Report: 12.07.2023 08:00:00 - 13.07.2023 08:00:00

Články v reportu: 8

[Celkový počet článků: 8]

Instituce (1)
Instituce (1)

Doprava (4)
Autobusová doprava (1) , Nákladní doprava (3)

ČESMAD BOHEMIA (3)
tajemník (2), ČESMAD BOHEMIA (1)

1. Nedostatek řidičů v ČR a EU - výsledky průzkumu **Info.odoprave.cz - Články**

2. Ministr Kupka zrušil problematický mýtný tendr. Koncepci si úřad vytvoří sám **Idnes.cz - Články**

3. Přes kraj může brzy projíždět více kamionů **MAFRA, a.s. - MF DNES**

4. Logistika se bude digitalizovat, pomáhají v tom i Češi **Dnoviny.cz - Spedice, logistika**

5. Zeptali jsme se Ing. Jana Medvedě, zástupce generálního **tajemníka** a vedoucího legislativního odboru Sdružení **ČESMAD Bohemia** **Dnoviny.cz - Silniční doprava**

6. Užijí si řidiči stopadesátku? Dálnice na ni nejsou stavěné **Economia, a.s. - Hospodářské noviny**

7. Nafta už pod 30 korun nepůjde. Cenu zvedne spotřební daň **Economia, a.s. - Hospodářské noviny**

8. Zeptali jsme se Zdeňka Radosty, jednatele společnosti Radosta CZ, s. r. o., a člena Regionální komise České Budějovice **ČESMAD Bohemia** **Dnoviny.cz - Silniční doprava**

1. Nedostatek řidičů v ČR a EU - výsledky průzkumu

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
12.07.2023 (10:58:18)	Internet	Instituce	Info.odoprave.cz - Články	TRUCKJOBS.CZ

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek| Stáhnout článek

Výsledky průzkumu, jehož hlavními tématy jsou: Jaké jsou hlavní potíže dopravců. Jak jsou na tom čeští a evropští autodopravci s řidiči. Jaký je věk řidičů. Kolik řidičů chybí. A zda jsou cizinci opravdu řešením.

Průzkum provedla **Mezinárodní unie silniční dopravy** (IRU).

V Evropské unii **chybí** podle posledních propočtů zhruba **400 000 profesionálních řidičů**. **V České republice (ČR) se jedná zhruba o 25 000 řidičů** , z čehož přibližně 20 000 připadá na nákladní dopravu a 5 000 na dopravu autobusovou.

Obtíže spojené s náborem nových řidičů lze vysledovat v procentu nenaplněných pracovních pozic. Toto číslo nám ukazuje, kolik procent řidičů chybí dopravním firmám k tomu, aby teoreticky dosáhly „plného“ stavu řidičů. V roce 2023 se tak u nákladní dopravy v ČR jednalo o 8,3 %, zatímco v EU průměrně o 9 %. U autobusové dopravy se jednalo v ČR o 5 %, zatímco v EU průměrně o 10 %. Špatná situace v oblasti lidských zdrojů v dopravě panuje s menšími rozdíly ve všech sledovaných zemích Evropské unie.

Stárnutí populace a zvyšující se průměrný věk řidičů je další z řady potíží, se kterými se dopravci potýkají. Vysoké procento řidičů starších 55 let a naopak nízký počet mladých a začínajících řidičů je palčivým problémem, který může ohrozit existenci mnoha dopravních firem v budoucnu. Zatímco v ČR činí podíl řidičů nákladní dopravy mladších 25 let 5,2 %, v EU se průměrně jedná o 6 %. Na opačné straně nalézáme v ČR 28,4 % řidičů nákladní dopravy starších 55 let, zatímco v EU činí stejná věková kategorie 32 %.

Procento řidičů autobusů mladších 25 let činí v České republice i zbytku EU shodně 3 %. Naopak podíl řidičů autobusů starších 55 let činí v ČR 38 %, zatímco v EU činí stejná věková kategorie 41 %.

Průměrný věk řidiče nákladní dopravy v ČR činí 47 let (v EU 46 let). Průměrný věk řidičů autobusů činí shodně v ČR i zbytku EU 50 let. Zřejmé jsou tak hrozící potíže způsobené stárnutím profesionálních řidičů v ČR i EU a nízkým zájmem mladších uchazečů o toto zaměstnání.

