Report: 10.03.2022 07:55:00 - 11.03.2022 07:55:00

Články v reportu: 17 Duplicitní (Odstraněné): 39

[Celkový počet článků: 56]

ČESMAD BOHEMIA (10)
tajemník (3), prezident (2), ČESMAD BOHEMIA (5)

Doprava (7)
Nákladní doprava (6) , Autobusová doprava (1)

Supertéma: ČESMAD BOHEMIA (10)
Téma: tajemník (3)

1. Bez biosložek do paliva budeme kupovat více ropy od Putina, tvrdí Babiš Idnes.cz - Články

2. Zřejmě si mastí kapsu, říká ekonom k cenám benzinu a nafty. Podle šéfa petrolejářské unie je to lež IRozhlas.cz - Ekonomika

3. Konec biopaliv je protizákonný, uvádí výrobci. Že se ceny nesníží, přiznává i ministr Zpravy.aktualne.cz - Ekonomika

Téma: prezident (2)

4. Vláda zruší silniční daň a přimíchávání biosložky. Zbrzdí růst cen pohonných hmot? Systemylogistiky.cz - Články

5. Vláda situaci s naftou pro dopravce nevyřešila. Maximálně koruna na litr problém nespraví, tvrdí ČESMAD BOHEMIA Ekonomickydenik.cz - Články

Téma: ČESMAD BOHEMIA (5)

6. Menší dopravci vydrží jen do konce března, uvedlo sdružení. Chce jednat s Fialou Ceskenoviny.cz - Články

7. Cena nafty žene dopravce ke krachu VLTAVA LABE MEDIA a.s - Plzeňský deník

8. Jsme ve válce. Ekonomické dopady přijdou a na kompenzace pro všechny nebude, upozorňuje ministr financí Stanjura Rozhlas.cz - Radiožurnál

9. Změna pro řidičáky B. Zvýší se povolená váha auta VLTAVA LABE MEDIA a.s - Hradecký deník

10. Biosložka z nafty a benzinu jen tak nezmizí MAFRA, a.s. - Lidové noviny

Supertéma: Doprava (7)
Téma: Nákladní doprava (6)

11. Břidlicový plyn v Evropské unii - nevyužitá příležitost Armadninoviny.cz - Články

12. Český startup chce digitalizovat nákladní přepravu Komoraplus.cz - Články

13. Krize může být dlouhá. Snižme svou spotřebu, vydržme to, vyzývá ministr SeznamZpravy.cz - Články

14. Elektrické dodávky jako zbraň v boji proti Putinovi Idnes.cz - Články

15. V Kolíně pokračují opravy mostu MAFRA, a.s. - MF DNES

16. Prostějov čeká další série uzavírek. Loňský kolaps nehrozí, slibuje radnice Impuls - Články

Téma: Autobusová doprava (1)

17. Vláda kvůli růstu cen zrušila přimíchávání biosložky do paliv a silniční daň Elogistika.info - Články

1. Bez biosložek do paliva budeme kupovat více ropy od Putina, tvrdí Babiš

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
10.03.2022 (09:00:01)	Internet	tajemník	Idnes.cz - Články	iDNES.cz, ČTK

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Středeční rozhodnutí vlády o zrušení povinného přimíchávání biosložky do pohonných hmot znamená podporu režimu ruského prezidenta Vladimira Putina a dodatečný nákup 690 tis tun ropy z Ruska. Po jednání stínové vlády hnutí ANO to řekl ve čtvrtek bývalý premiér Andrej Babiš.

Rostoucí ceny pohonných hmot podle něj kroky kabinetu Spolu a Pirátů se STAN neřeší.

Vláda v reakci na růst cen pohonných hmot v souvislosti s válkou na Ukrajině rozhodla o zrušení povinného přimíchávání biosložky do pohonných hmot a o zrušení silniční daně pro osobní automobily, dodávky a nákladní auta do 12 tun.

Částečné zrušení silniční daně sníží její výnos o zhruba 4,2 miliardy korun ročně. Loni stát získal na silniční dani 5,43 miliardy korun, předloni to bylo 5,96 miliardy korun. Ministr financí Zbyněk

Stanjura (ODS) uvedl, že zrušení povinnosti přimíchávání biosložky do nafty i zrušení silniční daně je trvalé.

On-line reportáž

08:47

Zrušení povinného přimíchávání biosložky do pohonných hmot znamená **podporu Putinova režimu a dodatečný nákup 690 000 tun ropy z Ruska** , řekl bývalá předseda vlády Andrej Babiš.

08:45

Ruská armáda zničila od zahájení invaze 2 911 zařízení ukrajinské vojenské infrastruktury. Podle agentury TASS o tom informovalo ruské ministerstvo obrany.

08:44

Bývalý agent KGB a vysoký generálSergej Viktorovič Chemezov, který se v 80. letech spřátelil s Vladimirem Putinem, řekl, že se Rusko stane vítězem. **„Rusko vždy ze všech konfliktů vyšlo jako vítěz. To se stane i teď," řekl Chemezov.**

08:39

Ministerstvo vnitra udělilo ke středeční půlnoci 108 114 speciálních víz pro uprchlíky z Ukrajiny, za uplynulý den jich vydalo 17 325, řekl náměstek policejního prezidenta Martin Vondrášek.

08:36

Cílem jednání ministrů zahraničí Ukrajiny a Ruska v Antalyi je dojednat schůzku prezidentů Vladimira Putina, Volodymyra Zelenského a Recepa Erdogana, řekl šéf turecké diplomacie.

přejít na online

„Zrušení přimíchávání biopaliv znamená podporu Putinova režimu. Znamená to dodatečný nákup 690 tisíc tun ropy od Putina, který vraždí lidi na Ukrajině. Znamená to 14 miliard pro Putinův režim," řekl Babiš. „Toto rozhodnutí znamená dodatečný příjem pro Unipetrol, Čepro a další distributory a občané na pumpách nedostanou nic," dodal. Zrušení silniční daně podle Babiše pomůže jen vybraným podnikatelům.

Zrušení povinného přimíchávání biosložky do pohonných hmot zlevní paliva asi pouze o korunu na litr, sdělil ve středu ČTK šéf SPD Tomio Okamura. Vládní opatření ohledně pohonných hmot kritizoval i **generální tajemník** sdružení **Česmad Bohemia Vojtěch Hromíř** a označil je za nedostatečné.

Přimíchávání biosložek do pohonných hmot bylo zavedeno v roce 2007 pro naftu, o dva roky později se zavedlo i pro benzin. Dodavatelé pohonných hmot musejí nyní přimíchávat povinně alespoň 4,1 procenta biosložky do benzinu a šest procent do nafty.

Ceny pohonných hmot v Česku dál zvyšují svá historická maxima. Litr nejprodávanějšího benzinu Natural 95 stojí průměrně 46,64 Kč, litr dieselu už je za více než 49 korun. Od minulé středy benzin zdražil o více než sedm korun, nafta dokonce o více než deset Kč. Vyplývá to z dat společnosti CCS, která průměrné ceny paliv sleduje od začátku roku 2005. Ceny paliv rostou v důsledku ruské invaze na Ukrajinu.

SEKCE: Deníky

KLÍČOVÁ SLOVA: generální (1x), tajemník (1x), česmad (1x), bohemia (1x), vojtěch (1x), hromíř (1x)

DUPLICITNÍ S: Kroky kabinetu rostoucí ceny pohonných hmot pro občany podle Babiše neřeší (Barrandov.tv - Články, tajemník); Kroky kabinetu rostoucí ceny pohonných hmot pro občany podle Babiše neřeší (Tyden.cz - Články, tajemník); Kroky kabinetu rostoucí ceny pohonných hmot pro občany podle Babiše neřeší (Ceskenoviny.cz - Články, tajemník); Bez biosložek do paliva budeme kupovat více ropy od Putina, tvrdí Babiš (Idnes.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA); Kroky kabinetu rostoucí ceny pohonných hmot pro občany podle Babiše neřeší (Barrandov.tv - Články, ČESMAD BOHEMIA); Kroky kabinetu rostoucí ceny pohonných hmot pro občany podle Babiše neřeší (Tyden.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA); Kroky kabinetu rostoucí ceny pohonných hmot pro občany podle Babiše neřeší (Ceskenoviny.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA);

---

2. Zřejmě si mastí kapsu, říká ekonom k cenám benzinu a nafty. Podle šéfa petrolejářské unie je to lež

iROZHLAS

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
10.03.2022 (14:19:03)	Internet	tajemník	IRozhlas.cz - Ekonomika	ako, zus, jbi, ČTK

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Ceny benzinu a nafty letí vzhůru. Podle ekonoma Lukáše Kovandy si mohou distributoři a čerpací stanice v Česku příliš navyšovat marže. „Mastí si kapsu," řekl. Šéf Unie nezávislých petrolejářů Ivan Indráček ale něco takového odmítá. „Pokud řekl, že si mastíme kapsu, tak řeknu, že lže," reagoval. Vláda také ve středu představila opatření, která by měla ceny snížit. Podle Indráčka ale třeba zrušení povinné přimíchávání biosložky do paliv nepomůže.

Tak rychlé zdražování pohonných hmot Česko nikdy v historii nezažilo. Každý den stoupá podle analytika ČSOB Dominika Rusinka cena v průměru o víc než korunu na litr.

Ceny pohonných hmot dál rostou. Průměrná cena nafty je přes 49 korun, benzin stojí téměř 47 korun

„Jen za poslední den došlo k růstu cen benzinu o více než korunu 40 haléřů na litr, zatímco nafta zdražila o téměř korunu a 60 haléřů," vypočítává pro Radiožurnál Rusinko.

Ceny i tempo zdražování neodpovídají aktuálnímu stavu na trzích s ropou ani vývoji kurzu koruny k dolaru, tvrdí hlavní ekonom Trinity Bank Lukáš Kovanda.

„Zřejmě tedy dochází k tomu, že distributoři a čerpací stanice v Česku si neobjektivně navyšují marže, ‚mastí si kapsu', pod vlivem momentální napjaté situace související s válkou na Ukrajině a jejími ekonomickými dopady, zejména v podobě růstu cen energií a obecné inflace," míní. Benzin by mohl podle něj za týden stát 50,50 koruny za litr, nafta zhruba 53 korun za litr.

Cena benzinu a nafty může být až 70 korun za litr, pokud bude embargo na ruskou ropu, říká Nerudová

Předseda Unie nezávislých petrolejářů ČR Ivan Indráček ale něco takového odmítá. „Pokud pan Kovanda řekl, že to neodpovídá, tak se mýlí. A pokud řekl, že si mastíme kapsu, tak řeknu, že lže," reaguje pro server iROZHLAS.cz. „Rozhodujícím vstupem je cena na evropském trhu, na burze v Rotterdamu, která nás vytlačila nahoru," vysvětluje.

Čerpací stanice také podle něj nemají příliš velké zásoby, které by mohly prodat. „Na některé velké čerpací stanice dojíždí cisterna se zbožím až několikrát denně. Na ty menší na venkově třeba jednou za tři dny. Není to o tom, že by měly zásoby na týden nebo čtrnáct dní," podotýká Indráček.

Také předseda Správy státních hmotných rezerv Pavel Švagr v pondělí vyzval distributory a prodejce pohonných hmot, aby přistupovali ke zvyšování cen uvážlivě. „Byli bychom velmi neradi, aby ta současná situace byla zneužita některými distributory k neobjektivnímu navyšování svých marží," řekl.

Zlevnění?

Indráček očekává, že cena pohonných hmot na komoditní burze v Rotterdamu se bude snižovat. Tamní burza určuje ceny pohonných hmot i u českých čerpacích stanic. „Cena v Rotterdamu je podle mě přepálená a půjde dolů," míní. Zlevnění by se pak mohlo u českých čerpacích stanic projevit v řádu dní.

Vláda reaguje na prudké zdražování pohonných hmot. Zruší přimíchávání biosložky a silniční daň

Ve snaze tento růst zastavit vláda ve středu rozhodla natrvalo zrušit povinné přimíchávání biosložky do paliv a také silniční daň pro osobní a nákladní auta do dvanácti tun. Opatření ale ještě musí schválit Parlament, takže než začne platit, mohou uplynout měsíce. „Přimíchávání biosložky do nafty tvoří zhruba dvě koruny – i o to by se mohla cena snížit," uvedl ministr financí Zbyněk Stanjura (ODS).

Podle Indráčka ale vládní opatření ohledně biosložky nebude mít na cenu vliv. „Kromě povinného přimíchávání biosložky musí distributoři také snižovat emise v palivech, která dodávají na trh. A právě prostřednictvím biosložky je to to nejlevnější řešení. Tím, že vláda zruší povinné přimíchávání, ale nezakáže ho, tak my ho tam budeme dále přidávat. Jiné alternativy pro snižování emisí by se do ceny paliv projevily ještě intenzivněji."

Celní správa varuje před nadměrným dovozem paliv z Polska. Může za něj hrozit i zabavení auta

Ministerstvo průmyslu a obchodu zároveň začne kontrolovat distributory pohonných hmot, aby měl stát přehled o případném umělém zvyšování marží u benzinu a nafty.

Podle opozičních stran ANO a SPD přesto opatření řidičům pohonné hmoty příliš nezlevní. I podle Sdružení automobilových dopravců ČESMAD jsou kroky vlády nedostatečné. Podle tajemníka **Vojtěcha Hromíře** nafta zlevní maximálně o dvě koruny, což je s ohledem na to, jak zdražovala v poslední době, málo.

Stejně opatření hodnotilo i Sdružení dopravních podniků. Podle mluvčí Lindy Hailichové budou s vládou dál chtít situaci řešit. Už dřív sdružení uvedlo, že za současné situace by některá města mohla v brzké době přistoupit k omezování spojů, případně ke zdražování jízdného.

Nafta dražší než benzin

Zajímavostí je, že ceny nafty v Česku nyní netradičně překonávají benzin. Důvodů je několik. Nafta se teď dráž než benzin podle analytika Štěpána Křečka ze společnosti BH Securities obchoduje přímo na rotterdamské burze. A navíc je po naftě v Česku a jinde v Evropě tradičně výraznější poptávka, upozorňuje.

