krémové latte s příchutí perníku a Cinnamon-roll Latte – sladkou kombinaci kávy a skořice, inspirované oblíbeným pečivem. Na své si přijdou i milovníci nekávových horkých nápojů. Ti v nabídce naleznou Hřejivý zázvor, černý čaj s citronem a zázvorem nebo Zimní objetí, aromatickou směs zimního koření a sladkého ovoce navozující sváteční atmosféru. Navštívili jsme Orlen v Praze na Argentinské ulici, kde je krásně vyzdobený shop a k vánočnímu „selfíčku" pro své blízké a kamarády můžete využít i patřičně upravený fotokoutek.

My jsme ochutnali černý čaj se zázvorem a citronem a byl opravdu velmi silný a vynikající. Latte se šlehačkou a sušenkou, kde převážila chuť většího množství smetany a šlehaného mléka, takže tento nápoj je spíše určený pro ty, kteří nevyžadují silné espresso, spíše pro ty, kteří mají rádi smetanovou kávu. Zaujala nás též akční nabídka kávy v kombinaci se se sladkým pečivem za příznivou cenu. Na krásně vyzdobené čerpací stanici v Argentinské ulici je příjemné posezení, takže je možná velká škoda, že nápoje zde nabízejí pouze v papírových kelímcích, třebaže s vánočním motivem.





OMV, Shell a MOL: Vánoce s vůní skořice

Čerpací stanice OMV, respektive její bistro Viva na Mladoboleslavské ulici v Praze, má k dispozici vedle kompletní celoroční nabídky teplých nápojů i dvě vánoční speciality. ➲



➲ Obě jsou to kávová latte, které se liší příchutí v podobě speciálních sirupů. Jedna je se skořicí a dýní a druhá růžová karamelka. Oba nápoje podávala obsluha v době naší návštěvy pouze v papírovém kelímku s vánočním motivem. Ochutnali jsme oba nápoje, díky sirupu s příchutí již nebylo potřeba cukru, oba byly dost sladké.

Také na čerpacích stanicích Shell mají vedle celoroční nabídky vánoční dobroty. Vybírat můžete mezi latte se skořicí a Matchou. Cukr díky sirupu již opravdu není potřeba, nápoje jsou dostatečně sladké. Čínská Matcha (nápoj z mletých čajových lístků), kterou zpopularizovali hlavně Japonci, je na českých čerpacích stanicích zajímavou novinkou, která si určitě najde své zákazníky. My jsme ale dali přednost klasice. Latte v rámci občerstvení Shell Café servírují do porcelánových hrnečků společně s podšálkem, ale můžete ho mít i s sebou do kelímku. Zaujala nás drobná vychytávka: papírový obal na kelímek umožní snadnější uchopení nápoje, abyste si nepopálili ruce.

Na čerpací stanici MOL na Černokostelecké ulici v Praze nám trošku chyběla vánoční výzdoba a nabídka pouze jednoho druhu kávového nápoje. Kromě klasického celoročního kávového menu nabízí speciální vánoční latte se šlehačkou a skořicí. Zajímavá byla nabídka v akci káva z automatu se sladkým pečivem uzlem za dobrou cenu.

Závěr

V nabídkách čerpacích stanic se ponejvíce opakoval stejný druh kávy latte se skořicí, jako



by od sebe sítě opisovaly. Káva se díky použití speciálního sirupu a dalšími přísadami stane zajímavou možností další obměny. Například oříšková, vanilková, karamelová, dýňová apod. Kromě zpěněného mléka se používaná i šlehačka. Při použití sirupu je latte již opravdu hodně sladké a nevyžaduje cukr. Kdo má rád kávu silnou a neslazenou, ten musí využít nápoj z celoroční nabídky. Posyp kávy, který dokresluje vůni a atraktivitu nápoje je důležitý pro vzhled a zvyšuje atraktivitu nápoje. Posyp může být skořicový, oříškový, mandlový, perníkový, čokoládový, nazdobený sušeným ovocem apod. Na výběr jsou i různé rumové tresti a příchutě, které nápoj ovoní příchutí alkoholu, a přitom je stále nealkoholický.

Cena kávy na čerpacích stanicích v této vánoční nabídce je velmi obdobná a lze ji srovnat s cenou kávy v lepší restauraci. Domníváme se, že i když je dnes na čerpacích stanicích často útulné a pohodlné posezení, je také třeba zachovat i kávovou kulturu při podávání kávy. I když si většina zákazníků vystačí s papírovým kelímkem zvláště, když si kávu bere s sebou do automobilu, ale existuje i určité procento zákazníků, kteří si chtějí na shopu čerpací stanice odpočinout, popovídat nebo něco projednat, a přitom







si v klidu a na úrovni svou kávu vychutnat. A k tomu kelímek nepatří. Latte s efektním barevným přechodem a ovocné horké nápoje s kořením a ovocem rozhodně lépe vyniknou ve skle a dlouhou lžičkou na míchání. Mnohé potěší i podšálek nebo kovový tácek. Bonusem je pak malá sušenka, čokoládový bonbon a sklenka vody. Nezapomínejme také na zákazníky, kteří kromě kávy mají oblíbený i jiný horký nápoj. Tajným tipem jsou třeba horké jablko nebo hruška, případně ovocné čaje nazdobené právě vánočním kořením a ovocem.

Nejen na konci roku by si měl každý najít chvilku na kávu nebo jiný horký nápoj a vychutnat si jej ze skla nebo porcelánu v příjemném prostředí. A čerpací stanice by nám v tom měly svou nabídkou i stylem servírování vyjít naproti…

■ *Autor: Gabriela Platilová*
Foto: Pavel Pachman

▶ Zpět na obsah

ZIMNÍ NÁPOJE JAKO FIREMNÍ RITUÁL

Zima je obdobím, kdy se lidé přirozeně více obracejí k teplým nápojům. Šálek horké kávy nebo čaje funguje jako malý každodenní rituál, který zahřeje nejen ruce, ale i náladu. Ve firmách mohou zimní nápoje sehrát ještě důležitější roli – stávají se místem setkávání, krátké pauzy a načerpání energie v období, kdy je denní světlo vzácné a únava přichází rychleji.

Káva představuje zdravotní benefit

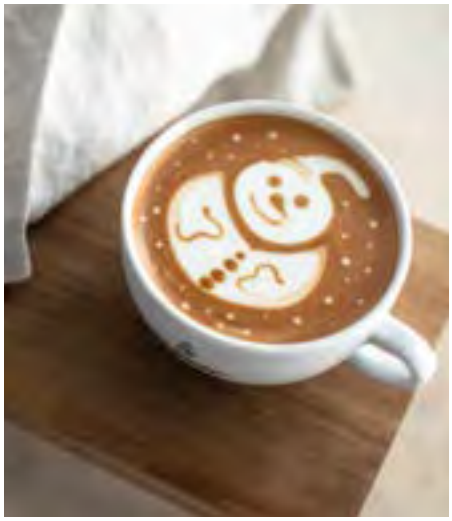
Pokud se káva konzumuje s mírou a jedná se o kvalitní kávu, má mnoho zdravotních benefitů. Podle některých studií a zdrojů může káva například zvýšit spalování tuků a zrychlit metabolismus, zlepšit fyzickou výkonnost a hladinu energie či stimulovat mozek a zlepšit náladu.

Pro zaměstnavatele jsou však podstatnější benefity, které vedou k zvýšení pracovního nasazení. Těchto benefitů jsou si vědomi ve Švédsku, kde přestávce na kávu říkají Fika a ta představuje právoplatnou součást pracovní doby, mnohde i dvakrát za den. Z psychologického hlediska má totiž tato pauza nesmírně příznivý vliv. Každý se potřebuje protáhnout, odlepit oči od obrazovky nebo se třeba poptat, jaké mají kolegyně plány na víkend, popřípadě s kolegy zanalyzovat včerejší fotbalové derby. Nepsaná pravidla říkají, že je dobré neprobírat pracovní záležitosti, ale na druhou stranu nabízí Fika neformální prostředí, kde se často podaří rozmotat i nějaký pracovní zádrhel.