Jednou z možností řešení nedostatku řidičů je zaměstnávání řidičů ze zahraničí. Dle provedeného průzkumu činí procento zahraničních řidičů nákladní dopravy v ČR ze zemí mimo EU 8,1 %. V EU se jedná o 15 %. Připočteme-li k tomu i zahraniční řidiče z ostatních zemí EU, činí podíl cizinců řidičů nákladní dopravy v ČR 12,1 % a v zemích EU průměrně 37 %. U autobusové dopravy činí procento zahraničních řidičů v ČR ze zemí mimo EU 4 %. V EU se průměrně jedná o 6 %. Připočteme-li k tomu i zahraniční řidiče z ostatních zemí EU, činí podíl cizinců v ČR 7 % a v zemích EU průměrně 15 %. Důvodem nízkého zastoupení zahraničních řidičů v ČR je dlouhodobě nepříznivá situace v oblasti získávání pracovních a pobytových povolení cizinců v ČR.

Oblast dopravy se díky vylepšování sociálních i pracovních podmínek stává stále častěji vyhledávanou také pro ženy řidičky. V rámci **nákladní dopravy** nalézáme v ČR **2,9 % žen řidiček** , zatímco v EU průměrně 4,3 %. Lepší situace panuje v oblasti **autobusové dopravy** , kde podíl žen řidiček činí **v ČR 7,5 %**, zatímco v EU 16,6 %. Práce řidiček autobusů je pro ženy obecně vhodnější nežli práce řidiček nákladní dopravy, zejména pak z důvodu snazšího sloučení pracovního a osobního života.

Dopravci v průzkumu uvedli také hlavní negativní dopady, které má nedostatek řidičů na jejich podnikání. U **nákladní dopravy** nejčastější potíže způsobuje **nedostatek kapacity pro další rozšiřování podnikání (84 %), zvyšující se finanční náklady (79 %), nutnost zaměstnávání méně kvalifikovaných řidičů z důvodu absence zkušenějších (66 %) a celkové snížení produktivity.**

U **autobusové dopravy** dopravci nejčastěji zmiňovali potíže se **zvyšujícími se finančními náklady (78 %), nedostatek zkušených profesionálních řidičů za volantem, ale také nedostatek zkušených profesionálů zajišťujících vzdělávání a trénink začínajících řidičů (70 %)**. Třetím nejčastěji zmiňovaným problémem jsou nedostatečné kapacity pro další možné rozšiřování obchodu, opět zejména z důvodu **nedostatku řidičů** (68 %).

Výsledky průzkumu včetně grafů najdete na webu TruckJobs.cz

SEKCE: Zpravodajství

KLÍČOVÁ SLOVA: mezinárodní (1x), unie (1x), silniční (1x), dopravy (1x)

2. Ministr Kupka zrušil problematický mýtný tendr. Koncepci si úřad vytvoří sám

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
12.07.2023 (13:55:01)	Internet	Autobusová doprava	Idnes.cz - Články	cfr

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek| Stáhnout článek

Hledání externího poradce pro další podobu českého mýta skončilo. Ministerstvo dopravy oznámilo zrušení zakázky, ke které měl výhrady antimonopolní úřad a jejíž průběh prošetřuje policie. Mýtnou koncepci se ministerstvo pokusí zpracovat samo.

„Zakázku na zpracování budoucí české mýtné koncepce ministerstvo ruší, aby zajistilo dodržení harmonogramu přípravy budoucího tendru k zajištění provozovatele systému elektronického mýta po roce 2029," oznámil mluvčí úřadu František Jemelka.

Ministerstvo nového poradce vybíralo novou metodou označovanou jako Best Value Approach, kde celková cena není hlavním, ale jen dílčím ukazatelem. To nicméně vedlo k tomu, že v tendru vyhrála nejdražší nabídka. Ale ani hodnocení kvality zpracování nabídek úplně v pořádku nebylo. Podle Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) totiž ministerská komise nedostatečně vysvětlila, proč přidělila vítěznému sdružení E&Y a ČVUT výrazně více bodů než jiným uchazečům.

Zakázka, která rozhodne o miliardách, v ohrožení. Policie prošetřuje nový tendr na dálniční mýto

Na místo výše zmíněného sdružení, případně neúspěšných uchazečů z řad poradenských společností BDO Consulting, CGI IT nebo Inoxive teď budou koncepci připravovat sami úředníci Ředitelství silnic a dálnic, Státního fondu dopravní infrastruktury nebo experti z Centra dopravního výzkumu.