„V Evropě je to dáno částečně i tím, že vrcholí topná sezona a využívá se topná nafta do energetických agregátorů. A zároveň nafta je přece jenom strategičtější než benzin, protože na ni funguje veškerá nákladní doprava," vysvětluje pro Radiožurnál Křeček.

Rostoucí ceny pohonných hmot na čerpacích stanicích trápí také Německo, Polsko a Slovensko. Za benzin řidiči v Německu zaplatí v přepočtu průměrně 56,90 koruny, za naftu pak v přepočtu 58,50 koruny. Je to asi o 11 korun za litr víc než před týdnem.

SEKCE: Ekonomika a Finance *POČET AKTUALIZACÍ:* 1

KLÍČOVÁ SLOVA: vojtěcha (1x), hromíře (1x)

DUPLICITNÍ S: Zřejmě si mastí kapsu, říká ekonom k cenám benzinu a nafty. Podle šéfa petrolejářské unie je to lež (IRozhlas.cz - Ekonomika, ČESMAD BOHEMIA); Zřejmě si mastí kapsu, říká ekonom k cenám benzinu a nafty. Podle šéfa petrolejářské unie je to lež (IRozhlas.cz - Ekonomika, Nákladní doprava);

3. Konec biopaliv je protizákonný, uvádí výrobci. Že se ceny nesníží, přiznává i ministr

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
10.03.2022 (19:26:24)	Internet	tajemník	Zpravy.aktualne.cz - Ekonomika	NEZNÁMÝ

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Vláda ve středu oznámila, že ruší povinnost přimíchávat biosložku do benzinu a nafty ve snaze snížit jejich ceny, které v těchto dnech letí strmě vzhůru. Jak ale upozorňují zástupci petrolejářského průmyslu, distributoři stejně budou muset biopaliva dál přidávat, protože se musí řídit zákonem o snižování emisí oxidu uhličitého. To, že krok nebude vést ke snížení ceny, připustil i ministr průmyslu.

Premiér Petr Fiala (ODS) k rozhodnutí vlády uvedl, že ekologický dopad přimíchávání biosložek je v současnosti už překonaný a sporný. "Vydělává na tom jen pár firem," řekl.

V Česku je největším výrobcem biopaliv lovosická firma Preol, která patří do skupiny Agrofert ze svěřenských fondů bývalého premiéra Andreje Babiše (ANO). Spolu s dalším podnikem z holdingu Agrofert, společností Primagra z Milína na Příbramsku, má na dodávkách biosložek pro státního distributora paliv Čepro dlouhodobě zhruba poloviční podíl.

Vláda @strakovka v reakci na skokové zvyšování cen pohonných hmot v souvislosti s válkou na ?? rozhodla o zrušení povinného přimíchávání biosložky do pohonných hmot a dále o zrušení silniční daně.

— Ministerstvo financí ČR (@MinFinCZ) March 9, 2022

Fiala dále uvedl, že zrušení povinnosti zemědělcům umožní pěstovat více obilí. Odborníci navíc dlouhodobě upozorňují, že pěstováním plodin pro výrobu biosložky v podobě monokultur, mezi něž patří například řepka olejka, se snižuje půdní diverzita.

Zemědělský svaz nicméně na krok Fialovy vlády reagoval kritikou. Označil ho za špatný krok, který se v cenách pohonných hmot neprojeví.

Ani uvnitř vlády nepanuje shoda, kritikou nešetří například ministr průmyslu a obchodu Jozef Síkela (STAN). "Z našich analýz plyne, že bezprostřední vliv na cenu by byl nulový. Biosložku v palivech by ale bylo nutné okamžitě nahradit. U nafty by šlo o šest procent, a to by vedlo k dalšímu tlaku na růst cen," uvedl Síkela už v pondělí, tedy dva dny předtím, než se na opatření usnesla vláda.

Související

Vláda kvůli vysokým cenám benzinu zruší přimíchávání biopaliv. Odpustí i silniční daň

Podle generálního **tajemníka** sdružení dopravců **Česmad Bohemia Vojtěcha Hromíře** se odpuštěním této povinnosti sníží ceny zhruba o jednu až dvě koruny za litr. Podobně se vyjádřil i ekonom Trinity Bank Lukáš Kovanda.

"Od roku 2010 se musí povinně přimíchávat aspoň šest procent do nafty a 4,1 procenta do benzinu. Když se v roce 2007 začala biosložka přimíchávat do nafty, stoupla tehdy kvůli tomu cena až o 40 haléřů na litr. Tehdy se ovšem do této nafty přidávala pouze dvě procenta. Přimíchávání šesti procent tak dnes i po zohlednění inflace zdražuje naftu o zhruba 1,20 koruny na litr. V případě benzinu má biosložka na svědomí zdražení o zhruba jednu korunu na litr," popsal Kovanda.

Zlevnění pohonných hmot o přibližně korunu ale podle Kovandy dopravcům ani motoristům nepomůže, protože například nafta jen za poslední měsíc zdražila skoro o dvanáct korun na litr. "Ve spojení se zrušením silniční daně jde již o výraznější úlevu na celkových nákladech. Stále však nebude stačit. Dopravci totiž nyní zaznamenávají ztrátu až čtyř korun na kilometr. Budou tedy zřejmě žádat ještě další, dodatečné opatření, například snížení spotřební daně," řekl.

Odpuštění silniční daně je druhé opatření, které vláda ve středu ve snaze ztlumit zdražování pohonných hmot přijala. Podle Fialy uleví především menším a středním firmám. Ministr financí Zbyněk Stanjura (ODS) uvedl, že zrušení povinnosti přimíchávání biosložky do nafty i zrušení silniční daně je trvalé.

Dražší varianty

Zástupci petrolejářského průmyslu ale upozorňují, že biopaliva stejně budou dál používat. Podle zákona o ochraně ovzduší totiž mají distributoři povinnost snižovat emise z prodaných paliv. Děje se tak právě přimícháváním biosložky, což je podle předsedy Unie nezávislých petrolejářů ČR Ivana Indráčka jedna z nejlevnějších variant.

Související

Zatímco nejistota šroubuje ceny nafty i benzinu, CNG vystřelilo na stovku za kilogram

"I když nám stát řekne, že biosložku nemusíme přimíchávat, tak ji přimíchávat budeme. Pokud by nám to vláda zakázala, budeme hledat jiné cesty, jak snižovat emise. Půjde o dražší varianty, takže poroste cena pohonných hmot," upozornil Indráček.

Pokud je za rozhodnutím vlády také zbavení povinnosti snižovat emise, potom zrušení povinnosti přimíchávat biosložku bude mít efekt. Kabinet ale ve středu takovou informaci neuvedl. "Pokud by to vláda udělala, nafta by mohla jít o 1,5 koruny dolů, možná i o více, třeba až o dvě koruny," doplnil Indráček.

Stejně se vyjádřil i Václav Loula z České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, podle kterého se opatření míjí účinkem. "Neruší se tím zákon ohledně snižování emisí oxidu uhličitého, takže by nám hrozily sankce, kdybychom od biopaliv ustoupili," sdělil. Nahrazování fosilních paliv biopalivy, které je v Česku povinné od září 2007, navíc vychází ze směrnice Evropské unie.

Související

Polsko zrušením DPH rozpoutalo nákupní boom. Pak přijde inflační nálož, varuje expert

Advokát poradenské společnosti V4 Group Miroslav Šperka k tomu uvedl, že hodnoty ohledně minimálního podílu biopaliv ale nevyplývají z právní úpravy Evropské unie. Tuto informaci potvrdil i mluvčí ministerstva životního prostředí Ondřej Charvát. "Hodnoty si stanovilo samo Česko v rámci požadovaného plnění využívání obnovitelných zdrojů energie v dopravě, kde bylo cílem Evropské unie dosáhnout kvóty deseti procent do roku 2020. Povinnost po uvedeném roce už směrnice neupravuje," sdělil Šperka.

"Navíc se jedná o směrnici, ta slouží k harmonizaci práva členských států. Evropská komise má možnost zahájit soudní proces u Evropského dvora v případě, kdy členský stát směrnici nedostatečně včlenil do své legislativy. Ale to se stává spíše výjimečně," popsal Šperka.

Mluvčí ministerstva financí Tomáš Weiss ve čtvrtek uvedl, že pro zrušení povinnosti přidávat biosložku do paliv je nutná novela zákona o ochraně ovzduší. Předložit ji má ministerstvo životního prostředí. Podle Šperky je třeba počkat, až bude novela hotová a bude k ní i důvodová zpráva, která vyhodnotí soulad novely s unijní legislativou.

Nasmlouvané kontrakty

Problémem jsou také smlouvy, které dodavatelé s výrobci biosložek mají. Musí splnit již uzavřené kontrakty, nebo budou platit penále. "Biosložky jsou už nasmlouvané dopředu, a abychom se nevystavili dalším sankcím, tak tyto biosložky budeme muset na základě obchodních smluv odebrat," potvrdil Loula.

Související

Ve frontě na levnější nádrž. Nafta za 44 korun? Tak drahé palivo v ČR ještě nebylo

11 fotografií

Pohonné hmoty u českých čerpacích stanic v těchto dnech dál prudce rostou. Litr nejprodávanějšího benzinu Natural 95 stojí aktuálně průměrně 46,64 koruny, litr nafty už vyjde na více než 49 korun. Od minulé středy benzin zdražil o více než sedm korun, nafta o více než deset korun. Vyplývá to z dat společnosti CCS, která průměrné ceny paliv sleduje od začátku roku 2005. Ceny rostou především v důsledku ruské invaze na Ukrajinu.

Biopaliva do evropské legislativy zavedla poprvé směrnice z roku 2003, později pravidla upravily čtyři další, přijaté unií v letech 2009 až 2018. Přimíchávání biosložek do pohonných hmot bylo v Česku v souladu se směrnicemi EU zavedeno v roce 2007 pro naftu, o dva roky později začalo platit i pro benzin.

Česko se v roce 2009 podobně jako další členské země zavázalo k tomu, že do roku 2020 nahradí deset procent benzinu a nafty v dopravě obnovitelnými zdroji. Europoslanci v listopadu 2019 schválili závazný cíl 32 procent energií z obnovitelných zdrojů v roce 2030, v dopravě to má být nejméně 14 procent.

SEKCE: Ekonomika a Finance

KLÍČOVÁ SLOVA: tajemníka (1x), česmad (1x), bohemia (1x), vojtěcha (1x), hromíře (1x)

DUPLICITNÍ S: Konec biopaliv je protizákonný, uvádí výrobci. Že se ceny nesníží, přiznává i ministr (Zpravy.aktualne.cz - Ekonomika, tajemník); Konec biopaliv je protizákonný, uvádí výrobci. Že se ceny nesníží, přiznává i ministr (Zpravy.aktualne.cz - Ekonomika, tajemník); Konec biopaliv je protizákonný, uvádí výrobci. Že se ceny nesníží, přiznává i ministr (Zpravy.aktualne.cz - Ekonomika, tajemník); Konec biopaliv je protizákonný, uvádí výrobci. Že se ceny nesníží, přiznává i ministr (Zpravy.aktualne.cz - Ekonomika, ČESMAD BOHEMIA); Konec biopaliv je protizákonný, uvádí výrobci. Že se ceny nesníží, přiznává i ministr (Zpravy.aktualne.cz - Ekonomika, ČESMAD BOHEMIA); Konec biopaliv je protizákonný, uvádí výrobci. Že se ceny nesníží, přiznává i ministr (Zpravy.aktualne.cz - Ekonomika, ČESMAD BOHEMIA); Konec biopaliv je protizákonný, uvádí výrobci. Že se ceny nesníží, přiznává i ministr (Zpravy.aktualne.cz - Ekonomika, ČESMAD BOHEMIA);

---

4. Vláda zruší silniční daň a přimíchávání biosložky. Zbrzdí růst cen pohonných hmot?

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
10.03.2022 (10:00:11)	Internet	prezident	Systemylogistiky.cz - Články	NEZNÁMÝ

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Kvůli dramaticky se zvyšujícím cenám benzínu a nafty v Česku rozhodla vláda o zrušení povinného přimíchávání biosložky do pohonných hmot a také o zrušení silniční daně pro osobní vozy a dodávky do 12 tun. Premiér Petr Fiala dále uvedl, že ministerstvo průmyslu a obchodu bude kontrolovat umělé zvyšování marží u pohonných hmot. Podle Sdružení automobilových dopravců Česmad Bohemia jsou ale tyto kroky nedostatečné.

Odpuštění silniční daně pro osobní automobily a menší užitkové vozy dopravcům s kamiony nebo autobusy nepomůže, protože se jich netýká, uvedlo sdružení. Jedinou pomocí tak je zrušení přidávání biosložky do paliva, ale i ta nejvýše koruna na litr problém dopravců neřeší. To je ze strany státu jen gesto, které nepomůže, sdělil Česmad Bohemia. Pokud by se ale ještě snížila spotřební daň o dvě koruny, dostaly by se ceny bez DPH alespoň blízko cenám v Polsku nebo Maďarsku.

Na vážnost nynější situace dopravců upozorňuje i **prezident** sdružení **Josef Melzer**: *„Potřebujeme rychlé a účinné řešení, aspoň nějakou stabilitu a přibrzdění růstu cen. Silniční dopravci od vlády potřebují dostat čas na to, aby mohli vyšší náklady promítnout do cen. Když čas nedostanou, mnoho z nich končí, ale dopady pocítí každý v Česku.“*

Hospodářská komora ČR (HK) doporučila vládě, aby stát uplatnil svá vlastnická práva ve firmě Čepro, který je jedním z největších velkoobchodníků s palivy v České republice a zároveň provozuje síť EuroOil s 200 čerpacími stanicemi.

Podle HK může český stát, respektive vláda legitimně požadovat, aby Čepro na svých čerpacích stanicích prodávalo benzin a naftu s přiměřenou marží a také aby v rámci velkoobchodního styku prodávalo odběratelům pohonné hmoty s definovanou marží. Díky tomu budou čerpací stanice Čepra držet přijatelnou cenovou hladinu.

„A protože jich je na trhu dostatek, cenově ovlivní své okolí. A i kdyby někdo prodával výrazně dráž, zákazníci si budou moci zvolit, jestli budou tankovat u drahého prodejce, nebo u prodejce s ‚normální' cenou. Stejně to bude fungovat na velkoobchodní úrovni, přes distributory se zastropovaná cena dostane k nezávislým čerpacím stanicím,“ vysvětluje prezident Hospodářské komory Vladimír Dlouhý. Klíčové ovšem podle HK je, aby stát stanovil, co je považováno za přiměřenou marži.