Přestávka na kávu přispívá k tomu, že zaměstnanci jsou po pauze odpočatí, mají pak lepší pocit z práce, a to napomáhá k jejich psychické odolnosti i vyšší efektivitě. Proto je vhodné svým zaměstnancům vytvořit vhodný prostor, a hlavně zajistit jim kvalitní kávu.

Profesionální řešení kávového koutku

Šálek kvalitní kávy nebo čaje není vhodný jen pro zaměstnance. Je také prostředkem, který vytváří příjemné zázemí pro setkávání s klienty či partnery. Řešení je nutné upravit dle konkrétní společnosti – jiná jsou řešení pro kancelářské budovy a jiná pro výrobní podniky či instituce. Mnohé firmy proto volí profesionální kávový servis, který jim přináší pohodlí, jistotu i reprezentativní úroveň služeb.



Výhodou profesionálního řešení je především komplexnost. Firmy nemusejí řešit nákup a údržbu přístrojů, zásobování kávou, čajem či doplňky – o vše se postará specializovaný partner. Součástí služeb bývá instalace kávovaru, jeho pravidelný servis, školení obsluhy, ale také doplňování surovin nebo náhradní přístroj v případě poruchy. Takový přístup zajišťuje bezproblémový chod kanceláře či provozu a zaměstnanci se mohou soustředit na svou práci.

Poraďte se s odborníky

Společnost Dallmayr, která navazuje na více než třísetletou tradici značky známé po celé Evropě, nabízí široké portfolio řešení – od automatických kávovarů pro rychlou a pohodlnou přípravu, přes pákové přístroje vhodné pro gastronomii až po nápojové automaty určené pro výrobní podniky či čerpací stanice. Vedle klasické zrnkové kávy je k dispozici i káva mletá, kapsle či instantní varianty, podle toho, co nejlépe odpovídá konkrétním potřebám.

„Ve společnosti Dallmayr vždy najdeme řešení pro každého. V současné době máme propracovaný koncept založený na mnohaletých zkušenostech pro společnosti všech typů, čerpací stanice a individuální zákazníky. Dallmayr je největší německý a druhý největší evropský provozovatel nápojových a prodejních automatů," říká René Sion, ředitel společnosti Dallmayr, a dodává: „Naší výhodou je to, že ve všech našich kávovarech a nápojových automatech využíváme stejné suroviny – stejnou kávu si tedy vychutnáte jak z rukou našich baristů, tak z automatického kávovaru, ale i z nápojového automatu, pokud zvolíte verzi na zrnkovou kávu. K tomu poskytujeme potřebné technologie, které jsou pro dané místo optimální – to se ověří zkušebním provozem. K tomu máme i potřebnou podporu v podobě dostatečného množství porcelánu, případně poutačů či nápojových lístků. Financování v případě nájmu je možné odběrem kávy Dallmayr."

Pro nerušené jednání lze využít třeba intuitivní aplikaci D2M. Stačí se přiblížit zapnutým telefonem s aktivní NFC k červené NFC nálepce, nebo načíst QR kód fotoaparátem. Po jednoduchém výběru položek, aplikace okamžitě odešle objednávku osobě, která u Vás připravuje kávu. Objednávka jí přijde e-mailem a SMS zprávou a lahodný nápoj následuje.

Součást firemní identity

Káva a čaj jsou v dnešní době mnohem víc než jen teplé nápoje – je to součást firemní identity a důležitý prvek péče o zaměstnance i klienty. Právě proto stále více podniků sází na profesionální kávový servis, který zajišťuje nejen kvalitu a spolehlivost, ale také pocit, že o zaměstnance i návštěvy je postaráno na vysoké úrovni.

Zimní období je náročné na energii i psychickou pohodu. Firemní nápojový servis dokáže být velmi účinným pomocníkem: zahřeje, zpříjemní pracovní den a podpoří týmového ducha. A to jsou benefity, které mají hodnotu po celý rok – nejen v zimě.

■ *AUTOR: PR Dallmayr*
FOTO: archív



DESET LET „ČERSTVÉHO KOUTKU“

Úspěšný koncept rychlého občerstvení čerpacích stanic MOL s názvem Fresh Corner slaví 10 let od otevření první provozovny. Za jeho úspěšným rozšířením v Česku stojí Jaroslav Černý, který je aktuálně manažerem přes Gastro ve společnosti MOL Česká republika.

Název Fresh Corner vychází z angličtiny, ale jinak je zcela srozumitelný pro většinu i neanglicky mluvících zákazníků. Zároveň je v dnešní plejádě podobných konceptů konkurenčních řetězců velmi originální. Jak vlastně vzniknl?

Koncept rychlého občerstvení Fresh Corner je jednotný pro všechny trhy, kde působí skupina MOL. Vznikl v roce 2015 v Maďarsku a jeho uvedení předcházela dlouhá doba testování a ladění finální podoby názvu i sortimentu. Česká republika je z pohledu skupiny významný retailový trh, a proto jsme se také přímo podíleli na výsledné podobě tohoto konceptu. První tuzemský Fresh Corner se otevřel v roce 2015 na čerpací stanici ve Vyškově, pak následoval pražský Barrandov.

Vyškovská pumpa tehdy dostala od našeho vydavatelství titul Čerpací stanice roku… Co by vlastně mělo být největším trumfem tohoto druhu občerstvení na čerpací stanici?

Fresh Corner symbolizuje zejména káva a hotdog. Tyto dva produkty jsou v podstatě takovým odrazovým můstkem další nabídky. Když se podívám přímo na nabídku kávy, za posledních 10 let se značně změnil přístup zákazníků a jejich náročnost ohledně kávových produktů. Zákazníci dnes vyžadují velký sortiment mléčných i nemléčných káv a s tím i související různé velikosti od malých po velké „americké“ kávy. Myslím, že tomuto přerodu jsme hodně pomohli také my s naším Fresh Cornerem, ostatně tento koncept provozujeme více než 250 servisních stanicích po celé České republice. Současně se za posledních 10 let změnilo očekávání toho, co si na svých cestách na čerpacích stanicích zákazníci chtějí dát k jídlu. Od balených baget k čerstvým sendvičům, či teplým variantám občerstvení. Nejpopulárnějším produktem je v této oblasti dlouhodobě hot dog.

Myslíte, že hotdog je nějaká vyšší gastronomie?

V souvislosti se servisními stanicemi má spíše smysl mluvit o konkurenci v oblasti rychlého občerstvení. Na některých servisních stanicích

nabízíme i hotová jídla, ale řada zákazníků se chce rychle občerstvit a pokračovat v jízdě. Hotdog je z tohoto pohledu ideální produkt, je velmi rychle připravený, má vysokou energetickou hodnotu a dá se v případě potřeby pohodlně konzumovat i v autě. My jsme českému zákazníkovi poskytli v tomto ohledu opravdu širokou nabídku. Zákazník se u nás setká s rollergrillem, na němž přímo vidí širokou nabídku mnoha druhů párků ve dvou velikostech a k tomu si navíc může vybrat dva druhy pečiva a z řady mnoha omáček. Každý den si tak lze dát jinou kombinaci a nikdy váš hotdog nebude stejný. Kromě stálých produktů navíc sortiment doplňujeme sezónními specialitami. Hotdog je prostě ideální produkt na cestování, což nám potvrzují i čísla nejen z lokálního trhu ale i z jiných zemí, kde MOL působí.