Už během aktuální soutěže přitom úřad připouštěl, že času na zvládnutí všech potřebných úkonů není nazbyt. Přestože do vypršení stávajícího kontraktu se společností CzechToll zbývá ještě šest roků, zkušenosti z předchozích soutěží ukazují, že to nemusí být dost. Obzvláště pokud by se stát pokusil v systému mýta dělat výraznější změny, které by si vyžádaly úpravu zákona.

Diskuse, jak se bude v Česku vybírat mýto po roce 2030, je přitom živá. Nejvýraznější je například snaha vedení Prahy omezit vjezd do centra metropole prostřednictvím mýtného poplatku nebo úvahy státu přestat mýto soutěžit jako zakázku pro generálního partnera z řad soukromých firem a také snaha zajistit si co nejvíce služeb vlastními silami.

Výběr kamionového **mýta** totiž přináší Česku významné zisky. Vloni se celková částka vybraná od kamionů nebo **autobusů** za průjezd dálnicemi a sítí zpoplatněných silnic první třídy blížila 15 miliardám korun.

SEKCE: Ekonomika a Finance

KLÍČOVÁ SLOVA: mýta (1x), autobusů (1x)

3. Přes kraj může brzy projíždět více kamionů

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
12.07.2023 (21:45:02)	Tisk	Nákladní doprava	MAFRA, a.s. - MF DNES	Milan Libiger redaktor MF DNES

Otevřít originál | Otevřít detail| Stáhnout článek

Chystá se zákaz jízdy pro nákladní auta kolem nádrže Šance v Beskydech .

ZLÍNSKÝ KRAJ Vodní nádrž Šance v Beskydech dává pitnou vodu šedesáti městům a obcím na Ostravsku, Karvinsku i Frýdecko-Místecku, v nichž žijí statisíce lidí. Z důvodu, aby byla chráněná před potenciálním znečištěním, se nyní připravuje **zákaz** pro **kamiony** nad 12 tun na silnici I/56, která vede podél ní. Pro Zlínský kraj by to ale mohlo znamenat potíže. Řidiči, kteří pojedou na Slovensko, by si totiž zřejmě vybrali trasu právě přes část tohoto regionu. Hejtmanství proto požaduje zpracování dopravních modelů, z nichž by vyplynulo, na jaké silnice se **nákladní doprava** rozloží. „Nedokážu říci, kolik tam jezdí kamionů, protože to není náš kraj. Ale kdyby se tato cesta zavřela, tak v tu chvíli by se mohla **nákladní doprava** přesunout k nám a zkomplikovat tady dopravu," uvedl náměstek zlínského hejtmana přes dopravu Radek Doležel (ANO). „Pokud nemáme objektivní studii nebo model od odborníků, tak k tomu žádné stanovisko nedáme," dodal.

Kamiony navedou jinam Nádrž Šance leží v Moravskoslezském kraji nedaleko státní hranice a v blízkosti Zlínského kraje. O to, aby se cesta, jež prochází ochranným vodním pásmem 1. stupně, uzavřela pro kamiony, usilují dvě senátorky: frýdecko-místecká Helena Pešatová (STAN) a přerovská Jitka Seitlová (KDU-ČSL). Kvůli tomu se na konci května uskutečnil v Beskydech kulatý stůl, na kterém byli také zástupci ministerstev dopravy, zemědělství a životního prostředí. Podle dohody, jež z jednání vzešla, by **kamiony** měly být po **zákazu** vjezdu k nádrži Šance naváděny na obchvat Frýdku-Místku, který nyní dělníci opravují. Odtud pak na navazující přivaděč k dálnici D48, který se má dokončit letos v září, dále by pokračovaly takzvanou Jablunkovskou brázdou, tedy nejprve po silnici I/68, která by se měla kompletně rozšířit na čtyři pruhy v srpnu. A nakonec po silnici I/11, jež vede nedaleko Třince a Jablunkova ke státní hranici.

„Očekává se, že tato trasa bude pro kamiony výhodnější, protože je sjízdnější, bezpečnější a budou na ní i lepší rychlostní poměry. Tím pádem se bude více využívat," nastínila Seitlová. „Nicméně byl vznesen požadavek, aby se pozornost v tuto chvíli soustředila na měkká opatření," doplnila. Tato „měkká" opatření mají znamenat, že řidiči kamionů budou naváděni dopravními značkami, aby se vodnímu zdroji vyhnuli. Nebudou to příkazy, nýbrž doporučení. Na cestách by se měla objevovat už v současné době. Potíž ale může nastat v tom, že nákladní vozy sice budou navedeny na dálnici D48, ovšem za slovenskou hranicí schází adekvátní cesta. Poblíž se sice nachází dálnice D3, která má vést až do Žiliny, ale zatím není dokončená. „Na slovenské straně existují zásadní omezení především v oblasti Kysuckého Nového Mesta, tam se nedaří prosadit dokončení dálnice D3 mezi Žilinou a Čadcou," zmínil ředitel odboru liniových staveb ministerstva dopravy Martin Janeček. Tento úsek je podle něho nezbytný k tomu, aby byla trasa vedoucí Jablunkovskou brázdou kompletní. Dílčí opatření v oblasti Kysuckého Nového Mesta zavede slovenská strana až v příštím roce.