Vláda zruší silniční daň a přimíchávání biosložky. Zbrzdí růst cen pohonných hmot?

Kvůli dramaticky se zvyšujícím cenám benzínu a nafty v Česku rozhodla vláda o zrušení povinného přimíchávání biosložky do pohonných hmot a také o zrušení silniční daně pro osobní vozy a dodávky do 12 tun. Premiér Petr Fiala dále uvedl, že ministerstvo průmyslu a obchodu bude kontrolovat umělé zvyšování marží u pohonných hmot. Podle Sdružení automobilových dopravců Česmad Bohemia jsou ale tyto kroky nedostatečné.

Odpuštění silniční daně pro osobní automobily a menší užitkové vozy dopravcům s kamiony nebo autobusy nepomůže, protože se jich netýká, uvedlo sdružení. Jedinou pomocí tak je zrušení přidávání biosložky do paliva, ale i ta nejvýše koruna na litr problém dopravců neřeší. To je ze strany státu jen gesto, které nepomůže, sdělil Česmad Bohemia. Pokud by se ale ještě snížila spotřební daň o dvě koruny, dostaly by se ceny bez DPH alespoň blízko cenám v Polsku nebo Maďarsku.

Na vážnost nynější situace dopravců upozorňuje i **prezident** sdružení **Josef Melzer**: *„Potřebujeme rychlé a účinné řešení, aspoň nějakou stabilitu a přibrzdění růstu cen. Silniční dopravci od vlády potřebují dostat čas na to, aby mohli vyšší náklady promítnout do cen. Když čas nedostanou, mnoho z nich končí, ale dopady pocítí každý v Česku.“*

Pomoci má stanovení přiměřené marže

Hospodářská komora ČR (HK) doporučila vládě, aby stát uplatnil svá vlastnická práva ve firmě Čepro, který je jedním z největších velkoobchodníků s palivy v České republice a zároveň provozuje síť EuroOil s 200 čerpacími stanicemi.

Podle HK může český stát, respektive vláda legitimně požadovat, aby Čepro na svých čerpacích stanicích prodávalo benzin a naftu s přiměřenou marží a také aby v rámci velkoobchodního styku prodávalo odběratelům pohonné hmoty s definovanou marží. Díky tomu budou čerpací stanice Čepra držet přijatelnou cenovou hladinu.

„A protože jich je na trhu dostatek, cenově ovlivní své okolí. A i kdyby někdo prodával výrazně dráž, zákazníci si budou moci zvolit, jestli budou tankovat u drahého prodejce, nebo u prodejce s ‚normální' cenou. Stejně to bude fungovat na velkoobchodní úrovni, přes distributory se zastropovaná cena dostane k nezávislým čerpacím stanicím,“ vysvětluje prezident Hospodářské komory Vladimír Dlouhý. Klíčové ovšem podle HK je, aby stát stanovil, co je považováno za přiměřenou marži.

SEKCE: Doprava a logistika *POČET AKTUALIZACÍ:* 1

KLÍČOVÁ SLOVA: prezident (2x), josef (2x), melzer (2x)

DUPLICITNÍ S: Vláda zruší silniční daň a přimíchávání biosložky. Zbrzdí růst cen pohonných hmot? (Systemylogistiky.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA); Kvůli dramaticky se zvyšujícím cenám #benzínu a … (Facebook - Příspěvky, ČESMAD BOHEMIA);

5. Vláda situaci s naftou pro dopravce nevyřešila. Maximálně koruna na litr problém nespraví, tvrdí ČESMAD BOHEMIA

seznam | nahoru

Ekonomický deník informace pro informované

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
10.03.2022 (13:05:10)	Internet	prezident	Ekonomickydenik.cz - Články	NEZNÁMÝ

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Vláda zatím hodila silniční dopravce přes palubu. Na tiskové konferenci bohužel nezaznělo, že silniční dopravci, bez kterých se zastaví nejen ekonomika, ale i běžné zásobování a veřejná doprava, nemůžou prodělávat každým dnem spoustu peněz. Tvrdí to sdružení dopravců podnikajících ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní a osobní dopravě v České republice ČESMAD BOHEMIA.

Vláda ve středu v reakci na růst cen pohonných hmot v souvislosti s válkou na Ukrajině rozhodla o zrušení povinného přimíchávání biosložky do pohonných hmot a o zrušení silniční daně pro osobní automobily, dodávky a nákladní auta do 12 tun. Ministr financí Zbyněk Stanjura (ODS) na Twitteru oznámil, že zrušení povinnosti přimíchávání biosložky do nafty i zrušení silniční daně je trvalé.

„Za prvé jsme se rozhodli zrušit povinné přimíchávání biopaliv do nafty, jehož ekologický dopad je sporný, a zároveň to umožní našim zemědělcům, aby místo paliva pěstovali na našich polích více obilí, což vzhledem k situaci na Ukrajině bude v dalších letech třeba,“ doplnil na Twitteru ministerský předseda Petr Fiala (ODS).

„(Dopravci) nejsou schopni nárůsty cen nafty přenášet na zákazníky, a mohou si tak jen vybrat ze dvou špatných řešení. Nepojedou, a prodělají, protože musí platit zaměstnance, leasingy atd., nebo pojedou pod náklady a prodělají také. Malí dopravci na výběr nemají, nepojedou, protože nemají na naftu. Někteří větší sice možná pojedou, ale i ti nejlepší z nich vydrží maximálně pár týdnů. A banky dopravcům teď peníze nepůjčí,“ reaguje na aktuální situaci s rychle rostoucími cenami mluvčí ČESMAD BOHEMIA Martin Felix.

Odpuštění silniční daně pro osobní a malá auta normálním dopravcům s „kamiony“ a autobusy nepomůže, netýká se jich.

„Takže jedinou pomocí je zrušení přidávání biosložky do paliva, ale i ta maximálně koruna na litr problém dopravců neřeší. To je ze strany státu jen gesto, které nepomůže. Pokud by se ale ještě snížila spotřební daň o dvě koruny, dostaly by se alespoň ceny bez DPH blízko cenám v Polsku nebo Maďarsku,“ tvrdí Martin Felix.

Prezident Sdružení **Josef Melzer** k tomu říká: „Potřebujeme nutně ihned s vládou jednat, mezi dopravci je situace vážná! Teď potřebujeme rychlé a účinné řešení, aspoň nějakou stabilitu a přibrzdění růstu cen. Silniční dopravci od vlády potřebují dostat čas na to, aby mohli vyšší náklady promítnout do cen. Když čas nedostanou, mnoho z nich končí, ale dopady pocítí každý v Česku.“

Dopravci z Polska, Maďarska či Rumunska těží podle ČESMAD BOHEMIA z nižší ceny nafty, kterou jim jejich vlády zajistily snížením daní nebo zastropováním ceny.

Sdružení ČESMAD BOHEMIA se proto z kraje týdne obrátilo s naléhavou žádostí o zásah do nekontrolovatelného růstu cen nafty na ministra dopravy a jeho prostřednictvím na vládu. Bez zásahu vlády podle sdružení finančně z covidu vyčerpaní dopravci neustojí další enormní ztráty a hrozí i omezení mobility obyvatel a zboží.

Okamžitým opatřením by mělo být zastropování cen nafty na úroveň před útokem Ruska na Ukrajinu. Následně pak má vláda také snížit sazbu spotřební daně z nafty o 1,60 korun na minimální přípustnou úroveň a dále jednat s Evropskou komisí o prolomení hranice minimální sazby v takto mimořádné situaci.

Složitá je i situace u autobusové dopravy objednávané samosprávami, kde často valorizace cen probíhá pouze jednou za rok, a skokový nárůst nafty v začátku roku může zlikvidovat cash flow dopravců během několika týdnů, protože vyšší náklady na naftu dostanou kompenzovány až v příštím roce.

„Proto navrhujeme společný postup ministerstva dopravy s kraji a městy, aby buď došlo k vyjasnění možností jednotlivých objednatelů vyjít v tomto aspektu svým dopravcům vstříc, nebo byl vytvořen speciální podpůrný program na posílení cash flow dopravců do narovnání cen,“ uvedl Martin Felix z ČESMAD BOHEMIA.

(hrb)

SEKCE: Ekonomika a Finance *POČET AKTUALIZACÍ:* 1

KLÍČOVÁ SLOVA: prezident (1x), josef (1x), melzer (1x)

DUPLICITNÍ S: Vláda situaci s naftou pro dopravce nevyřešila. Maximálně koruna na litr problém nespraví, tvrdí ČESMAD BOHEMIA (Ekonomickydenik.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA); Vláda situaci s naftou pro dopravce nevyřešila. Maximálně koruna na litr problém nespraví, tvrdí ČESMAD BOHEMIA (Ekonomickydenik.cz - Články, mluvčí);

6. Menší dopravci vydrží jen do konce března, uvedlo sdružení. Chce jednat s Fialou

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
10.03.2022 (15:42:18)	Internet	ČESMAD BOHEMIA	Ceskenoviny.cz - Články	ČTK

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

*Praha - Řada menších silničních dopravců vydrží při současných podmínkách pouze do konce měsíce, varuje **sdružení Česmad Bohemia**. Dosavadní kroky vlády k řešení krize spojené s rostoucími cena pohonných hmot označilo za zcela nekvalifikované, protože s rostoucími náklady nepomohou. Vyzvalo premiéra Petra Fialu (ODS) k jednání. Sdružení o tom dnes informovalo ČTK. Vláda ve středu kvůli rekordním cenám nafty a benzinu rozhodla o zrušení silniční daně a povinného přimíchávání biosložky do paliv.*

"Silniční dopravci jsou rozhořčeni ze tří opatření, která včera (ve středu) vláda prezentovala jako pomoc v době růstu cen pohonných hmot," uvedlo sdružení. Jeho předsednictvo zhodnotilo postup vlády jako zcela nekvalifikovaný. "Zrušení povinného přimíchávání biosložek do nafty snížení ceny nepřináší, alternativní řešení pro plnění závazku EU snižovat emise jsou naopak dražší. Zrušení silniční daně z vozidel do 12 tun se velkých vozidel a autobusů netýká vůbec a pouhý dohled nad maržemi prodejců pohonných hmot je nejen pro profesionální dopravce bez efektu," uvedlo sdružení.

Podle Česmadu dopravci nyní každý den výrazně prodělávají a jejich peněžní rezervy se tenčí. "Mnoho menších dopravců hlásí, že vydrží jen do konce měsíce, pokud nedojde ke změně nebo jim vláda nepomůže," uvedl mluvčí sdružení Martin Felix.

Dopravci vyzvali k jednání premiéra Fialu. Žádají zásah vlády do cen a také do marží celého výrobního a distribučního řetězce. "Není možné, aby byla u nás nafta o deset korun dražší než v Polsku, o osm korun dražší než na Slovensku a o dvě koruny dražší než v Rakousku. Vláda by se také neměla zdráhat jednat s EU o rozvolnění některých mantinelů v oblasti zdaňování paliv či vozidel," dodal Felix.

Ceny pohonných hmot u českých čerpacích stanic nadále rostou. Litr nejprodávanějšího benzinu Natural 95 stojí průměrně 46,64 Kč, litr nafty už je za více než 49 korun. Od minulé středy benzin zdražil o více než sedm korun, nafta o více než deset Kč. Vyplývá to z dat společnosti CCS, která průměrné ceny paliv sleduje od začátku roku 2005.

SEKCE: Zpravodajství

KLÍČOVÁ SLOVA: sdružení (1x), česmad (1x), bohemia (1x)

DUPLICITNÍ S: Menší dopravci vydrží jen do konce března, uvedlo sdružení. Chce jednat s Fialou (Cesky.radio.cz - Články, ČESMAD BOHEMIA); Menší dopravci vydrží jen do konce března, uvedlo sdružení. Chce jednat s Fialou (Ceskenoviny.cz - Články, mluvčí);

7. Cena nafty žene dopravce ke krachu

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
10.03.2022 (22:20:03)	Tisk	ČESMAD BOHEMIA	VLTAVA LABE MEDIA a.s - Plzeňský deník	BARBORA HÁJKOVÁ

Otevřít originál | Otevřít detail

Dopravci zažívají největší krizi za desítky let. Kvůli rekordnímu zdražování pohonných hmot čeká některé krach. Spotřebitele pak nárůst cen. **Plzeňský kraj –** Dopravci bijí na poplach. Rekordní zdražování paliv totiž žene mnohé z nich do krachu. Nepomohou jim ani opatření, která ve středu vyhlásila vláda, tedy zrušení povinného přimíchávání biosložky do pohonných hmot a zrušení silniční daně pro osobní vozy a dodávky do 12 tun.

Milan Sadílek z plzeňské dopravní společnosti MS Cargo řekl, že vláda by měla situaci s drahými palivy tuaci jsme ještě nezažili. Firmy, pro které jezdím, naštěstí zdražování pohonných hmot reflektují, nepůjde to ale do nekonečna," reagoval na dotaz Deníku Sadílek a dodal, že všechny, včetně konečných spotřebitelů, čeká výrazné zdražování.

Významný nárůst cen zboží a služeb potvrdil také Martin Felix ze sdružení dopravců **ČESMAD Bohemia**. „Vše, co je v obchodech, se sveze hned několikrát v kamionu. Doprava dříve nebo později rapidně zdraží a to se promítne úplně do všeho," předpovídá.

Podle Felixe jsou vyhlášená opatření nedostatečná a některým doprav

cům od krachu nepomůžou. „Kamionů a autobusů, které mají více než 12 tun, se zrušení netýká. Než se zrušení biosložky pro

mítne do paliv, potrvá to delší dobu. Stojíme ale také před otázkou, jestli se to vůbec projeví," okomentoval Martin Felix.