Jaké je odstupňování jednotlivých konceptů Fresh Corner z hlediska nabídky menu?
My to máme odstupňované jednoduše. Aby se služba na naší servisní stanici mohla nazývat Fresh Corner, musí se tam prodávat nabídka občerstvení ve formě hotdogů a naše vlastní káva. V české síti servisních stanic MOL je jich aktuálně 254 plus nedávno otevřená nová provozovna na Václavském náměstí, která je jediná mimo čerpací stanici. Následně se ke kávě a hotdogu přidávají další produkty: pečivo, to najdete na 161 čerpacích stanicích, sendviče - přes 80 servisních stanic, polévky - padesát čerpacích stanic. V dalším stupni se nabídka rozšiřuje o hotová jídla, snídaně, či finger food a v nejvyšším jsou ještě minutky. V této šíři nabídky máme Fresh Corner asi na 25 čerpacích stanicích. Jedná se v podstatě už o normální restaurační koncept s kompletním menu, který najdete například na odpočívce Bělčice na D1 nebo v Humpolci.

V Maďarsku jsem viděl restauraci Fresh Corner ve stylu italského Autogrillu se samoobslužným pultem a atraktivní prezentací čerstvých produktů i teplých jídel v širokém rozsahu. Něco takového se u nás neplánuje?
To je další nadstavba, říká se tomu Marché koncept. Plány do budoucna nějaké jsou, ale zatím nechci nic prozrazovat. Maďarský trh je navíc trochu odlišný od toho českého. Podobně koncipované restaurace u nás v podstatě nenajdete, zato jsou tu hodně rozšířené řetězce fast foodů KFC nebo McDonald´s. Na ty jsou čeští zákazníci zvyklí.

Vím, že zásadním produktem je pro váš Fresh Corner káva. V Maďarsku začala fungovat nová pražírna. Jakou směs jste si připravili pro českého zákazníka?
Káva je v celé skupině stejná, vybrané směsi vznikly na základě velmi komplexního testování u zákazníků a jejich chuťových preferencí. V České republice jsou k dispozici dva druhy kávy, První je určena pro samoobslužné kávovary, kde máme chuťově vyvážený mix – ani kyselý ani hořký - díky kombinaci 80 procent arabiky a 20 procent robusty. Druhou možnost představuje stoprocentní arabika z Brazílie s jemnými tóny čokolády a oříšků, která se nabízí na profesionálních pákových kávovarech na 98 stanicích. Ty mají samozřejmě spoustu výhod, mimo jiné lze mít při přípravě kávy pod kontrolou tlak a ovlivnit tak samotnou extrakci. Je samozřejmě s ohledem na náročnější přípravu trochu dražší, ale můžete si ji nechat udělat jak do šálku, abyste si ji mohli vychutnat přímo na stanici, tak do kelímku a odnést do auta.

Více zákazníků však asi využije samoobslužný kávovar…
Ano, více se prodává káva ze samoobslužného automatu, hlavně kvůli času. Přeci jenom příprava kávových nápojů na baristickém stroji zabere určitý čas a kávový koutek nebo chcete-li ostrůvek s kávových automatem je navíc více na očích zákazníků.. Velkou výhodou našich kávových ostrůvků je navíc absence jakékoliv bariéry v podobě mincovníků nebo čtečky karet. Prostě si uděláte kávu a pak zaplatíte na pokladně. Chtěli jsme celý proces nákupu kávy udělat z pohledu zákazníků co nejpříjemnější.

Letos je novinkou mnoha řetězců studená káva. Jak se prosadila v bistru Fresh Corner?
Klasická káva stále dominuje prodejům, ale v teplejších měsících je studená káva zajímavým a trendy doplňkem. Ostatně, na příští rok tento koncept budeme ještě rozšiřovat. Zatím jsme studenou kávu schopni dělat na samoobslužných strojích z mléčných produktů. Na baristických pak ještě nabízíme mnoho variant ochucených latte, např. s příchutí popcorn, či zimní skořicové latte, v letních měsících dominuje espressotonic, ledový flat white nebo ledové capuccino.

A klasický český turek…?
Bohužel, to u nás nekoupíte. Ubíráme se jiným směrem a zákazníky se snažíme transformovat na kávu zrnkovou, což nám funguje. Dnes už je z našeho pohledu jen malé procento zákazníků, který žádají tento druh kávy, ale u nás ho nekoupí…

Otevřeli jste pobočku Fresh Corner na Václavském náměstí. Zůstane jediná nebo chcete tento nový směr podpořit a provozovny mimo čerpací stanice budou narůstat?
Ano, je to v plánu. V Maďarsku už je takových poboček více, fungují zejména na nádražích, dokonce i ve vlacích. Na Slovensku zase najdete Fresh Corner na letišti.

Ale to už tu bylo před pár lety v Arkádách Pankrác?
To pro nás byla dobrá zkušenost a poučilo nás to, jak na to navázat. V Arkádách jsme měli velké množství zákazníků, ale nedokázali jsme uspokojit úplně jejich poptávku. Teď na Václavském náměstí využíváme celý potenciál konceptu Fresh Corner. K dispozici je tedy nejen káva, ale také hotdog, sendviče a pečivo. Sortiment doplňují také chlazené nápoje včetně piva, slané a sladké pochutiny, alkohol a cigarety.… Fresh Corner mimo čerpací stanice už sice není určen pro motoristy, ale stále nejde o kavárnu. Celé je to postaveno na filosofii „to go". V letošním roce tedy budeme vytipovávat další vhodné lokality, kde je velký pohyb lidí a kde lze uspět s tímto typem služby. Nemusí jít jen o centra měst, ale místa jako jsou nádraží, turistické lokality apod.

Součástí Občerstvení Fresh Corner je také obsluha přímo z okénka tzv. Drive tru? Pokud vím, v Česku jsou jen dvě – na Průmyslové ulici v Praze a v Hradci Králové. Proč se nerozšiřují více?
Je to velmi dobrý koncept a mnoho našich zákazníků si na něj zvyklo a využívá ho. Nám tam však chybí parametr obsluhy. Uvnitř kiosku jsme schopni nabídnout i další naše produkty, což na Drive True úplně nejde, chybí zde impulzní prodej. Lidi si tam zvykli zaplatit i za tankování, vzít kávu a odjet. My však u nás stále počítáme s faktorem obsluhy. Teď jsme se byli podívat na nový koncept Fresh Corneru v Maďarsku a obsluha tam stále hraje velkou roli jako hlavní prostředník pro kontakt se zákazníkem.

Je cílem dostat Fresh Corner na všechny čerpací stanice MOL nebo zlepšovat nabídku a služby na těch stávajících provozovnách?
Cílem je dostat Fresch Corner na co nejvíce stanic, kde to bude dávat smysl a kde tomu bude odpovídat poptávka zákazníků. Zároveň je samozřejmě důležité zlepšovat nabídku a rozšiřovat základnu větších restauračních konceptů.

■ *AUTOR: Jiří Kaloč*
FOTO: autor



JAK CHYTŘE ZPRACOVAT ODPADNÍ PLASTY

Na plasty se často pohlíží jednostranně jako na nepřítele životního prostředí. Tyto materiály však mají nepostradatelné vlastnosti, bez kterých se v dnešním světě jen těžko obejdeme. Jejich účinnou recyklací lze naplnit principy cirkulárního hospodářství. Poté, co spadl pod stůl zákon o zálohování plastových obalů, nabývá zejména chemická recyklace plastů stále více na důležitosti. Jsou si toho vědomy i petrochemické firmy, ostatně jenom samotné čerpací stanice „produkují“ díky jednorázovým obalům obrovské množství plastových odpadů.