Cena nafty žene... dokončení ze str. 1 Dopravci jsou momentálně v tíživé situaci, ceny za cesty mají totiž v drtivé většině případů nasmlouvané dopředu. „To znamená, že na každé cestě, kterou odjedou, prodělávají. U větších firem jsou to miliony až desítky milionů korun měsíčně," vyčíslil Felix s tím, že pokud stát nepřijme účinnější opatření, je velice pravděpodobné, že situace do několika týdnů i dnů dožene mnoho firem do krachu. Podle něj by například pomohlo již diskutované snížení spotřební daně. „Nicméně dopravci budou s vládou ještě jednat. Situace je kritická," uzavřel. Ekonom Lukáš Kovanda z Národní ekonomické rady vlády informoval, že ceny i tempo zdražování jsou tak enormní, že to neodpovídá aktuálnímu stavu na trzích s ropou ani vývoji kurzu koruny k dolaru. „Zřejmě tedy dochází k tomu, že distributoři a čerpací stanice v ČR si neobjektivně navyšují marže, 'mastí si kapsu' pod vlivem momentální napjaté situace související s válkou na Ukrajině a jejími ekonomickými dopady, zejména v podobě růstu cen energií a obecné inflace," popsal.

Cena nafty žene dopravce ke krachu

Dopravci zažívají největší krizi za desítky let. Kvůli rekordnímu zdražování pohonných hmot čeká některé krach. Spotřebitele pak nárůst cen.

BARBORA HÁJKOVÁ

Plzeňský kraj – Dopravci bijí na poplach. Rekordní zdražování paliv totiž žene mnohé z nich do krachu. Nepomohou jim ani opatření, která ve středu vyhlásila vláda, tedy zrušení povinného přimíchávání biosložky do pohonných hmot a zrušení silniční daně pro osobní vozy a dodávky do 12 tun.

Milan Sadílek z plzeňské dopravní společnosti MS Cargo řekl, že vláda by měla situaci s drahými palivy rychle vyřešit. „Takovou situaci jsme ještě nezažili. Firmy, pro které jezdím, naštěstí zdražování pohonných hmot reflektují, nepůjde to ale do nekonečna," reagoval na dotaz Deníku Sadílek a dodal, že všechny, včetně konečných spotřebitelů, čeká výrazné zdražování.

„Takovou situaci jsme nezažili. Firmy, pro které jezdím, zdražování pohonných hmot reflektují, nepůjde to ale do nekonečna."

M. Sadílek, MS Cargo

Významný nárůst cen zboží a služeb potvrdil také Martin Felix ze sdružení dopravců ČESMAD Bohemia. „Vše, co je v obchodech, se sveze hned několikrát v kamionu. Doprava dříve nebo později rapidně zdraží a to se promítne úplně do všeho," předpovídá.

Podle Felixe jsou vyhlášená opatření nedostatečná a některým dopravcům od krachu nepomůžou. „Kamionů a autobusů, které mají více než 12 tun, se zrušení netýká. Než se zrušení biosložky promítne do paliv, potrvá to delší dobu. Stojíme ale také před otázkou, jestli se to vůbec projeví," okomentoval Martin Felix.

pokračování na str. 3

Cena nafty žene...

dokončení ze str. 1

Dopravci jsou momentálně v tíživé situaci, cen
za cesty mají totiž v drtivé většině případů na
smlouvané dopředu. „To znamená, že na každ
cestě, kterou odjedou, prodělávají. U větších fi
jsou to miliony až desítky milionů korun měsí
ně," vyčíslil Felix s tím, že pokud stát nepřijme
účinnější opatření, je velice pravděpodobné, ž
situace do několika týdnů i dnů dožene mnoh
firem do krachu. Podle něj by například pomo
již diskutované snížení spotřební daně. „Nicm
dopravci budou s vládou ještě jednat. Situace
kritická," uzavřel.

Ekonom Lukáš Kovanda z Národní ekonomick
rady vlády informoval, že ceny i tempo zdražo
ní jsou tak enormní, že to neodpovídá aktuáln
mu stavu na trzích s ropou ani vývoji kurzu ko
ny k dolaru. „Zřejmě tedy dochází k tomu, že d
tributoři a čerpací stanice v ČR si neobjektivní
navyšují marže, 'mastí si kapsu' pod vlivem m
mentální napjaté situace související s válkou
Ukrajině a jejími ekonomickými dopady, zejm
v podobě růstu cen energií a obecné inflace," p
psal.

SEKCE: Zpravodajství

MUTACE: Plzeň-město

KLÍČOVÁ SLOVA: česmad (1x), bohemia (1x)

DUPLICITNÍ S: Krize, která nás dožene ke krachu, říkají dopravci o zdražování paliv (Denik.cz - Domažlický deník, ČESMAD BOHEMIA); Krize, která nás dožene ke krachu, říkají dopravci o zdražování paliv (Denik.cz - Tachovský deník, ČESMAD BOHEMIA); Krize, která nás dožene ke krachu, říkají dopravci o zdražování paliv (Denik.cz - Plzeňský deník, ČESMAD BOHEMIA); Krize, která nás dožene ke krachu, říkají dopravci o zdražování paliv (Denik.cz - Rokycanský deník, ČESMAD BOHEMIA); Krize, která nás dožene ke krachu, říkají dopravci o zdražování paliv (Denik.cz - Klatovský deník, ČESMAD BOHEMIA); Cena nafty žene dopravce ke krachu (VLTAVA LABE MEDIA a.s - Plzeňský deník, mluvčí, Plzeň-město); Krize, která nás dožene ke krachu, říkají dopravci o zdražování paliv (Denik.cz - Domažlický deník, mluvčí); Krize, která nás dožene ke krachu, říkají dopravci o zdražování paliv (Denik.cz - Klatovský deník, mluvčí); Krize, která nás dožene ke krachu, říkají dopravci o zdražování paliv (Denik.cz - Rokycanský deník, mluvčí); Krize, která nás dožene ke krachu, říkají dopravci o zdražování paliv (Denik.cz - Tachovský deník, mluvčí); Krize, která nás dožene ke krachu, říkají dopravci o zdražování paliv (Denik.cz - Plzeňský deník, mluvčí);

Český rozhlas

8. Jsme ve válce. Ekonomické dopady přijdou a na kompenzace pro všechny nebude, upozorňuje ministr financí Stanjura

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
10.03.2022 (18:59:15)	Internet	ČESMAD BOHEMIA	Rozhlas.cz - Radiožurnál	Tomáš Pancíř,

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Máme čekat další zdražování pohonných hmot? Jak občanům pomůže stát? A bude mít nějaký efekt vládou schválené zrušení povinného přimíchávání biosložky do paliv? Ministra financí Zbyňka Stanjury (ODS) se ptal Tomáš Pancíř.

Ministerstvo financí dnes oznámilo, že budete kontrolovat čerpací stanice kvůli maržím za paliva. Kdy předpokládáte, že budete mít první výsledky?

Z kraje příštího týdne. Budeme den po dni porovnávat jaká je marže, a pokud uvidíme, že je nepřiměřená, beze sporu přistoupíme k regulaci. Jedním z nástrojů je stanovení maximální marže.

Co je přiměřená marže u benzínu a nafty?

Nechci to říkat dopředu. Jsou to ale nižší jednotky korun.

Bývalý premiér Andrej Babiš (ANO) po jednání stínové vlády řekl, že se zrušením přimíchávání biosložky do nafty, by Česko muselo nakupovat o 690 tisíc tun ropy víc, a tak vlastně zaplatí režimu Vladimira Putina dalších čtrnáct miliard. Brali jste v úvahu i tento aspekt?

Brali. Je to jednoduchá matematická úvaha – ano, když nebudeme přimíchávat biosložku, tak tam logicky nafta bude ve sto procentech. Nicméně ropa neproudí jen z Ruska. To přimíchávání dávno ztratilo svůj smysl a není ani ekonomické, ani ekologické.

Sdružení ČESMAD BOHEMIA varovalo, že se zvyšováním ceny pohonných hmot řada menších dopravců vydrží jen do konce měsíce a kroky vlády označilo za nekvalifikované. Šéf sdružení vyzval vládu k jednání. Budete s dopravci jednat?

Vždycky jsme připravení jednat, nicméně je třeba říct jednu věc, která se neposlouchá úplně příjemně – jsme v ekonomické válce s Ruskem, i když faktická válka probíhá na Ukrajině. Taková válka má samozřejmě na ekonomickou situaci vliv a není realistické očekávat, že to nebude mít žádné dopady na životní úroveň nebo profit firem. Stát ale prostě nemá na to, aby kompenzoval a udržoval příjmy či zisky všech podniků ve všech odvětvích. Dříve nebo později budeme muset vybrat jen strategická odvětví, abychom zajistili bezproblémové fungování státu. To je klíčový nástroj vlády a já opakuji, že jsme po předchozím kabinetu zdědili veřejné finance ve špatném stavu.

Finančním problémům samozřejmě čelí také provozovatelé veřejné dopravy. Uvažujete o nějakých kompenzacích směrem ke krajům, městům a obcím?

Podívejte se, na co jsme si zvykli, znovu se ptáte na kompenzace. Otázka ale zní: ‚Z čeho ty kompenzace má stát platit?' Dnes schválený návrh státního rozpočtu vytváří dluh 280 miliard. Kvůli Putinovi rostou úrokové míry a nám se tedy prodraží i dluhy stávající. Stát prostě nemá na to, aby všechno kompenzoval – je to jen na dluh a ty dluhy nás doběhnou. Pak by se mohlo v poměrně krátké době přihodit, že stát nebude mít na výdaje, které bezesporu potřebuje, například na zdravotní péči nebo sociální systém.

O kolik víc vybere stát při růstu cen na daních? Postupuje Česká národní banka správně, když ve prospěch koruny intervenuje na devizových trzích? Poslechněte si celý audiozáznam rozhovoru Tomáše Pancíře se Zbyňkem Stanjurou.

SEKCE: Deníky

KLÍČOVÁ SLOVA: sdružení (1x), česmad (1x), bohemia (1x)

HRADECKY deník

9. Změna pro řidičáky B. Zvýší se povolená váha auta

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
10.03.2022 (22:30:02)	Tisk	ČESMAD BOHEMIA	VLTAVA LABE MEDIA a.s - Hradecký deník	MIROSLAV ELSNIC

Otevřít originál | Otevřít detail

Š oféři osobních automobilů by mohli od příštího roku řídit těžší dodávky. Zatímco nyní smějí usednout legálně za volant vozidla s maximální hmotností 3,5 tuny, nově by to mohlo být 4,25 tuny. Důvodem je nástup elektromobilů a dalších dodávek na alternativní pohon. Tato vozidla jsou totiž těžší než ta se spalovacími motory.

Na návrhu změny zákona již pracuje ministerstvo dopravy a vláda by jej mohla projednat v září. K podobné změně přistupují i některé další státy. „V současné době zjišťujeme u ostatních členských států Evropské unie, zda by umožnily tato vozidla řídit na svém území, a pokud ano, za jakých podmínek," říká mluvčí ministerstva dopravy Martin Brychta. Řídit těžší dodávky s alternativním pohonem smějí již nyní například řidiči v Německu.

O změnu usiluje i Svaz průmyslu a dopravy České rovnat určitou nevýhodu vozů s alternativním pohonem oproti těm se spalova

cím motorem," říká manažer pro dopravu

a investice Svazu

Jan Šebesta. V posledních letech sílí tlak na dopravce, aby do svých flotil zařazovali mnohem více takových

aut, tedy například elektromobily či vozidla s vodíkovým pohonem.

Jedním z důvodů, proč se do toho zatím příliš nehrnou, může být právě i fakt převozu menšího objemu zásilek. „Zjednodušeně řečeno jsou vozidla na alternativní pohon těžší než stejné modely se spalovacím motorem. Když se do nich naloží stejný objem zboží, pak váha přesahuje přes 3,5 tuny. Takové vozidlo už pak nesmí podle zákona řídit člověk s řidičským oprávněním typu B, ale již musí mít zkoušky na nákladní vozidlo," vysvětluje Šebesta.

Návrh má podporu u policie a dalších institucí. „Úprava je nutná a žádoucí vzhledem k tlaku na přechod na vozidla s místně nulovými emisemi," říká mluvčí **Česmad Bohemia** Martin Felix.

Změna pro řidičáky B. Zvýší se povolená váha auta

MIROSLAV ELSNIC

Š oféři osobních automobilů by mohli od příštího roku řídit těžší dodávky. Zatímco nyní smějí usednout legálně za volant vozidla s maximální hmotností 3,5 tuny, nově by to mohlo být 4,25 tuny. Důvodem je nástup elektromobilů a dalších dodávek na alternativní pohon. Tato vozidla jsou totiž těžší než ta se spalovacími motory.

Na návrhu změny zákona již pracuje ministerstvo dopravy a vláda by jej mohla projednat v září. K podobné změně přistupují i některé další státy. „V současné době zjišťujeme u ostatních členských států Evropské unie, zda by umožnily tato vozidla řídit na svém území, a pokud ano, za jakých podmínek," říká mluvčí ministerstva dopravy Martin Brychta. Řídit těžší dodávky s alternativním pohonem smějí již nyní například řidiči v Německu.

O změnu usiluje i Svaz průmyslu a dopravy České republiky. „Chceme tím narovnat určitou nevýhodu vozů s alternativním pohonem oproti těm se spalovacím motorem," říká manažer pro dopravu a investice Svazu Jan Šebesta.

„Chceme narovnat určitou nevýhodu vozů s alternativním pohonem oproti těm se spalovacím motorem."
Jan Šebesta, Svaz průmyslu a dopravy ČR

V posledních letech sílí tlak na dopravce, aby do svých flotil zařazovali mnohem více takových aut, tedy například elektromobily či vozidla s vodíkovým pohonem.

Jedním z důvodů, proč se do toho zatím příliš nehrnou, může být právě i fakt převozu menšího objemu zásilek. „Zjednodušeně řečeno jsou vozidla na alternativní pohon těžší než stejné modely se spalovacím motorem. Když se do nich naloží stejný objem zboží, pak váha přesahuje přes 3,5 tuny. Takové vozidlo už pak nesmí podle zákona řídit člověk s řidičským oprávněním typu B, ale již musí mít zkoušky na nákladní vozidlo," vysvětluje Šebesta.

Návrh má podporu u policie a dalších institucí. „Úprava je nutná a žádoucí vzhledem k tlaku na přechod na vozidla s místně nulovými emisemi," říká mluvčí Česmad Bohemia Martin Felix.