Česko cíle EU neplní

Resort životního prostředí nyní bude hledat jiné cesty, jak recyklaci plastů zvýšit. Česko totiž neplní cíle Evropské unie a platí za to každoročně Unii „pokutu“. Jen za loňský rok ve výši 2,5 miliardy korun.

Obecně je známo, že skládkování či běžné spalování patří mezi nejméně vhodné způsoby nakládání s odpady. Recyklace komunálních odpadů však není jednoduchá. Na vině je jeho obsahová a kvalitativní nestálost. Procesy chemické recyklace ale dokážou zpracovat i tyto druhy odpadu.

Aktuální cíl dosažení recyklace 55 % všech plastových obalů, uvedených na trh v kombinaci s již schválenou Evropskou směrnicí pro jednorázové plastové obaly, se dostává za limity dosažitelné pouze mechanickou recyklací. Požadavek této směrnice na obsah 25 % recyklovaného PET do roku 2025 a 30 % všech typů recyklovaných plastů v jednorázových obalech v podstatě vyžadují reálné zavedení metod chemické recyklace jako součásti zpracování plastových odpadů.

Jaké jsou možnosti

Chemická recyklace, nazývaná také pokročilá recyklace plastů, označuje několik různých technologií, které přeměňují použité plasty na jejich základní stavební prvky, speciální polymery, suroviny pro nové plasty, paliva, vosky a další cenné produkty. Mezi základní druhy chemické recyklace patří termoche-

mická recyklace – pyrolýza, plazmatická recyklace – zplyňování plastů a chemická recyklace – solvolýza – rozpouštění chemikáliemi.

Největší výhodou technologie chemické recyklace je možnost recyklace plastů, které jsou v jiných podmínkách jen obtížně recyklovatelné, případně nerecyklovatelné. Týká se to zejména kompozitních materiálů či komunálního odpadu obecně. Technické řešení termochemické recyklace umožňuje zpracovat široké spektrum odpadních plastů ve směsi, kde výsledkem je kapalný produkt stabilní požadované kvality.

„Termochemická recyklace plastového odpadu by mohla hrát důležitou roli při přeměně plastového odpadu na ekonomicky cenné uhlovodíky, které lze v petrochemickém průmyslu použít buď jako palivo, nebo jako vstupní surovinu. Vždy se jedná o náhradu fosilních zdrojů a výrazné snížení uhlíkové stopy až na 40 % oproti obdobnému využití a zpracování ropy," uvádí expert na odpadové hospodářství klastru Wasten Miloslav Bačiak.

Druhy chemické recyklace

Stejně jako je použití plastů různorodé a jejich volba závislá na konkrétní aplikaci, je i jejich chemická recyklace závislá na mnoha parametrech zahrnujících typ plastů, složení plastového odpadu, možné kontaminanty apod. Zatímco termochemické metody recyklace plastů umožňují zpracování velké řady plastů, a to dokonce i jejich směsí, které jsou typické jako vedlejší produkt mechanického třídění, jiné typy chemické recyklace již jsou náročnější na složení vstupní suroviny. Ve všech případech se ale jedná o možnost dalšího zpracování plastových odpadů, které již mechanické způsoby recyklace nedokážou vyřešit.

Mezi „selektivní", dalo by se říct „jednodruhové" z hlediska použitého vstupního plastového odpadu, metody chemické recyklace patří chemolýza (lze se ale setkat i s pojmem solvolýza). V tomto případě se jedná o využití některé z chemických metod ke štěpení řetězců polymerů na monomery, oligomery nebo jiné chemické látky. Ty mohou být po dalším případném dočištění, přímo použity jako suroviny pro výrobu nových polymerů stejného typu jako byl původní plast.

Pyrolýza v Orlen Unipetrol

Výzkumem pyrolýzy, tak i výzkumem procesů založených na využití rozpouštědel se v Česku zabývá skupina Orlen Unipetrol. Při



pyrolýze je předem upravená vstupní surovina (vytříděný plastový odpad) dávkována do zařízení, kde za vysokých teplot a bez přístupu kyslíku dochází k jejímu rozkladu na uhlovodíky, které je možné dále použít jako součást nástřiku pro petrochemickou výrobu. Při rozpouštědlových postupech se využívá různých rozpustností konkrétních plastů s cílem jejich rozkladu na monomery, či odstranění těch příměsí a nečistot, které brání jejich opětovnému využití v náročných aplikacích.

„Strategickým záměrem kapitálové skupiny Orlen je do roku 2035 zvýšit recyklační kapacity (mechanická a chemická recyklace) až na 250 tisíc tun odpadních plastů za rok. Ve skupině Orlen Unipetrol plánuje chemickou recyklací vyrábět především polypropylen (PP) a vysoko-hustotní polyetylen (HDPE) a tím plnit nejen požadavky dané připravovanou legislativou ale i požadavky zákazníků, kteří již dnes produkty Liten (HDPE) a Mosten (PP) odebírají. V roce 2028 chce uvést do provozu vlastní pyrolýzní jednotku s kapacitou v rozmezí 15-35 tisíc tun plastového odpadu ročně jako součást cílů na poli cirkularity plastů," uvádí Orlen Unipetrol na svém webu.

V Chemparku Litvínov je již několik let v provozu testovací pyrolýzní jednotka a je plánováno i její další rozšiřování kapacity na cca 20 kt/rok v roce 2027. Výsledný produkt – pyrolýzní olej - by se měl stát spolu s produkty ze zpracování hydrogenovaného rostlinného oleje hlavní surovinou i pro PP s vysokým obsahem recyklovaného materiálu. Příkladem další úspěšné realizace pyrolýzní jednotky je i technologie firmy Green Future v Moravskoslezském kraji, která spouští do komerčního provozu jednotku roční kapacitou 5,5 kt plastu. Následovat by ji pak měly stavby dalších dvou jednotek v rámci ČR s plánovanou kapacitou 22 kt/rok.



Kromě zmíněné metody pyrolýzního zpracování je další průmyslově využívanou termochemickou metodou recyklace i zplyňování s pracovními teplotami nad 800 °C. V případě chemické recyklace se jedná o tzv. alotermní zplyňování (s dodáním potřebného tepla z vnějšího zdroje), popř. některá z metod plazmového zplyňování (ideálně při použití vodní páry). Rozklad vstupního materiálu zde probíhá za pomoci elektrického oblouku, který generuje plazma o teplotě 3-5 tisíc °C. Výsledný syntézní plyn (směs především vodíku a oxidu uhel- ➲

➲ natého) lze podle dosaženého složení použít po dalším čištění pro celou řadu chemických reakcí. Běžná je výroba především metanolu, etanolu nebo produkce vodíku. Pomocí Fischer-Tropschovy syntézy lze ale ze syntézního plynu přímo připravit celou řadu kapalných uhlovodíků zpracovatelných v petrochemii. Metanol a etanol jsou pak samy o sobě ceněnou vstupní surovinou pro řadu chemických látek a lze je následně opět použít i pro přípravu plastů.

V ČR jsou v oblasti plazmatického zplyňování komerčně aktivní především firmy PGP Terminals a.s., která provozuje prozatím vývojové centrum v Dubé na Českolipsku, nebo Millenium Technologies, a.s. s plánem na postavení velkého recyklačního centra u Ostravy. Výstupy z těchto technologií míří v tuto chvíli spíše do využití pro energetiku nebo na výrobu vodíku, přesto lze jejich výstupy opět pomocí využití cesty přes výrobu etanolu použít ve výrobě plastů.

Odpadová legislativa

Všechny zmíněné, především pak termochemické, metody recyklace plastů jsou známy dlouhou dobu a jejich význam pro reálné využití v rámci ČR stále stoupá i s ohledem na aktuální cíle v recyklaci plastových obalů. Je proto velmi důležité, že se je podařilo vtělit i do národní odpadové legislativy. Pyrolytické a plazmové zpracování plastu je tak uvedeno i přímo v zákoně ČR č. 541/2020 Sb., o odpadech jako činnosti vedoucí k materiálovému využití odpadu. Jako důležitý krok pro skutečný rozvoj chemické recyklace plastů u nás lze brát zveřejnění metodického pokynu pro povolování v rámci chemické recyklace odpadů Ministerstvem životního prostředí loni v prosinci.

Překážkami pro zavádění chemické recyklace jsou podle Svazu chemického průmyslu chybějící podpora cirkulárního hospodaření s plasty a výraznější snaha o udržitelnost v této oblasti, dále podpora recyklačního trhu. Překážkou je i vyšší energetická náročnost, vyšší vstupní náklady či nejasná legislativa.

Sběr plastů u čerpacích stanic

U čerpacích stanic v ČR se v současné době poté, co nebyl schválen zákon o obalech, který měl zavést zálohování PRT lahví a plechovek, se plasty opět standardně sbírají do žlutých kontejnerů, podobně jako v domácnostech. Některé čerpací stanice, zejména



Rafinerie OMV ve Swechatu se snaží z použitých plastů vyrábět syntetická paliva

ty provozované velkými společnostmi jako je Orlen Unipetrol, se v rámci svých environmentálních strategií zaměřují na sběr specifických druhů odpadu, např. použitých rostlinných olejů prostřednictvím čerpacích stanic.

Orlen Unipetrol ale v roce 2022 vstoupil i do segmentu mechanické recyklace odpadu. Na své dosavadní aktivity v oblasti chemické recyklace navázal vstupem do segmentu mechanické recyklace akvizicí společnosti Remaq, předního hráče v této oblasti v regionu střední a východní Evropy. „Naše projekty v oblasti chemické recyklace plastů nám umožní realizovat principy cirkulární ekonomiky a současně nás přiblíží k naplnění cíle emisní neutrality skupiny Orlen do roku 2050. Akvizicí společnosti Remaq rozšíříme kompetence skupiny Orlen také v oblasti mechanické recyklace. Naší ambicí je všechny způsoby recyklace odpadu vhodně propojit a sestavit ucelený a plně funkční řetězec, ve kterém efektivně spolupracují municipality, distributoři odpadu a jeho finální zpracovatelé. V souladu se strategií skupiny Orlen usilujeme o to, aby v roce 2030 byla naše kapacita recyklace plastů a organického odpadu na úrovni až 400 tisíc tun ročně. Touto akvizicí přispíváme k budování hodnoty našeho koncernu a současně těmito aktivitami přispíváme k ochraně životního prostředí této planety," řekl Daniel Obajtek, předseda představenstva PKN Orlen.

„Naše poslání být do roku 2050 emisně neutrální plníme realizací postupných cílů, které jsme definovali v naší strategii udržitelného rozvoje do roku 2030. Jedním z nich



je i rozvoj recyklačních aktivit tak, aby v roce 2030 až dvacet procent naší petrochemické produkce vznikalo pomocí recyklace plastového a organického odpadu," doplnil Tomáš Wiatrak, generální ředitel skupiny Orlen Unipetrol.

Italsko-česká společnost Remaq byla založena v roce 2004. Zabývá se výrobou a obchodováním s plastovými recykláty zejména polypropylenem, polyetylenem a polystyrenem. V roce 2009 firma otevřela výrobní závod v průmyslovém areálu v Otrokovicích. V něm provozuje čtyři moderní regranulační linky s celkovou kapacitou 2 400 tun za měsíc. Remaq je nejvýznamnější a nejrychleji rostoucí společností recyklující plasty v České republice a zastává významnou pozici i na evropském trhu. Zaměstnává osmdesát lidí a její tržby přesahují půl miliardy korun. Dokončení akvizice se předpokládá nejpozději do konce března roku 2023.

■ *AUTOR: Alena Adámková*
FOTO: Jiří Kaloč a archív

OCTO technology

divize společnosti YOUR SYSTEM spol. s r.o.

Kompletní řešení pro čerpání PHM

info@myocto.cz

PETROL PARTNER



www.octo-technology.cz

DARY SNIŽUJÍ DAŇOVÝ ZÁKLAD

Provozovatelé čerpacích stanic často podporují místní spolky, hasiče, sportovní kluby, psí útulky nebo charitativní akce. Přesto ne všichni využívají daňové výhody, kdy mohou snížit svůj daňový základ až o 30 %. O tom, na co si dát pozor a jak dary správně uplatnit, jsme hovořili s účetní a daňovou specialistkou, partnerkou společnosti Kodap HK Ivou Pevnou.

Ne všichni dárci využívají daňové výhody v souvislosti s darováním, Proč?
Těch důvodů je více. Někteří dárci považují věnovanou částku za tak zanedbatelnou, že ji v daňovém přiznání jednoduše opomenou nebo je ani nenapadne, že mohou uplatnit třeba i dar sportovnímu klubu, kde tráví čas jejich děti. Někteří ale o možnosti uplatnit dar jednoduše nevědí. Jiní se pak vyhýbají formalitám, nebo mají pocit zbytečné administrativy.

Pozorujete, že závěr roku je u dárců silnějším obdobím?
Ano, podzim a předvánoční období jsou tradičně nejsilnější částí roku pro dárcovství. A týká se to i provozovatelů čerpacích stanic, kteří často přispívají na místní komunitní projekty – od dobrovolných hasičů, přes psí útulky až po dětské sportovní kluby. Co ale velká část dárců netuší, je šíře účelů a příjemců, u kterých lze dar uplatnit v daňovém přiznání. Daňové zákony totiž obecně dary nezahrnují do daňově uznatelných nákladů, přesto lze při splnění určitých podmínek uplatnit dar jako tzv. odčitatelnou položku od základu daně v rámci daňového přiznání či ročního zúčtování daně u zaměstnanců.

Kdo všechno a v jaké výši si může dar odečíst od základu daně?
Darovat mohou může fyzická osoba nepodnikající – zaměstnanec, OSVČ i obchodní společnosti. Abyste mohli uplatnit odpočet od základu daně z příjmů, stačí darovat na dobročinné účely v úhrnu alespoň 1000 Kč nebo dvě procenta ze základu daně. U firem je to pak minimálně 2000 Kč za každý jednotlivý dar, takže na rozdíl od fyzických osob nemohou výši jednotlivých darů sčítat. A co je důležité – do roku 2026 platí zvýšený limit, takže si lze odečíst až 30 procent základu daně. To je velmi zajímavá možnost, obzvlášť pro podnikatele, kteří pravidelně přispívají.



Iva Pevná

Absolventka Obchodní akademie v Mladé Boleslavi, pomaturitního studia Finanční a daňový specialista a držitelka profesního titulu MBA v oboru Účetnictví, daně a controlling, zaměřeného na praxi a zkušenosti odborníků z oboru. Za více než 20 let praxe ve svém oboru prošla všemi pozicemi – od účetní asistentky až po CFO a CEO – a od roku 2023 vede účetní a daňovou kancelář Kodap HK, kde působí jako jednatelka, partnerka společnosti a účetně-daňová specialistka. Volný čas tráví nejraději v přírodě, která jí pomáhá vyvážit pracovní tempo s osobním životem.