SEKCE: Zpravodajství

MUTACE: Hradec Králové

KLÍČOVÁ SLOVA: česmad (1x), bohemia (1x)

DUPLICITNÍ S: Změna pro řidičáky B. Zvýší se povolená váha auta (VLTAVA LABE MEDIA a.s - Olomoucký deník, ČESMAD BOHEMIA, Olomouc); Změna pro řidičáky B. Zvýší se povolená váha auta (VLTAVA LABE MEDIA a.s - Hradecký deník, mluvčí, Hradec Králové); Změna pro řidičáky B. Zvýší se povolená váha auta (VLTAVA LABE MEDIA a.s - Olomoucký deník, mluvčí, Olomouc);

10. Biosložka z nafty a benzinu jen tak nezmizí

LIDOVÉ NOVINY

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
10.03.2022 (23:05:02)	Tisk	ČESMAD BOHEMIA	MAFRA, a.s. - Lidové noviny	MIROSLAV PETR

Otevřít originál | Otevřít detail

PRAHA Ve středu oznámené vládní opatření na snížení extrémních cen u pump v podobě ukončení povinného přimíchávání biosložek se mine účinkem. Minimálně v nejbližších měsících. Pumpaři budou totiž přidávat oleje či líh do nafty a benzinu dál.

Nutí je k tomu nejen česká legislativa, ale i nutnost každoročně plnit závazné emisní cíle Evropské unie. Za jejich nedodržení hrozí pokuty v řádu desítek milionů korun. „Vycházíme z legislativy, podle které máme povinnost dodat na trh příslušný podíl biosložek a také v roční bilanci pomocí paliv z obnovitelných zdrojů vykázat snížení emisí CO 2 . Bez přimíchávání to nelze splnit," vyjádřil se pro LN Václav Loula, expert České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu.

Nafta dosud zdražila u řady pump na částku vyšší než 50 korun za litr (republikový průměr je 49), benzin je zhruba o 2 koruny levnější. Biosložka v naftě činí zhruba 1,3 koruny, v benzinu padesátník.

Tragédie na Ukrajině, vyvolaná invazí ruských vojsk, už dva týdny zneklidňuje i spekulanty na burzách; pohonné hmoty se obchodují na evropské burze kvůli obavám z ropného výpadku za závratné částky. A na to reagují i velkoobchodní ceny v celé Evropě.

Česká vláda se rozhodla ulevit řidičům a podnikatelům zrušením silniční daně pro vozy do 12 tun, což však nepomůže nejvíc postiženým kamionovým dopravcům. Od zrušení povinného přimíchávání biopaliv si kabinet Petra Fialy (ODS) slibuje zlevnění litru paliva pro všechny až o dvě koruny. Ale ani to zřejmě v nejbližší době předpokládaný efekt nepřinese.

Přidej bio, nebo zaplať pokutu

Petrolejáři musejí nyní ze zákona a pod hrozbou vysokých pokut přidávat do každého litru benzinu minimálně 4,1 procenta biolihu a do nafty alespoň šest procent oleje. Nejčastěji se jedná o řepkový olej MEŘO. Podíl produkce pro Česko jeho největšího dodavatele – firmy Preol z holdingu Agrofert ze svěřenského fondu expremiéra Andreje Babiše – klesá. Klesá však i podíl biopaliv první generace z potravinářských plodin a naopak přibývá pokročilých paliv z odpadu nebo kuchyňských olejů.

Petrolejáři si však do Bruselem nařízené šestiprocentní úspory oxidu uhličitého v roční bilanci všech prodaných paliv započítávají i na pumpách instalované nabíječky elektromobilů či prodej stlačeného zemního plynu CNG. Nabíječky a plyn ale tvoří jen zlomek Bruselem a českým zákonem vyžadované emisní úspory. Zhruba ze 70 procent dokážou petrolejáři splnit povinný podíl díky přimíchávání biopaliv do benzinu a nafty. To je pro ně rozhodující.

Vláda však má jasno. Premiér Fiala označil ekologický dopad přimíchávání biosložek v současnosti za již překonaný a sporný. „Vydělává na tom jen pár firem. Zároveň to umožní našim zemědělcům, aby na polích pěstovali více obilí," uvedl ministerský předseda.

Kabinet nezveřejnil žádné podrobnosti, například jak jinak petrolejářům splnění EU limitů umožnit. Jisté je, že bude nezbytná změna českého zákona. „Úprava by měla proběhnout pouze novelizací zákona o ochraně ovzduší," uvedla mluvčí ministerstva životního prostředí Dominika Pospíšilová.

Burza klesala, zlevní pumpy?

Taková změna zákona trvá týdny nebo i měsíce. A je možné, že pohonné hmoty znatelně zlevní dřív vlivem poklesu cen na burze, která až dosud prudce stoupala. Od zahájení ruského útoku na Ukrajinu vylétla cena nafty na evropské burze v přepočtu o zhruba 12 korun, benzin o něco méně. Podobným tempem reagovaly i pumpy. Za středu a čtvrtek nastal na burze nečekaný a také strmý obrat dolů, vyvolaný zřejmě náznaky, že země kartelu OPEC zvýší těžbu.

Litr nafty zlevnil dvakrát po sobě o víc než dvě koruny na litru. Pokud dodavatelé a jejich velkoobchodní ceny u nás zareagují podobným tempem jako ve chvílích, když burza rostla, mohli by se řidiči dočkat zlevnění už o tomto víkendu. Na to by pak doplatili ti řidiči, kteří si v těchto dnech v panice plní u pump kanystry, sudy, a dokonce i hrnce do zásoby.

Dosavadní masivní zdražování už tak řada řidičů i někteří ekonomové přičítají neférovému zvyšování marží pumpařů. Ty nyní dosahují odhadem za Česko v průměru přes dvě koruny z jednoho litru (viz grafika). Řada pump má marži nižší, ale čerpačky, které rychle nasazují vysoko nadprůměrné ceny, si účtují i nadprůměrnou marži.

Stát, respektive ministerstvo financí, se teď chystá kontrolovat všechny prodejce, jejich náklady, nákupní a prodejní ceny a vyhodnocovat, zda nedochází k umělému zdražování (viz box).

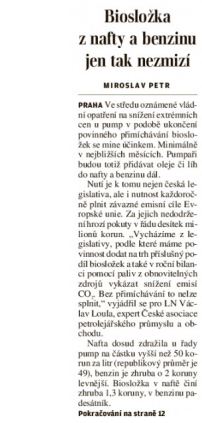
Kontrolou cen pumpařů se už několik dnů zabývá i Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. „Nyní ale nemáme indicie, jež by naznačovaly, že se na růstu cen podílí i jiné faktory než jen vývoj na světových trzích s ropou," uvedl mluvčí antimopolního úřadu Filip Vrána.

Stručně

■ Ministerstvo financí začne plošně kontrolovat čerpací stanice kvůli maržím za paliva. Prodejci budou každý den posílat přehledy průměrné prodejní ceny, úřad bude tato data porovnávat s vývojem cen na komoditní burze v Rotterdamu, z níž vycházejí velkoobchodní ceny pohonných hmot v evropských zemích. V případě neúměrného zvyšování marží by krajním řešením mohlo být i vydání cenového výměru stanovujícího fixní výši marží.

■ Řada menších silničních dopravců vydrží pouze do konce měsíce, varuje sdružení dopravců **Česmad Bohemia**. Dosavadní kroky vlády k řešení krize spojené s rostoucími cenami pohonných hmot označilo za „zcela nekvalifikované, protože s rostoucími náklady nepomohou". Vyzvalo premiéra Fialu k jednání.

■ Ministr byl pro. Šéf resortu zemědělství Zdeněk Nekula (KDU-ČSL) souhlasil s vládním návrhem na zrušení přimíchávání biosložky do paliv. Prioritou je dle něj pěstování plodin pro potravinářské, nikoliv technické využití. „Současné ceny řepky jsou zároveň natolik vysoké, že to dále prodražuje pohonné hmoty," řekl.



Biosložka
z nafty a benzinu
jen tak nezmizí

MIROSLAV PETR

PRAHA Ve středu oznámené vládní opatření na snížení extrémních cen u pump v podobě ukončení povinného přimíchávání biosložek se mine účinkem. Minimálně v nejbližších měsících. Pumpaři budou totiž přidávat oleje či líh do nafty a benzinu dál.

Nutí je k tomu nejen česká legislativa, ale i nutnost každoročně plnit závazné emisní cíle Evropské unie. Za jejich nedodržení hrozí pokuty v řádu desítek milionů korun. „Vycházíme z legislativy, podle které máme povinnost dodat na trh příslušný podíl biosložek a také v roční bilanci pomocí paliv z obnovitelných zdrojů vykázat snížení emisí CO_2. Bez přimíchávání to nelze splnit," vyjádřil se pro LN Václav Loula, expert České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu.

Nafta dosud zdražila u řady pump na částku vyšší než 50 korun za litr (republikový průměr je 49), benzin je zhruba o 2 koruny levnější. Biosložka v naftě činí zhruba 1,3 koruny, v benzinu padesátník.

Pokračování na straně 12

SEKCE: Zpravodajství

MUTACE: Čechy

PDF POPIS OBRÁZKŮ: Z čeho se skládá cena litru paliva (průměrné hodnoty za ČR v korunách za litr)

KLÍČOVÁ SLOVA: česmad (1x), bohemia (1x)

11. Břidlicový plyn v Evropské unii - nevyužitá příležitost

seznam | nahoru

ARMÁDNÍ NOVINY
aktuální zpravodajství ze světa vojenské techniky

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
10.03.2022 (08:08:12)	Internet	Nákladní doprava	Armadninoviny.cz - Články	Jan Buchar

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

V EU se o frakování hodně mluvilo a málo konalo. Většina nadnárodních energetických společností upustila od snah začít s těžbou břidlicového plynu kvůli politickým a společenským faktorům. Rusko-ukrajinská válka bude téměř jistě motivovat unijní státy přehodnotit svou pozici k hydraulickému štěpení, které může snížit jejich závislost na ruském plynu.

Podle energetické studie německého Spolkového institutu pro vědy o Zemi a přírodní zdroje (z německého Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe) z roku 2013 dosahují technicky vytěžitelné zásoby evropského břidlicového plynu 14 bilionů m^3 a převyšují tak konvenční zásoby zemního plynu, které se odhadují na 5,2 bilionů m^3. Největší odhadované zásoby břidlicového plynu mají Francie a Polsko.

Paříž se této příležitosti zatím nechopila. Na základě tlaku veřejnosti totiž Francie v roce 2011 hydraulické štěpení na svém území zakázala. O šest let později francouzští zákonodárci navíc přijali zákon, který do roku 2040 zakazuje veškerý průzkum a těžbu ropy a zemního plynu. Podle tohoto omezení nebude Francie vydávat ani nové licence, ani obnovovat stávající povolení, která umožňují frakování nebo těžbu fosilních paliv.

Těžbu břidlicového plynu fakticky zakázalo také Německo. Série omezujících těžebních zákonů vydaných v roce 2017 čeká na přezkoumání Bundestagem. Expertní komise ve své zprávě z loňského června vyzývá k politickému rozhodnutí, které zohlední ekologické, hospodářské, společenské a zdravotní dopady hydraulického štěpení. Všechny žádosti o povolení k průzkumu potenciálních nalezišť Berlín na základě platných zákonů dosud zamítnul.

Frakování v Evropě – povolení, zákazy a protesty; větší foto

Jinou cestou se dala středovýchodní Evropa. V Polsku, Litvě, Bulharsku a Rumunsku se nachází rozsáhlá ložiska, která mohou vydat značné množství zemního plynu. Všechny velké nadnárodní energetické společnosti, především severoamerický Chevron, ale v minulém desetiletí region opustily a zanechaly veškerých snah o průzkumné činnosti a těžbu břidlicového plynu.

Polsko bylo ve frakování zpočátku evropským lídrem, ale po řadě neúspěšných zkušebních vrtů a následném odchodu mezinárodních těžebních společností se reálné vyhlídky na těžbu zmenšily. Zemní plyn Varšava považuje za surovinu nezbytnou pro zajištění národní bezpečnosti a dělá vše pro to, aby se zbavila závislosti na ruských dodávkách. Náš severní soused velmi pravděpodobně nakonec upřednostnil výstavbu plynovodu Baltic Pipeline a stavbu terminálu LNG v přístavu Świnoujście před rozvojem těžby břidlicového plynu.

Najdeme celou řadu důvodů, proč se tak stalo. Svou roli sehrál nedostatkem plynovodů, jež vedou přes území měst a jsou daleko od oblastí, kde by se břidlicový plyn mohl těžit. Kromě nedostatečné infrastruktury se překážkou staly i vysoké náklady na zahájení činnosti i pořízení techniky, které chybí úroveň standardizace potřebná pro masovou výrobu. Zatímco vyvrtání horizontálního vrtu o délce 2000 m na území USA stálo v roce 2011 v průměru 3,9 milionu dolarů, v Polsku by se účet za stejnou činnost vyšplhal na 11 milionů dolarů. V letech 2012 a 2013 se

kvůli břidlicovému plynu navíc opakovaně střetli polští zemědělci se společností Chevron. Zemědělcům se podařilo dočasně zastavit těžbu plynu a brzy poté zástupci Chevronu uspořádali společné setkání s místní komunitou. Když obyvatelé zpochybnili výstavbu plotu kolem těžební oblasti, společnost Chevron odpověděla, že vlastní veškerá zákonná práva na práci v oblasti. Všechny zmíněné faktory, tj. chybějící infrastruktura, vysoké počáteční náklady a nepřátelské veřejné mínění, nakonec přispěly k rozhodnutí Chevronu ukončit své aktivity v Polsku.

Těžbu břidlicového plynu s cílem vymanit se z energetické závislosti na Rusku prosazovala též Litva. Její vytěžitelné zásoby se odhadují na 100 miliard m ^{3}. Podle Národní strategie energetické nezávislosti Vilnius podporuje hospodářsky proveditelné a ekologicky vyvážené frakování. Představitelé společnosti Chevron začátkem minulé dekády podali nabídku na získání práv na průzkum litevských zásob břidlicového plynu, zejména v oblastech Šilutė a Tauragė. Chevron zahájil průzkumné práce v březnu 2012, nicméně četné protesty Litevců zdůrazňující ekologická rizika pro oblasti v blízkosti Baltského moře vedly k ukončení jeho místních aktivit. Kvůli rostoucímu tlaku veřejnosti vláda odložila jednání o vypsání dalšího tendru na průzkum břidlicového plynu.