Komu lze darovat, aby to „prošlo“ i u finančáku?
Zákon přesně vymezuje okruh příjemců. Podmínkou je, že vykonávají veřejně prospěšnou činnost – sociální služby, charitu, zdravotnictví, vzdělávání, sport, kulturu, ekologii a podobně. Darem můžete podpořit například obec, školu, hasičský sbor, domov pro seniory, dále třeba neziskové organizace jak v Česku, tak v zemích Evropské unie, nadace, spolky, ústavy, útulky, sportovní kluby, církevní organizace nebo organizace pořádající veřejné sbírky. V omezených případech můžete darovat určitým fyzickým osobám, jako jsou například osoby se zdravotním postižením nebo provozovatelé zařízení pro zvířata. Dar tak zvaně jen tak soukromé osobě však u většiny případů daňově neprojde. Přípustné jsou pouze situace, kdy jde například o osobu se zdravotním postižením a dar směřuje na zdravotní pomůcky, úpravu bydlení a podobně, poskytovatele zdravotních služeb nebo provozovatele školy popřípadě školského zařízen. Anebo jde o fyzickou osobu provozující zařízení pro opuštěná či handicapovaná zvířata.

Co všechno se vlastně rozumí darem? A jakou cestou ho musíme darovat, abychom dar mohli uplatnit?
Podstatou daru je, že dárce dobrovolně předá něco svého někomu jinému, a zároveň za to nic neočekává.

Rozhodující je, aby byl dar vždy výhradně bezúplatný, oceněný v korunách a poskytnutý na zákonem definovaný účel. Za splnění zákonných podmínek můžeme dar uplatnit, pokud příjemce patří mezi zákonem vyjmenované subjekty, dar má veřejně prospěšný účel a existuje řádné potvrzení.

Zákon dále říká, že musí jít výhradně o plnění poskytnuté obci, kraji, organizační složce státu, právnické osobě, nebo právnické osobě, která je pořadatelem veřejných sbírek, dále také registrované církvi či náboženské společnosti, tělovýchovné a sportovní společnosti, nebo politické straně či hnutí.

Musí se jednat o dary na vzdělávání, vědu, kulturu, školství, policii, na požární ochranu, na podporu a ochranu mládeže, na ochranu zvířat; na účely sociální, zdravotnické a ekologické, humanitární, charitativní a náboženské a na činnost politických stran. Tedy máte řadu možností, na jaké účely a jakým organizacím svoje peníze můžete poslat a budete si je moci „dát do daní“.

Jaké typy darů lze uplatnit? Musí jít vždy o peníze?
Nemusí. Kromě finanční podpory jsou daňově uznatelné i věcné dary, jako například poukázky na pohonné hmoty pro vozidla neziskové organizace, která třeba rozváží obědy seniorům nebo zajišťuje terénní sociální služby. Dále to může být občerstvení nebo hygienické potřeby do Sbírky potravin (pozn.: v podzimním kole 2024 se vybralo 684 tun potravin a drogerie), vybavení do školní družiny nebo sportovního klubu popřípadě IT technika či materiál pro

místní spolek. Dále mohou být uznatelné i dary službou – typicky u firem např. bezplatný servis, údržba či přeprava.

Zákon také umožňuje odečíst od základu daně i některé nepeněžní dary. Patří sem například darování krve, kde si dárce může odečíst 3000 Kč za každý odběr. Za odběr kostní dřeně se pak jedná dokonce o 20 000 Kč.

Co je potřeba k tomu, abychom si mohli dar „dát" do daňového přiznání?

K uplatnění odpočtu od základu daně stačí mít potvrzení o daru od příjemce, které obsahuje označení příjemce, označení dárce, alespoň jméno a příjmení nebo IČO, hodnotu, účel, datum daru a podpis příjemce. U peněžního daru doporučuji uschovat i doklad o platbě, například bankovní výpis z účtu. Při případné kontrole z finančního úřadu poslouží jako vhodný důkazní prostředek, že byl dar skutečně poskytnut.

Jaké chyby podnikatelé nejčastěji dělají?

Vidím několik opakujících se situací. Chybí třeba potvrzení a je zde jen výpis z účtu nebo účtenka ze sbírky. Problém také představuje špatně zvolený příjemce. Dar sice pomáhá, ale jde o organizaci nebo osobu, která není v souladu se zákonnými podmínkami. Také se setkáváme se záměnou daru a reklamy, pokud čekáte protiplnění v podobě loga na dresu nebo reklamy na bannerech. V tomto případě nejde o dar, ale o náklad na reklamu a ten má jiný daňový režim. Stále však může být daňově uznatelný. Patří sem i paušální daň – OSVČ v paušálu celý rok darují, ale na odpočet nemají nárok, protože nemají klasické daňové přiznání. Dárci často zapomínají také na dary z první poloviny roku a z toho plyne i nesledování celkové částky. Drobné dary nikdo nesčítá, přitom v součtu by už vytvářely pěkný daňový efekt. Doporučuji proto, aby si dotyční vytvořili celkový přehled všech darů napříč celým rokem, například v excelu.

Jak může dar ovlivnit daň u provozovatele čerpací stanice?

Dám vám jednoduchý příklad: OSVČ jako provozovatel čerpací stanice má základ daně za rok 2025 1 200 000 Kč. Během roku poskytne dary v celkové hodnotě 40 000 Kč: Z toho 12 000 Kč dá sportovnímu klubu, 11 000 Kč místním hasičům, 10 000 Kč domovu pro seniory a 7000 Kč psímu útulku. Podmínky jsou splněny (minimální limit i účel) a základ daně po odpočtu darů se sníží na 1 160 000 Kč. Při sazbě 15 % je úspora na dani 6000 Kč (pozn.: 15 % z 40 000 Kč), případně více, pokud se část základu dostává do 23procentní sazby. Ta se uplatňuje, pokud celkový základ daně přesáhne 36násobek průměrné mzdy.

Jak byste celkově popsala přístup dárců v Česku?

Češi jsou štědří, ale odpočet ne vždy využívají. Podle analýz STEM a dalších dat se v Česku ročně na dobročinnost darují desítky miliard korun. Poslední dostupná data za rok 2023 hovoří o 6,3 miliard korun darů od firem, 1,4 miliardy korun od OSVČ a 2,1 miliardy korun od zaměstnanců.

Zároveň ale aktuální průzkum realizovaný agenturou STEM říká, že v roce 2023 uplatnilo dary v daňovém přiznání jen 11 % dárců z řad zaměstnanců, 9 % samostatně výdělečných osob a jen 6 % firem, přestože dárců je mnohonásobně víc. Prakticky to znamená, že obrovský objem darů se v daních vůbec nepromítne. Většinou je to proto, že dárci nevědí, že danou formu pomoci mohou uplatnit, zapomenou si říct o potvrzení, považují částku za příliš malou a nechtějí řešit papírování. Přitom u provozovatelů čerpacích stanic se často sečtou všechny částky drobných darů za rok, které už při správném zpracování můžou znamenat velmi zajímavou úsporu na dani.

Češi tedy mají na straně jedné obecně silný smysl pro solidaritu a ochotu pomáhat – a to napříč generacemi. Jsme tedy velmi štědří, máme silnou kulturu drobného dárcovství, což potvrzuje i tradiční Sbírka potravin, přičemž podzimní kolo je každoročně výrazně úspěšnější.

Na straně druhé jsou Češi stále poměrně zdrženliví v uplatňování daňových výhod, které s dárcovstvím souvisejí. Jen kolem deseti procent dárců si dar skutečně uplatní. A to je škoda – protože peníze, které by jinak zaplatili na daních, mohou směřovat do projektů, které jim dávají smysl. Myslím, že kdyby více lidí a firem vědělo, že i drobný dar může mít dopad a zároveň snížit daňový základ, motivovalo by to k ještě větší štědrosti.

■ *AUTOR: PR Kodap (Eurodata)*
FOTO: archív

Tipy pro provozovatele čerpacích stanic

1. Vždy si vyžádejte potvrzení o daru. Bez něj odpočet neprojde.
2. Ukládejte i potvrzení o finančním daru. Například formou bankovního výpisu, pro případ daňové kontroly.
3. Dar nemusí být jen peněžní. Lze darovat PHM, potraviny, drogerii nebo vybavení.
4. Příjemce musí patřit mezi zákonem vyjmenované subjekty. Obce, spolky, nadace, školy, domovy seniorů…
5. OSVČ v paušální dani dary neuplatní. Zvažte režim podle výše darů.
6. Využijte limit 30 % základu daně, platný do roku 2026. Pro pravidelné dárce jde o velkou výhodu.
7. Pozor na záměnu daru za reklamu. Reklamu lze dát do nákladů, ale ne jako dar.



ELEKTŘINOU NABITÉ LETŇANY

Sedmý ročník veletrhu čisté mobility E-Salon letos ve dnech 13. - 16. 11. zaplnil v areálu PVA Expo Praha sedm výstavních hal. V nich jste mohli najít české premiéry automobilových novinek, elektrokol, elektrokoloběžek nebo dobíjecího příslušenství. Během čtyř dnů si exponáty prohlédlo přes 27 tisíc návštěvníků.

Bohatý program

Novinky představilo 129 vystavovatelů. Portfolio značek bylo široké, nechyběly Škoda Auto, Volkswagen, Kia, Volvo, Hyundai, Renault, Alpine, Dacia, MG, Mitsubishi, Peugeot, DS, Opel, Ford, KGM, Dongfeng, Voyah, Mhero či Hongqi. Veletržní stálice letos doplnila spousta nováčků, mezi nimiž byl i Nissan, ale většinou se jednalo o čínské značky jako třeba BYD, Zeekr, Xpeng, Riddara, Lync&Co, Smart, Leap a další. Veletrh přinesl i zajímavá setkání a inspirativní diskuze. Ve čtvrtek 13. listopadu se konala odborná konference Čistá mobilita pořádaná společností AB, které se zúčastnil také ministr dopravy v demisi Martin Kupka. Pátek zase nabídl návštěvníkům veletrhu konferenci s názvem Moderní technologie v elektrické dopravě. Tematicky se zaměřil na podporu elektromobility v ČR a zpětnou vazbu z pohledu státních institucí. Zájemci se mohli v sobotu a v neděli zúčastnit série přednášek youtuberů Anity Plasové (Dobitý baterky) a Martina Petráše (Nejrychlejší Tesla).



Skoda Vision O



BYD Tang L

Zajímavé novinky

Domácí Škoda Auto připravila expozici věnovanou výročí 130 let v čele s vystavenou designovou studií elektromobilu Vision O, která představuje budoucí podobu vozů Škoda s karoserií kombi a posouvá designový jazyk Modern Solid na další úroveň. U příležitosti 130. výročí představila žákovskou studii L&K 130 určenou do konvoje Tour De France na bázi Superbu iV. V expozici VW si mohli návštěvníci prohlédnout studii ID.Cross s délkou 4161 mm, což odpovídá modelu T-Cross. Po technické stránce vychází z modulární platformy koncernu pro elektromobily MEB. Další koncept ID. Every 1 by se měl stát prvním skutečně dostupným elektromobilem značky s cenovkou pohybující okolo 500 tisíc korun. Kompaktní elektromobil S délkou 3 880 mm doplní v roce 2027 rostoucí rodinu cenově přístupných elektrických modelů VW.

Na stánku Fordu byla skoro kompletní nabídka elektrických a plug-in hybridních modelů. Centrem pozornosti však byla nová čistě elektrická Puma Gen-E, druhou hvěz-

dou plug-in hybridní pick-up Ford Ranger PHEV s elektrickým dojezdem pouze 40 km. Jeho předností je, že může fungovat také jako powerbanka a lze s ním dobíjet třeba elektrické nářadí.

Automobilka Kia představila elektromobil EV4 a také elektrický užitkový model PV5. Jde o první vůz značky, který stojí na nové globální platformě pro elektrické vozy. Osobní verze se prodává se dvěma výkony elektromotoru 89,4 a 120 kW a dvěma kapacitami baterie 51,5 kWh respektive 71,2 kWh. Hyundai představil kromě studie elektrického kompaktu Three EV alias Ioniq 3 novou generaci vodíkového Nexa. Rodinné SUV oproti předchůdci narostlo do všech směrů, ačkoliv rozvor 2790 mm se nezměnil. Celkový výkon byl zvýšen na 190 kW a zvětšila se i kapacita nádrží, které nově pojmou 6,69 kg vodíku. Předběžný dojezd je 700 km.

Nissan ukázal nový Nissan elektrický kompakt Micra, který sdílí techniku s Renaultem 5, jeho sportovní verzi s označením A290 prezentovala značka Alpine. Švédské Volvo přivezlo do Letňan kompletní řadu svých elektromobilů. Největší hvězdou však byl sedan ES90. Jednou z hvězd letošního ročníku byla i nová generace Mitsubishi Grandis. Rodinné SUV tří diamantů vychází z Renaultu Symbioz. Nechyběl ani Renault, který prezentoval mimo jiné faceliftované SUV Austral, nebo Dacia, která se pochlubila plug-in hybridním modelem Bigster. Opel ukázala elektrické verze svým SUV Grandland a Frontera. Francouzské automobilky ještě reprezentovala prémiová značka DS, která se pochlubila elektrickým luxusním SUV kupé s označením N°8 s dojezdem až 750 km.



Hyundai Ioniq 3 studie



VW ID.Cross Concept

Teprve od září letošního roku působí na českém trhu čínská značka se švédskými kořeny a zvláštním jménem Lynk&Co. Na veletrhu představila své portfolio elektrických modelů: plug-in hybridní SUV Lynk&Co 01, elektrický crossover Lynk&Co 02 a vlajkovou loď Lynk&Co 08. Jedná se o plug-in hybrid s elektrickým dojezdem 200 km a 1100 km celkově. Čínský koncern Geely mimo jiné ukázal první plně elektrický pickup v Česku Riddara RD6, který sdílí společnou platformu SEA například s modely Volvo či Smart. Poprvé se na E-Salonu představila automobilka Xpeng, která přivezla sportovní SUV G6 a prémiové G9. Největší čínský výrobce BYD pak představil kompaktní Dolphin Surf nebo luxusní plug-in hybridní SUV Tang L. Společnost Evoo zase prezentovala atraktivní elektromobily značek Smart a Zeekr.



Volvo ES90

Kromě modelů elektromobilů se v PVA EXPO PRAHA představily také novinky v odvětví dobíjecích systémů, například Sectron představil nabíječky OlifeEnergy a jejich inovativní řešení pro chytré nabíjení. Česká společnost Auto-charge zase ukázala vlastní řešení pro správu nabíjecích sítí.

■ *AUTO: Jiří Kaloč*
FOTO: autor



NA BENZÍNKÁCH PODEPISUJI PAMÁTNÍČKY

Populární herec, bavič a moderátor Martin Dejdar z pražského divadla Ypsilonka známý z filmů Šakalí léta a Učitel tance nebo ze seriálů Zdivočelá země či Comeback najezdí za rok tisíce kilometrů a sám o sobě říká, že patří mezi ohleduplné řidiče.

Martine, vybaví se vám ještě čas, kdy jste si dělal řidičák? Měl jste předem něco natrénováno?
Natrénováno jsem neměl vůbec. Řidičák jsem si dělal v jedenadvaceti, což bylo na tu dobu docela pozdě. Každý většinou začínal už v osmnácti. Chodil jsem do klasické autoškoly, která tehdy stála 500 korun. Mít řidičák byla tehdy známka dospělosti a já měl radost, že se jako mladý kluk někam posouvám.

Dostalo vás při jízdách něco?
Poměrně brzy jsem si na silnici všimnul, že nejdůležitější je respekt k ostatním řidičům. Přijde mi, že tenkrát ještě nějaký byl, což se časem dost změnilo. Navíc provoz je dneska někde úplně jinde, jezdí tady obrovské množství aut a jsou navíc mnohem silnější. Jen toho respektu ubylo.