Bulharská vláda zahájila diskusi o břidlicovém plynu v kontextu zajištění národní energetické bezpečnosti a označila ho za hospodářskou příležitost. V roce 2009, kdy se břidlicový plyn v médiích poprvé objevil jako možný energetický zdroj pro Sofii, čelila středovýchodní Evropa obavám ze sporu o cenu ruského plynu a také vysokým nákladům na energie. Počátkem ledna 2011 zahájili Bulhaři rozsáhlé protesty kvůli oznámení společnosti Chevron, že zahájí průzkumné práce na bulharských nalezištích.

Demonstrace se v Bulharsku soustředily na dopady, které frakování může mít na místní životní prostředí. Petice proti hydraulickému štěpení během několika dnů získala 15 000 podpisů. Několik místních úředníků následně změnilo svůj postoj a začalo se stavět proti těžbě břidlicového plynu. V polovině ledna 2011 se protesty rozšířily z Dobrudži do hlavního města a dalších center po celé zemi. Jejich cílem se stalo donucení vlády k uzavření vrtů a zrušení povolení, které společnost Chevron získala k zahájení těžby v severovýchodní části země. Obavy týkající se stavu životního prostředí, včetně možnosti kontaminace podzemních vod a následných zemětřesení, vedly Sofii v roce 2012 k odebrání povolení uděleného představitelům Chevronu.

Když se ložiska břidlicového plynu objevila v Rumunsku, vládní představitelé je prezentovali jako jedinečnou hospodářskou příležitost a alternativu k ubývajícím domácím energetickým zdrojům. Nedostatečná transparentnost při udělování koncesí a využívání zisků však vyvolala velkou nedůvěru veřejnosti. Společnost Chevron v roce 2013 získala práva na těžbu břidlicového plynu na území o rozloze dvou milionů hektarů ve východním Rumunsku. Poté, co se protesty z vesnic zasažených průzkumem začaly rozšiřovat do hlavního města, se Chevron rozhodl veškeré své aktivity pozastavit.

Hnutí proti frakování v Rumunsku začalo pokojnými demonstracemi, které však rychle přerostly v násilné střety mezi policií a protestujícími. Rozhovory s demonstranty údajně odhalily rozsáhlé porušování lidských práv, kterého se během protestů dopustily rumunské silové složky. Rumunská policie nasadila do obcí Siliștea a Pungești značný počet jednotek, které obsadily ulice a zablokovaly všechny přístupové body policejními vozy. Z debaty o břidlicovém plynu se stala celospolečenská diskuze o přístupu centrální vlády k nerostným surovinám a o rozsáhlém porušování lidských práv.

V roce 2015 společnost Chevron ukončila veškeré své pokusy o těžbu zemního plynu pomocí hydraulického štěpení ve středovýchodní Evropě a prohlásila, že zdejší příležitosti již nemohou konkurovat jiným příležitostem v globálním portfoliu společnosti. Tento krok znamenal konec nadějným pokusům o nastartování evropského frakování. Po odchodu Chevronu utlumily regionální aktivity spojené s hydraulickým štěpením i společnosti Eni a Exxon Mobil a další malé firmy.

V blízké budoucnosti nahrává těžbě břidlicového plynu v EU dramatický nárůst cen energií. Donedávna nízké ceny za zemní plyn, které jsou navázané na cenu ropy, brzdily investice do obnovitelných zdrojů i nekonvenčních způsobů těžby, včetně frakování. Zatímco vysoká cena ropy, 145 dolarů za barel, v roce 2008 pomohla USA rozvinout domácí těžbu břidlicového plynu, pokles ceny ropy na úroveň okolo 50 dolarů za barel do roku 2015 zabrzdil obdobný proces v Evropě. To se teď ale vzhledem k rusko-ukrajinské válce může změnit. V současnosti se cena ropy pohybuje okolo hodnoty 130 dolarů za barel.

Napětí ve vztazích s Ruskem možná přinese nezbytnou politickou vůli k překonání odmítavých reakcí místního obyvatelstva. Omezení unijní energetické závislosti na ruském plynu se stane klíčovým bezpečnostním tématem v krátkodobém a střednědobém výhledu. Ekologická hnutí, která významně přispěla k organizaci protestů a tvorbě narativů zaměřených proti frakování, tento fakt budou muset zohlednit a buď přistoupit na kompromisy, nebo nabídnout hospodářsky únosné alternativy. Členové EU se v případě rozhodnutí pro zahájení těžby břidlicového plynu musí zaměřit na rozptýlení společenských obav z možných rizik hydraulického štěpení, k nimž patří nadměrná spotřeba vody, znečištění ovzduší a vodních zdrojů, zemětřesení, narušení přírodních biotopů, nárůst **nákladní dopravy** a hluk z vrtů. Vyzdvihovat naopak mohou pozitivní zkušenosti ze Spojených států, jako je místní hospodářský rozvoj a tvorba nových pracovních míst.

Zdroje: Discover Energy, European Parliament, Bundestag

SEKCE: Zpravodajství *POČET AKTUALIZACÍ:* 1

KLÍČOVÁ SLOVA: nákladní (1x), dopravy (1x)

12. Český startup chce digitalizovat nákladní přepravu

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
10.03.2022 (13:21:09)	Internet	Nákladní doprava	Komoraplus.cz - Články	Jaroslav Průcha

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

I přes výrazně rostoucí objem přepravovaného zboží je logistika mezi malými a středními firmami zastaralá a neefektivní. To chce změnit český startup Ringil. Jeho multifunkční platforma digitalizuje operace ve všech částech přepravního procesu, usnadní kontrolu a automatizuje komunikaci. Na rozjezd nové éry digitální logistiky nyní od investorů získává 11 milionů korun. Současné investiční kolo je stále otevřené, je možné se do něj zapojit prostřednictvím syndikátu DEPO Angels.

„Logistika je jedno z největších odvětví na světě. Kvůli nárůstu online nakupování, proměnám v geopolitice či stále většímu důrazu na ekologickou udržitelnost se navíc mnohotvárnost tohoto odvětví zvyšuje. Z největších hráčů v logistice se stávají technologické společnosti, ale podstatná část odvětví stále není digitalizovaná. A právě Ringil usiluje o to, aby i malé a střední firmy dostaly k dispozici pokročilé nástroje,“ říká partner DEPO Ventures Michal Ciffra.

Aktuálního investičního kola, v němž chce Ringil získat celkem 20 milionů korun, se vedle DEPO Ventures zúčastnil například prominentní andělský investor ze Silicon Valley Isaac Applbaum, bývalý top manažer DHL Alex Pilař či Principal engineering. Peníze budou využity na nábor nových zaměstnanců, škálování produktu na evropském trhu a na propojení produktu s přepravními partnery. Již dříve získal Ringil investici od firmy Logio.

Multifunkční digitální platforma Ringil pro **nákladní dopravu** umožňuje přehledně sledovat přepravu zásilek v reálném čase. Napoví, zda balíček bude doručen v dohodnutém termínu, a následně zjistí, zda byl skutečně včas předán adresátovi. Ringil digitalizuje operace ve všech částech přepravního procesu, usnadní kontrolu nad větším počtem rozličných systémů, stovkami e-mailů i telefonních hovorů denně. Lze ho nasadit v zásadě kdekoli.

*„Naší vizí je kompletně automatizovaná logistika, či alespoň **nákladní doprava**. Chceme vybudovat firmu, která tu bude desítky let a pomůže tisícům firmám digitalizovat i automatizovat procesy v logistice. Našimi největšími rivaly jsou tužka, papír, e-mail a telefon – tyto nástroje obsluhují 95 procent trhu. Nebude jednoduché je porazit, ale zvládneme to,“* říká zakladatel a CEO Ringilu André Dravecký.

Integrace funguje na bázi připojení k systémům plánování podnikových zdrojů neboli ERP systémům. Dopravci i třetí strany to mohou udělat stejně. Platforma umožňuje přidávat různé moduly. Celé rozhraní se přizpůsobuje klientovi, není třeba měnit zavedené postupy. Ringil pomůže ušetřit tisíce hodin práce a také omezit chyby, které mohou při ruční práci nastat. První verze produktu jsou již funkční, Ringil je na trhu od září 2021.

„André pochází z rodiny, která spravuje menší tuzemskou přepravní společnost. Jeho první projekt Shipvio soutěžil s německou technologickou společností Sennder o prvenství na trhu digitální nákladní přepravy. André je jednoduše předurčen v tomto odvětví dělat velké věci. Celý tým pak doplňují Miloslav Vlach a Michal Bako, kteří mají unikátní zkušenosti s budováním logistických technologických platforem,“ říká Michal Ciffra.

„Lidé z DEPO Ventures nám jasně ukázali, jak se dělají investice do startupů na západ od nás. Plánujeme další investiční kolo a věříme, že díky nim se nám podaří získat kapitál rychleji. Hodně si slibujeme také od obrovské sítě andělských investorů DEPO Angels, která nám pomůže posunout firmu dál. Zároveň mezi nimi můžeme najít zákazníky či mentory,“ říká André Dravecký.

Ringil představuje třetí investici druhého andělského fondu DEPO Ventures. Fond již investoval do firmy Blockmate, která pomocí sjednoceného API rozhraní umožňuje přístup k finančním datům z kryptoměnových účtů různých globálních služeb. A také do startupu GitGut, což je herní hlasový asistent, který s využitím umělé inteligence pomáhá hráčům e-sportových her.

SEKCE: Ostatní

KLÍČOVÁ SLOVA: nákladní (2x), dopravu (1x), doprava (1x)

DUPLICITNÍ S: Český Ringil chce automatizovat a digitalizovat nákladní přepravu. Do logistického startupu vstupuje DEPO Ventures (Feedit.cz - Články, Nákladní doprava); Český Ringil chce automatizovat a digitalizovat nákladní přepravu. Do logistického startupu vstupuje DEPO Ventures (Casopisczechindustry.cz - Články, Nákladní doprava);

Seznam Zprávy

13. Krize může být dlouhá. Snižme svou spotřebu, vydržme to, vyzývá ministr

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
11.03.2022 (07:13:07)	Internet	Nákladní doprava	SeznamZpravy.cz - Články	Zuzana Kubátová

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Energetické trhy jsou na houpačce, nahoru či dolů je vychýlí jakákoliv zpráva z ukrajinského bojiště či prohlášení politiků. Čím déle bude trvat ukrajinsko-ruská válka, tím větší bude tato nervozita.

„Pokud se válka změní v zamrzlý konflikt, můžeme být teprve na začátku krize, která do budoucna bude ještě hlubší,“ prohlásil v rozhovoru pro SZ Byznys ministr průmyslu a obchodu Jozef Síkela (za STAN).

Síkela varuje před populistickými návrhy na plošné snižování cen státními regulačními zásahy. Prioritou státu je teď podle něj co nejdéle udržet v chodu ekonomiku. Občanům Síkela doporučuje co nejvíc snížit vlastní spotřebu energií. „I my jsme ve válce, ve válce hodnot. V této situaci je třeba najít i ochotu k diskomfortu a určitým obětem,“ říká.

Dnes zveřejňujeme první část rozhovoru s Jozefem Síkelou, v níž vysvětluje možnosti bezprostřední reakce vlády na prudký růst cen energií. V příštích dnech vám nabídneme pokračování rozhovoru, v němž ministr popisuje dlouhodobější kroky, které vláda ke stabilizaci energetiky chystá.

Tušíte, v jaké fázi růstu cen pohonných hmot, elektřiny či plynu jsme? Kam dál mohou ceny ještě stoupat?

Teď se nacházíme ve zcela bezprecedentní situaci. Zažíváme cenové šoky, jaké jsme u některých komodit nikdy předtím neviděli. Od 24. února prožíváme v Evropě největší válečnou, migrační, ekonomickou, surovinovou a možná i hodnotovou krizi od dob druhé světové války.

Komoditní burzy, chování spotřebitelů a obchodníků mají v takto mimořádné situaci vždycky podobné rysy. I teď trhy reagují jako vždycky. Vždycky je znervózňují špatné zprávy, a těch je hodně: vpád ruských vojsk na Ukrajinu, ovládnutí jaderné elektrárny… to pak ceny letí strašně nahoru. Zároveň se na trhu odráží i jakákoliv dobrá zpráva, kdy se to všechno vrací zpátky. Na této houpačce budeme, dokud rusko-ukrajinský konflikt bude trvat. A čím déle bude trvat, tím větší bude nervozita.

Musíme pomoci lidem, pro které pokles životní úrovně bude znamenat neřešitelný problém. Ale když snížíme ceny na stojanech u benzinových pump, těm lidem a společnosti to ve skutečnosti nepomůže.
Jozef Síkela, ministr průmyslu a obchodu

Situace je navíc komplikovaná tím, že jsme se z jedné velké krize dostali do ještě větší krize. Přešli jsme z postcovidového vyčerpání ekonomik, z už tak vysokých cen energií, do války na Ukrajině.

Máte nějaké odhady, analýzy dalšího možného vývoje?

Samozřejmě umím pracovat s různými scénáři a není pravda, že nemáme žádný plán. Naopak, my se všem těm informacím velmi věnujeme, velmi je analyzujeme. Ale je otázka, jestli tahle situace nebyla plánovaná. Jestli jí neměla připravit půdu omezená nabídka energií na trhu už před vypuknutím války…

Chcete říct, že Rusko před válkou záměrně omezovalo přísun plynu do Evropy, aby rozkolísalo zdejší trh a zvýšilo svůj vydírací potenciál?

Dnes už víme, že se ruská invaze minimálně rok dopředu plánovala. Víme, že i její termín byl dopředu stanoven, že se jednalo jenom o to, jestli to má proběhnout během olympiády, nebo až po ní. Neděje se nic, co by se nedalo očekávat.

Dobře, ale máte tedy představu, jak se trhy dál budou vyvíjet a kam mohou ceny jít?

Válka má jednu rovinu, tou je fronta na Ukrajině, kde se bojuje, kde se bombardují města. A pak je tu druhá, hybridní forma války, tedy komunikační, kybernetická válka, ekonomická válka, ale hlavně hodnotová válka, která je zvlášť důležitá. Dopady se netýkají zdaleka jen energií nebo surovin, ale je tu i otázka cen železné rudy, obilí a dalších komodit.

Nejsem si úplně jistý, jestli si všichni uvědomujeme, v jaké situaci se nacházíme. Pokud se válka změní v nějaký zamrzlý konflikt, kde se bude stupňovat agrese proti civilnímu obyvatelstvu, můžeme být teprve na začátku krize, která do budoucna bude ještě hlubší.

Dokáže česká ekonomika a společnost hlubší krizi zvládnout? Pokud ceny budou dál stoupat, velká část společnosti to nebude zvládat a může se to projevit společenskými bouřemi, mohou toho využít populisté, různí extremisté. Jak se vláda na prohlubování krize chystá?

Já jsem byl 24. února v Bruselu, měl jsem nařízený budík na pátou ráno, protože jsem se chtěl připravit na jednání. Tak, jako to vždycky dělám, jsem si nejdřív zapnul televizi. A když jsem viděl, že ruská vojska a tanky překročily hranice, uvědomil jsem si, že se svět změnil. Evropa se změnila, změnila se možná na strašně dlouhou dobu, možná natrvalo.

Dnes máme 15. den války, to je zatím strašně krátká doba. Ale z mého pohledu jsme odvedli jak vláda, tak i společnost v těch prvních patnácti dnech skvělou práci. Zvládáme spoustu věcí, přijímáme uprchlíky, na další dění se připravujeme.

Odpovídáte na něco trochu jiného, než jsem se ptala. Jak chce vláda čelit tomu, že bude výrazně klesat životní úroveň velké skupiny českých občanů? Už se dokonce objevují názory na sociálních sítích, že stát pomáhá uprchlíkům, ale je otázka, jestli pomůže svým občanům.

Už na začátku jsem říkal, že se tu vede i hodnotová válka. Ocitli jsme se v situaci, která logicky se všemi důsledky bude znamenat pokles životní úrovně. Je otázka, jestli jsme ochotni se s tím smířit. Lidé, kteří bojují za Ukrajinu, nasazují životy za své hodnoty. Umírají pro víru v lepší budoucnost, v lepší svět pro své děti, pro víru, že chtějí žít v demokracii, a ne v nějaké obdobě orwellovské společnosti 1984, modifikované podle ruského vzoru.

Jsem pevně přesvědčen, že Putin jako bývalý agent KGB určitě studoval marxismus-leninismus a jistě našel inspiraci v Leninově citátu, že chceme-li zničit národ, musíme nejprve zničit jeho morálku a pak nám padne do klína jako zralé ovoce. On se přepočítal, nezničil zatím morálku ukrajinského národa. Ale je otázka, jak to bude s morálkou Evropy, která si zvykla na určitý luxus, určitý životní standard. Je otázka, do jaké míry je Evropa pro ty hodnoty ochotná se něčeho vzdát.

My se ale o lidi staráme, děláme vše pro to, abychom zajistili chod společnosti, chod ekonomiky. Zatím se nám to daří bez toho, abychom silně pociťovali bezprostřední dopady této války a krize.

Zatím to občané v plné míře bezprostředně pocítit nemohli, právě proto, že je příliš brzy. Trhy šílí teprve několik dní. Než se to promítne ve spotřebitelských cenách, v nákladech podniků, než si lidé uvědomí, že vysoké ceny benzinu a nafty nejsou výkyv a můžou jít ještě nahoru, bude to nějakou dobu trvat. Co chce vláda dělat, až to začne na lidi konkrétně dopadat?

Pro tyto mimořádné situace, dokonce i válečné, máme připravené nějaké scénáře. Ale vy se ptáte, jak budeme reagovat na ceny energií, co uděláme pro lidi, kteří zchudnou. Říkám: Ano, musíme

pomoci lidem, pro které pokles životní úrovně bude znamenat neřešitelný problém. Ale když snížíme ceny na stojanech u benzinových pump, těm lidem a společnosti to v dlouhodobém horizontu ve skutečnosti nepomůže.

Možná bychom tím uspokojili volání některých politiků, populistů, kteří říkají: Děláte pro lidi málo. Ale myslím, že lidem pomůže hlavně, když udržíme ekonomiku co nejdéle v chodu, v normálním stavu. Když se bavíme o cenách paliv, tak jakékoliv plošné snížení cen znamená, že lidé vyrazí na pumpy, protože si budou říkat, že to plošné snížení je dočasné, a začnou tankovat. Tuto zkušenost máme z okolních států. I my už vidíme, že i za těchto cen a za současné situace se nám odběry na pumpách oproti normální stavu zvýšily o nějakých 40 až 50 procent.

Dopravce: Drahý benzin? Teď hrajeme o to, jestli se zboží dostane do regálů

8. 3. 15:40

Jistě, lidé na stojanech pump vidí během pár hodin nárůsty o korunu padesát, o dvě koruny, takže se snaží natankovat co nejdříve co nejvíc, závodí s časem. Neuvažovali jste o snížení či zrušení spotřební daně na paliva, což by ten růst mohlo srazit?

Spotřební daň (u benzinu je 12,84 Kč/l, u nafty 9,95 Kč/l, pozn. red.) se úplně zrušit nedá. Pomocí jejího snížení se dá cena nafty srazit asi o korunu padesát, možná trošičku víc. My ale nechceme snižovat ceny na palivech plošně. V okamžiku, kdy bychom zlevnili na pumpách, se nám tam odběry zvýší ještě více.

Byl jsem včera ve Francii, koukal jsem se, jaké tam jsou ceny na stojanech. Měli tam 2,30 eura, v Německu kolem 2,50 eura. Francouzi a Němci mají vyšší kupní sílu. Ale uvědomme si, že jsme tranzitní země, kterou projede denně zhruba padesát tisíc kamionů. Když tady budou relativně levnější paliva, dá se očekávat, že tady tyto kamiony natankují plnou. A při jejich nádržích, které jsou někde mezi 500 až 1 000 litry na kamion, by zde takový počet kamionů každý den načerpal dvakrát víc pohonných hmot, než kolik jsme my teď poslali paliva na pomoc Ukrajině.

Uvědomme si navíc, že část těch peněz, které bychom do tohoto zvýšení poptávky investovali, prostě poteče přímo na podporu vojenské mašinerie Putinova režimu. A já říkám: Pojďme lidem pomoct, ale spíše prostřednictvím sociálního příspěvku na energie pro sociálně slabé. Preferuji zavedení sociálního energetického tarifu pro každého, kdo pobírá nějakou formu sociální dávky nebo důchod.

Pan Babiš se mi snaží radit jednoduchá řešení. Že máme třeba snížit ceny u Čepra (síť čerpacích stanic v rukou státu, pozn. red.), které drží sedm procent trhu. Ale v okamžiku, kdy tam snížíme ceny, tak se tam zásoby vyprodají během jediného dne, což by v důsledku společnosti a lidem škodilo.

My už jsme nějaká opatření představili. Zrušili jsme silniční daň, což by mělo pomoci malým a středním podnikatelům. Ale především musíme lidem a společnosti přispět odspodu. Tak, aby s tím nárůstem cen energií zaplatili účty a ještě jim zůstaly peníze na běžný život. To není o tom, kolik peněz pustíme ze státního rozpočtu, to je o tom, jak dlouho udržíme ekonomiku v normálním chodu.

Takže se vláda chystá rozšiřovat systém sociální podpory pro lidi s nižšími příjmy, pro lidi ohrožené energetickou chudobou?

To je cesta, kterou zastávám jako tu ekonomicky správnou.

Jak je jednání o tomto programu daleko? Máte ve vládě jasno, kdy by měl být na stole, jaké by měly být jeho parametry?

My máme jasno v tom, že to udělat chceme a diskutujeme formu, techniku a detaily.

Zjistěte v nové kalkulačce, zda máte nárok na příspěvek na bydlení

21. 1. 10:21

Víte v tuto chvíli alespoň zhruba, kolik je do této mimořádné pomoci stát schopen dát? O jakou sumu se sociální výdaje mohou zvednout?

Jak říkám, toto není o penězích. My jsme si vědomi, že tu je mimořádná situace, my jsme si vědomi, že pomoci chceme, a ta částka bude dostatečná na to, aby lidem pomohla.

Domácnosti ohrožené chudobou jsou jen částí problému, který teď musíte řešit. Jsou tu také průmysl, podniky, dopravci, ekonomické subjekty, které mají problém se s vysokými cenami vyrovnat. Řadu z nich to ohrožuje existenčně. Tam vláda chystá nějakou pomoc?

Samozřejmě chceme udržet ekonomiku co nejdéle v běžném režimu. Pokud uvidíme, že dopravci mají problém a že ti dopravci jsou nedílnou součástí důležité infrastruktury, budeme hledat řešení.

Ale právě proto je nejdůležitější udržet si potřebnou úroveň zásob energií a zejména v těch institucích, které má stát pod kontrolou, jako je třeba Čepro. Proto jsem dalek toho reagovat na lákavé návrhy typu „zlevněte na Čepru pohonné hmoty“. Musíme infrastrukturu zachovat pro případ, že bychom museli sáhnout k nějakým mimořádným opatřením.

Mají občané sami možnost pro snížení dopadů energetické krize něco dělat?

Základní teze je, že nejvíce nám v té ekonomické válce pomůže, když omezíme spotřebu. Omezení spotřeby opravdu je naší nejúčinnější zbraní proti Putinovi. Když budeme méně jezdit, když si velmi dobře promyslíme, jestli na cestu použijeme auto, nebo jestli se nás do toho auta nenaskládá víc, jestli je nutné, abychom vlastně nějakou cestu dělali, tak tím zvýšíme naše šance na to, abychom v této ekonomické válce s Putinem uspěli.

Budou k tomu podle vás lidé ochotni?

Vím, že současná situace nahrává populistům a nacionalistům, kteří jako správní Putinovi spojenci začínají společnost štvát proti ukrajinským uprchlíkům. Ale to je ta válka hodnot. Jde o ochotu něco obětovat, akceptovat určitý diskomfort a prostě nějakou chvíli vydržet. Já bych hrozně moc chtěl apelovat na naši společnost, aby té závisti nepodléhala. Aby Putinovi nenahrávala.

Protože když spotřebu omezíme, když nebudeme plnit ty kanystry a nebudeme k těm pumpám jezdit, když nesnížíme ceny a neumožníme **zahraničním kamionům** odčerpávat naše zásoby, částečně snížíme tlak z toho přetlakovaného hrnce a bude to mít buď pozitivní dopad na cenovou hladinu, nebo minimálně na to, jak dlouho nám vydrží běžný chod ekonomiky.

My nevíme, jak ten konflikt bude dlouho trvat. Jsme v jeho patnáctém dnu. O čem si budeme povídat, až to bude za měsíc, za dva měsíce? Všichni doufáme, že se to rychle vyřeší, ale jako vláda a stát se musíme připravit i na to, že konflikt bude vleklý, surovinová krize bude dlouhá a že budeme muset třeba dělat i nějaká mimořádná opatření. A jedno z těch nejjednodušších opatření, které v tuto chvíli je, je dobrovolné omezení spotřeby, aniž by stát něco reguloval.

SEKCE: Zpravodajství

KLÍČOVÁ SLOVA: zahraničním (1x), kamionům (1x)

14. Elektrické dodávky jako zbraň v boji proti Putinovi

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
11.03.2022 (00:00:05)	Internet	Nákladní doprava	Idnes.cz - Články	Martin Šidlák

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Jako jednu z cest pro snížení závislosti dodávek ruské ropy do Evropy vidí ekologické organizace zpřísnění emisních limitů pro prodej dodávkových vozů. Přechod na bezemisní mobilitu je podle nich třeba urychlit.

Spolek Transport & Environment sdružující evropské ekologické organizace v oblasti dopravy zveřejnil výzvu, kterou koalice několika evropských měst, společností a aktivistů za životní prostředí odeslala zákonodárcům EU. Podle ní je třeba zvýšit klimatické cíle pro výrobce dodávek, aby se zvýšila nabídka vozů s nulovými emisemi.

Skupina, do níž patří města Paříž, Dublin, Rotterdam, Göteborg, Palermo, Haarlem, Tilburg a Wałbrzych, rovněž plně podporuje plán na ukončení prodeje dodávek se spalovacími motory v roce 2035.

Aktuální legislativa v současné podobě nevyžaduje, aby výrobci do konce desetiletí zvýšili prodej elektrických dodávek nad 10% podíl. Autoři výzvy tvrdí, že dodávky musí přejít na nulové emise mnohem rychleji, aby se vyčistilo toxické ovzduší a řešil se rostoucí dopad dodávek do domácností na klima.

David Belliard, náměstek pařížského primátora zodpovědný za dopravu a veřejný prostor, řekl: „Města potřebují dodávky s nulovými emisemi a potřebují je rychle. Návrh Evropské komise, že všechny nové dodávky musí mít do roku 2035 nulové emise, je důležitý - a vítaný. Žádáme však zákonodárce z Evropského parlamentu a členských států, aby návrh posílili a zlepšili dostupnost elektrických dodávek."

Stanovení přísnějších cílů pro dodávky je také velkou příležitostí ke zlepšení kvality ovzduší, uvedly skupiny zabývající se veřejným zdravím, včetně Evropské aliance pro veřejné zdraví (HEAL). Dodávky jsou významným zdrojem znečištění ovzduší, včetně 14 % emisí NOx z vozidel ve městech. Emise dodávek, jejichž prodej výrazně podpořil trend posledních let doručování nákupů do domácností, vykazují podle Transport & Environmen růst emisí CO2 od roku 1990 o 58 %.

Do ekologických cílů se ovšem také přimíchala politika. Lucien Mathieu, úřadující ředitel **nákladní dopravy** ve společnosti Transport & Environment (T&E), dodal: „Evropa se nyní více než kdy jindy musí zbavit svého návyku na ropu, který pomáhá financovat Putinovu válku."