Chcete říct, že řidiči vůči sobě respekt na našich silnicích nemají?
Přesně tak, řekl bych, že ten respekt, je až na výjimky, téměř nulový. Řidiči se na silnicích chovají bezohledně, často riskují pro pár vteřin. Myslím, že lidi mají pocit, že svoboda, a to i na silnicích, je v tom, že si můžou dělat, co chtějí. Jenže tak to není! Svoboda je přece jistota, že ten druhý dodržuje pravidla stejně jako já. Nerespektování pravidel je anarchie a ta je špatná.

Právě si povídáme v Divadle Broadway, kde budete hrát v muzikálu autorů Michal Suchánka a Petra Kolečka „Andělé" s hity devadesátých let? Zpíváte si je v autě?
V autě poslouchám hlavně Radio Humor. Tam jsou non stop vysílány skeče, scénky, výstupy, dialogy, stand upy nebo divadelní představení. Jednak se člověk pobaví, ale také něco dozví. A když se potřebuji učit ně-

▶ Zpět na obsah

jaké písně do divadla, tak si to v autě pouštím a učím se je.

Když už jsme u těch andělů, stojí při vás anděl strážný na silnicích? Zažil jste nějaký karambol?
Pár nehod jsem zažil a měl jsem štěstí, anděl strážný při mně vždycky stál. Nic se nestalo mně, ani nikomu jinému.

Takovou malou „nehodou" je i situace, kdy dojde benzín. Šel jste někdy s kanystrem k benzínce?
No jasně! Ne že bych nebyl zodpovědný, ale já jezdím na doraz, nerad zbytečně zastavuju. Kolikrát koukám na nádrž a říkám si: "Těch padesát kilometrů k pumpě ještě dám." No, a ne vždy to klapne. Jednou nám došla šťáva v Rakousku, jeli jsme zrovna z hor, byla zima a v autě manželka, děti, tchýně. A já je tam musel nechat a šel jsem s petlahví po parkovišti kamioňáků shánět benzín. Nebylo to hezký…



V dnešním rozhovoru se hodně vracíme do minulosti. Všímáte si, že se čerpací stanice vylepšily?
Co vylepšily, změna k lepšímu je fantastická! Když si jenom vezmu, že byly kdysi benzínky otevřené od – do a v neděli měly dokonce zavřeno. Dneska je otevřeno non stop a posun v úrovni služeb je gigantický. Skvělý personál, sociální zařízení, široká nabídka sortimentu, jídlo, káva, vše na světové úrovni.

Dáváte si na pumpách i teplé jídlo?
Samozřejmě. Jezdíme hodně na zájezdy, byly doby, kdy jsem najezdil osmdesát tisíc kilometrů za rok a benzínka je přesně to místo, kde jsme si mohli odpočinout, odskočit si, najíst se, potkat se s kamarády. Zrovna včera jsme jeli s Ypsilonkou z Hronova a Jirka Lábus si dal na pumpě španělského ptáčka a byl spokojený.

Pijete kávu? Chutná vám na benzínkách?
Kávu si dám rád a baví mě, že někde mají i víc druhů.

Poznává vás personál?
Poznává a už jsem podepisoval stovky památníčků, které mají na trasách, na kterých běžně jezdí a zastavují známí lidé z divadla nebo z koncertů.

Máte nějaký zážitek s fanoušky?
Těch je. Jednou nás dokonce museli z benzinky vyhodit, protože přijel autobus asi se čtyřiceti lidmi a ti všichni chtěli, abych se jim podepsal, a hlavně se s nimi vyfotil. Úplně jsme díky tomu zablokovali celou prodejnu.

Jste spokojený s úrovní sociálních zařízení?
Určitě ano, v naprosté většině jsou záchodky i umývárny čisté. Jediné, co člověk někdy řeší, když prostě „musí" a musí rychle, že nemá u sebe drobné na vstup. A bez toho se na některých pumpách na WC nedostanete. Tady bych se přimluvil, aby s tím něco udělali.

Využíváte myčky nebo mycí boxy?
Já osobně mám rád myčku, auto pěkně vyčistí. Jasně, dneska mají moderní auta různé záhyby a tvary, a tam se ty kartáče úplně nedostanou, ale i tak je myčka super. Občas není špatné si auto nechat umýt ručně nebo si ho umýt sám.

Znáte službu, kdy přijedete na pumpu, jen natankujete, zaplatíte rovnou u stojanu a nemusíte parkovat ani chodit dovnitř?
Vím, že taková služba existuje v zahraničí, ale tady u nás jsem se s tím zatím nesetkal, nebo o tom nevím. Taková služba mi přijde super a možná ji vyzkouším.

Chybí vám nějaké služby, které na benzínkách dříve bývaly a už nejsou?
Tak nebylo špatné, když tam byl člověk, který natankoval za řidiče, nebo třeba umyl špinavá okna. Myslím, že si takhle lidi mohli přivydělat. Já to kolikrát rád využil a možná je škoda, že už to nefunguje.

Když jste jezdil s malými dětmi, co je nejvíc na benzínce zajímalo. Co chtěly koupit?
Pití, jídlo a samozřejmě dobrůtky.

Jak vnímáte chystaný přechod na elektroauta?
Myšlenka je to super, do města ideální. Já mám elektromobil Smart a jsem s ním spokojený. Je pravda, že když jsem měl elektrického forda, delší trasa byla občas traumatizující. Měl jsem strach, že nedojedu, po cestě bylo málo nabíjecích stanic a nabíjení trvalo dlouho. Cestu jsem proto musel plánovat s rezervou dvou hodin. Dneska je to myslím zase o něco lepší a vymakanější. Co mě ale štve, že v Praze v roce 2025 končí parkování elektroaut zdarma. A také v centru Prahy chybí nabíječky, nebo na nich auta parkují. A přitom na nás je stále apelováno, abychom se chovali ekologicky. A když se tak chováme, politici, kteří o dopravě rozhodují, nám to dají sežrat. Měli by se učit v zahraničí.

Co byste popřál řidičům do roku 2026?
Zdravý rozum a respekt vůči sobě a ostatním. A nejen na silnici.

■ *AUTOR: Šárka Jansová*
FOTO: archív

PETROL PARTNER

Zlatý

ČEPRO

MOL
MEMBER OF MOL GROUP

ORLEN Unipetrol

Stříbrný

AutoMax

AVIA

CPIPC

GEMA

GIA

Christ

Kingspan

KODAP
eurodata

MONTI

OCTO technology

OMV

SHERON

UCS UNICODE SYSTEMS

VF s.r.o.

WashTec Cz

Bronzový

adam&partner

BRUSHTEC

CFFT

Dallmayr

EW EUROWAG

HOUDEK spol. s r.o.

kofola

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 (sekretariát@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, Petr Kříž, MPO, oddělení plynárenství a kapalných paliv.

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

Užijte si MyStation vánoční kupóny!

Stáhněte si aplikaci **MyStation**

Ilustrativní foto. Akce probíhá od 1. 12. 2025 do 31. 12. 2025.
Pouze pro členy věrnostní aplikace MyStation - aktivujte si nabídku a čerpejte aktuální kupóny.
Pro každé využití slevy je potřeba uplatnit 10 bodů. Více informací na www.omv.cz.

NAKUP
A VYHRAJ!



HLAVNÍ VÝHRA:
ŠKODA OCTAVIA TOP SELECTION

POUZE S
MOL MOVE APP

Více informací na soutez.molmove.cz.
Doba trvání soutěže od 3. 11. 2025 do 1. 2. 2026.

soutez.molmove.cz