SEKCE: Auto-moto

KLÍČOVÁ SLOVA: nákladní (1x), dopravy (1x)

15. V Kolíně pokračují opravy mostu

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
10.03.2022 (23:45:02)	Tisk	Nákladní doprava	MAFRA, a.s. - MF DNES	(psv)

Otevřít originál | Otevřít detail

V pondělí končí „zimní režim" provozu na mostě přes řeku Labe v Kolíně a zároveň bude zahájena druhá etapa jeho oprav. „Provoz přesuneme do pravé poloviny mostu ve směru od Kolína na Zálabí. Provoz bude obdobný, jako byl v minulém roce, tedy v režimu 1+1, což znamená pro každý směr jeden jízdní pruh," upřesnila mluvčí Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje Petra Kučerová. Nejpozději od 1. května bude možné do Starokolínská ulice odbočit pouze ze směru od Kolína. Ze Starokolínské ulice se bude najíždět na most ve směru na Zálabí. „Tento režim doprava vy zůstane až do listopadu včetně vyloučení nákladní dopravy. Do plného provozu se most vrátí na konci listopadu," upřesnila Kučerová. Kromě toho se ovšem bude letos pracovat i na celé řadě dalších mostů v kraji, a to i na těch menších. Některé z nich jsou totiž ve velmi špatném stavu. V únoru museli silničáři uzavřít most přes Pilský potok v Dobříši a tento týden zase u Dolních Břežan.

V Kolíně pokračují opravy mostu

V pondělí končí „zimní režim" provozu na mostě přes řeku Labe v Kolíně a zároveň bude zahájena druhá etapa jeho oprav. „Provoz přesuneme do pravé poloviny mostu ve směru od Kolína na Zálabí. Provoz bude obdobný, jako byl v minulém roce, tedy v režimu 1+1, což znamená pro každý směr jeden jízdní pruh," upřesnila mluvčí Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje Petra Kučerová. Nejpozději od 1. května bude možné do Starokolínská ulice odbočit pouze ze směru od Kolína. Ze Starokolínské ulice se bude najíždět na most ve směru na Zálabí. „Tento režim doprava vy zůstane až do listopadu včetně vyloučení nákladní dopravy. Do plného provozu se most vrátí na konci listopadu, upřesnila Kučerová. Kromě toho se ovšem bude letos pracovat i na celé řadě dalších mostů v kraji, a to i na těch menších. Některé z nich jsou totiž ve velmi špatném stavu. V únoru museli silničáři uzavřít most přes Pilský potok v Dobříši a tento týden zase u Dolních Břežan. (psv)

Foto: Josef Vostárek ČTK

SEKCE: Zpravodajství
MUTACE: Středočeský kraj
PDF POPIS OBRÁZKŮ: Foto: Josef Vostárek ČTK

KLÍČOVÁ SLOVA: nákladní (1x), dopravy (1x)

16. Prostějov čeká další série uzavírek. Loňský kolaps nehrozí, slibuje radnice

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
11.03.2022 (05:07:08)	Internet	Nákladní doprava	Impuls - Články	Denisa Ovesná

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Řidiči v Prostějově se opět musí připravit na problémy spojené s opravami důležitých silnic. Ti, kteří přes město jezdí, mají přitom ještě v živé paměti loňské popojíždění v mnohakilometrových kolonách, které se zde tvořily řadu měsíců. Město ale ubezpečuje, že letos už se dopravní peklo opakovat nebude.

„Situace v dopravě bude v Prostějově opět velmi složitá, nicméně věřím, že s pochopením řidičů, pozorností a tolerancí to zvládneme. Všechny opravy jsou navíc na sebe časově navázané tak, aby nebyl Prostějov neprůjezdný," ubezpečila náměstkyně primátora Alena Rašková.

Jako první přišla na řadu Vrahovická ulice. „Poslední etapa rekonstrukce Vrahovické ulice začala už 14. února a potrvá do června. Jedná se o úplnou uzavírku úseku od Janáčkovy ulice po náměstí Padlých hrdinů. Přilehlé jednosměrné ulice Přemyslovka a Třebízského byly zaslepeny, ale zároveň jsou obousměrné," shrnul náměstek primátora Jiří Rozehnal.

„Objízdná trasa pro tranzit a **nákladní dopravu** vede po Průmyslové a Dolní ulici. Objízdná trasa pouze pro osobní vozidla vede po Janáčkově a Svatoplukově," dodal.

Oddělení **nákladní dopravy** od osobní je podle Raškové důležité kvůli obavám, aby u nádraží nehrozily nehody a přetížení dopravy, protože tam vjíždějí a vyjíždějí autobusy.

„Za dobu uzavírky jsme nezaznamenali během dopravní špičky žádné komplikace na objízdných trasách ani na nádraží," podotkl Rozehnal.

Na řadě je od příštího týdne Wolkerova

Od pondělí 14. března pak začne oprava frekventované silnice vedoucí po Wolkerově ulici, prozatím jen s jednosměrnou uzavírkou. V první fázi, kdy budou dělníci opravovat kanalizaci a plynovod s vodovodem, bude platit uzavírka ve směru od Brněnské ulice po Petrské náměstí do konce června.

„Od 1. července začne úplná uzávěra a kompletní stavební rekonstrukce Wolkerovy ulice ve stejném rozsahu jako ve Vrahovické a potrvá do první poloviny října," doplnil Rozehnal.

Objízdná trasa pro oba směry povede přes ulice Palackého, Blahoslavova, Vápenice a Újezd.

„Souběžná obslužná komunikace na severní straně Wolkerovy ulice zůstane otevřena pro příjezd do ulic Sušilova, Sádky, Na Spojce a Komenského. Slepé budou Tylova a Lidická," vyjmenovala mluvčí prostějovského magistrátu Jana Gáborová.

K tomu se navíc v první polovině dubna přidá ještě oprava dálnice ve směru z Brna do Olomouce. Rekonstrukce hanácké estakády bude současná s pokračováním stavby odbočovacího pruhu ve směru na Olomouc. Estakáda je ve velmi špatném stavu, před třemi lety dokonce na auto projíždějící pod ní spadl kus betonu.

„Letos opravíme první půlku mostů, příští rok pak protisměr," sdělil regionální mluvčí Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) Miroslav Mazal s tím, že se silničáři snaží vybrat takové řešení dopravní situace, které co nejméně ovlivní průjezd Prostějovem a život ve městě.

„Provoz na D46 povede pouze jedním pruhem s obousměrným provozem zhruba od Mechaniky Prostějov po Tesco. Ze začátku oprav bude uzavřený sjezd u Mechaniky, ale bude se jednat asi jen o tři týdny. Víme totiž, že se jedná o průmyslovou zónu, proto jsme velmi usilovali o to, aby byl sjezd zprovozněný co nejdřív," popsala náměstkyně Rašková.

Plány nepočítají se zpožděním oprav

Opravy na sebe sice časově navazují, ale nepočítá se s žádným zpožděním. Přitom při rekonstrukci Vrahovické ulice minulý rok se zhotovitel zpozdil asi o měsíc a půl. Ale kvůli možnosti čerpání dotací se musely akce naplánovat takto souběžně.

„Dotace jsou časově omezené a to je hlavní důvod, proč se v Prostějově potkalo více akcí, bohužel za cenu dopravních omezení. Při stávající ekonomické situaci v Česku i Evropě by odmítnutí takových výrazných dotací znamenalo trvalé odložení akcí takového rozsahu," vysvětlil Rozehnal.

Obyvatelé mají ale obavy z komplikací. „Podle mě se to zase stíhat nebude a doprava bude opět ve městě houstnout, jako minulý rok. Navíc bydlím u hlavní silnice, kde bylo loni velmi rušno a odpoledne se tvořily dlouhé kolony," míní například prostějovská řidička Magdalena Talandová.

11. srpna 2021

„Doufám, že se taková situace už opakovat nebude a opravy a uzavírky skončí co nejdříve," dodala.

Minulý rok nastal největší dopravní kolaps při nehodě na dálnici. Stejný scénář se přitom může opakovat i letos.

„Nevýhodou dálnice v naší lokalitě je, že neexistují souběžné komunikace, objížďky jsou dlouhé, a řada řidičů proto sjela do Prostějova, čímž způsobila kolaps uvnitř města," popsala Rašková.

Krizový štáb města tuto situaci řešil, a právě i proto vyčlenil ulice, kudy by měly jezdit primárně nákladní vozy a kudy osobní automobily.

„Nehody ale bohužel neovlivníme, proto prosím všechny řidiče o trpělivost, ohleduplnost a pozornost při jízdě," uzavřela náměstkyně primátora.

SEKCE: Zpravodajství

KLÍČOVÁ SLOVA: nákladní (2x), dopravu (1x), dopravy (1x)

DUPLICITNÍ S: Prostějov čeká další série uzavírek. Loňský kolaps nehrozí, slibuje radnice (Idnes.cz - Články, Nákladní doprava);

---

17. Vláda kvůli růstu cen zrušila přimíchávání biosložky do paliv a silniční daň

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
10.03.2022 (08:18:04)	Internet	Autobusová doprava	Elogistika.info - Články	Michaela Drábková

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Vláda v reakci na růst cen pohonných hmot v souvislosti s válkou na Ukrajině rozhodla o zrušení povinného přimíchávání biosložky do pohonných hmot a o zrušení silniční daně pro osobní automobily, dodávky a nákladní auta do 12 tun. Na twitteru o tom informovalo ministerstvo financí. Částečné zrušení silniční daně sníží její výnos o zhruba 4,2 miliardy korun ročně. Loni stát získal na silniční dani 5,43 miliardy korun, předloni to bylo 5,96 miliardy korun. Ministr financí Zbyněk Stanjura (ODS) uvedl, že zrušení povinnosti přimíchávání biosložky do nafty i zrušení silniční daně je trvalé.

Premiér Petr Fiala (ODS) na tiskové konferenci po jednání vlády uvedl, že ekologický dopad přimíchávání biosložek je v současnosti již překonaný a sporný. „Vydělává na tom jen pár firem. Zároveň to umožní našim zemědělcům, aby na polích pěstovali více obilí," uvedl. Zrušení silniční daně pak označil za přímou pomoc především pro menší a střední firmy.

Premiér zároveň vyzval občany, aby si nedělali zbytečné zásoby benzínu nebo nafty. ČR má dostatečné zásoby ropy i pohonných hmot, dodal.

K silniční dani se musí přihlásit každý podnikatel, který využívá auto k výdělečné činnosti. Přiznání k dani musí podnikatelé předkládat každý rok a daň se platí za standardních podmínek čtyřikrát ročně formou zálohy. Výše daně závisí na objemu motoru osobního vozidla, nebo největší povolené hmotnosti a počtu náprav u nákladních automobilů. V případě dnes ohlášených změn se to týká výše daně od 1200 do 8100 korun za kalendářní rok. Pro osobní automobily se daň odvíjí od objemu motoru a je nastavena na 1200 až 4200 korun ročně. Silniční daň u nákladních automobilů nad 12 tun není možné zrušit kvůli směrnici Evropské unie, upozornilo ministerstvo financí.

Stanjura také informoval, že čtvrtletní zálohy u rušené silniční daně rozhodnutím ministra zruší. První záloha by měla být splatná 15. dubna. „Není potřeba, aby se za auta do 12 tun platily čtvrtletní zálohy. Ty peníze necháme podnikatelům, sníží se byrokracie a počet míst ve finanční správě," uvedl.

Ceny pohonných hmot u českých čerpacích stanic nadále rostou. Ceny benzinu i nafty si od pondělí do úterý připsaly nejvyšší mezidenní nárůst cen od začátku ruské invaze na Ukrajinu. Cena nafty vzrostla za 24 hodin o 2,15 koruny na 47,47 Kč za litr. Benzin zdražil o 1,7 koruny na 45,21 korun za litr. Vyplývá to z dat společnosti CCS, která průměrné ceny paliv sleduje od začátku roku 2005.

Někteří členové vlády a odborníci se k tomuto opatření v minulých dnech stavěli rezervovaně. Například ministr průmyslu a obchodu Jozef Síkela na twitteru uvedl, že bezprostřední vliv zrušení přimíchávání biosložky by byl na cenu pohonných hmot nulový. Ekonomka Danuše Nerudová se zase domnívá, že zrušení silniční daně jako řešení růstu cen pohonných hmot je nesmysl. „A to pomíjím fakt, že tímto by přestala existovat motivace k přechodu na alternativní pohony. Lepším řešením by bylo zrušit **mýto** pro **autobusovou dopravu** a zrušit přimíchávání biosložky do paliv," uvedla.

Silniční dani podléhají automobily, které využívají firmy i fyzické osoby k podnikání. Sazba se určuje u osobních aut podle obsahu motoru a objemu válců v motoru. Silniční daň odvádí v Česku

přibližně 830.000 poplatníků, představuje přibližně 0,7 procenta daňových příjmů Česka. Přiznání k dani musí podnikatelé předkládat každý rok a daň se platí za standardních podmínek čtyřikrát ročně formou zálohy.

Podle Nejvyššího kontrolního úřadu (NKÚ), který prověřil správu silniční daně v letech 2017 až 2020, je správa silniční daně nákladná a její efektivita je v porovnání s ostatními daněmi v Česku zhruba čtyřikrát nižší. Vliv na to má administrativní náročnost spojená se správou daňových úlev, pomalá automatizace i chyby v registru vozidel. Finanční správa vybrala v letech 2018 až 2020 podle NKÚ na silniční dani za jednu korunu výdajů v průměru 15 korun příjmů.

Přimíchávání biosložek do pohonných hmot bylo zavedeno v roce 2007 pro naftu, o dva roky později se zavedlo i pro benzin. Dodavatelé pohonných hmot musejí nyní přimíchávat povinně alespoň 4,1 procenta biosložky do benzinu a šest procent do nafty.

Největším výrobcem biopaliv v Česku je lovosická firma Preol, která patří do skupiny Agrofert ze svěřenských fondů bývalého premiéra Andreje Babiše (ANO). Spolu s dalším podnikem z holdingu Agrofert, společností Primagra z Milína na Příbramsku, má na dodávkách biosložek pro státního distributora paliv Čepro dlouhodobě zhruba poloviční podíl. Významným dodavatel biosložek je i firma P3CHEM se sídlem v Líbeznici u Prahy, která však biopaliva nevyrábí, ale importuje do Česka z ciziny.

Zdroj : ČTK

SEKCE: Ostatní

KLÍČOVÁ SLOVA: mýto (1x), autobusovou (1x), dopravu (1x)

© 2022 MAXIMUS | office@maximusweb.cz | +420 777 706 476 | www.maximusweb.cz