Omezení řeší sousední kraj To vše by mohly být důvody, proč by řidiči dávali přednost cestám ve Zlínském kraji. „Je to jedna z možných variant. Ale právě proto, aby se neúnosně nezatížila

doprava jinde a nezpůsobila tam velká bezpečnostní rizika, musejí se udělat modely," ujistila Seitlová. „Chápeme logické obavy o přesun přepravních proudů na jiné komunikace," poznamenal mluvčí ministerstva dopravy František Jemelka. Dopravní omezení jsou však v kompetenci Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, s nímž Zlínský kraj spolupracuje. Vůči záměru senátorek má resort dopravy podle jeho mluvčího pochopení, nicméně také požaduje zpracování dopravního modelu pro Ředitelství silnic a dálnic, jemuž cesta podél nádrže Šance patří. „Až podle jeho vyhodnocení lze pokračovat v úvahách o změně dopravních režimů, které bude nutné projednat a odůvodnit, což může být relativně obtížné," připustil Jemelka. Citelnou nevýhodou Zlínského kraje přitom je skutečnost, že dálniční síť tady není ještě zdaleka kompletní. Více nákladních aut by tak mohlo projíždět městy a obcemi, což by znepříjemnilo život jejich obyvatelům. Kolem vodní nádrže Šance je doprava kamionů nad 12 tun regulovaná už dnes, ovšem pouze během zimních měsíců, kdy záleží na stavu vozovky. Celoročně je tam zakázaný vjezd aut přepravujících nebezpečné náklady.

Chystá se zákaz jízdy pro nákladní auta kolem nádrže Šance v Beskydech.

Přes kraj může brzy projíždět více kamionů

Milan Libiger
redaktor MF DNES

ZLÍNSKÝ KRAJ Vodní nádrž Šance v Beskydech dává pitnou vodu šesti desítí městům a obcím na Ostravsku, Karvinsku i Frýdecko-Místecku, v nichž žijí statisíce lidí. Z důvodu, aby byla chráněná před potenciálním znečištěním, se nyní připravuje zákaz pro kamiony nad 12 tun na silnici I/56, která vede podél ní.

Pro Zlínský kraj by to ale mohlo znamenat potíže. Řidiči, kteří pojedou na Slovensko, by si totiž zřejmě vybrali trasu právě přes část tohoto regionu. Hejtmanství proto požaduje zpracování dopravních modelů, z nichž by vyplývalo, na jaké silnice se nákladní doprava rozloží.

„Nedokážu říci, kolik tam jezdí kamionů, protože to není náš kraj. Ale kdyby se tato cesta zavřela, tak v tu chvíli by se mohla nákladní doprava přesunout k nám a zkomplikovat tady dopravu," uvedl náměstek zlínského hejtmana přes dopravu Radek Doležel (ANO).

„Pokud nemáme objektivní studii nebo model od odborníků, tak k tomu žádné stanovisko nedáme," dodal.

Kamiony navedou jinam

Nádrž Šance leží v Moravskoslezském kraji nedaleko státní hranice a v blízkosti Zlínského kraje. O to, aby se cesta, jež prochází ochranným vodním pásmem 1. stupně, uzavřela pro kamiony, usilují dvě senátorky: frýdecko-místecká Helena Pešatová (STAN) a přerovská Jitka Seitlová (KDU-ČSL).

Kvůli tomu se na konci května uskutečnil v Beskydech kulatý stůl, na kterém byli také zástupci ministerstev dopravy, zemědělství a životního prostředí.

Podle dohody, jež z jednání vzešla, by kamiony měly být po zákazu vjezdu k nádrži Šance naváděny na obchvat Frýdku-Místku, který nyní dělníci opravují. Odtud pak na navazující přivaděč k dálnici D48, který se má dokončit letos v září, dále by pokračovaly takzvanou Jablunkovskou hráz̆dou, tedy nejprve po silnici I/68, která by se měla kompletně rozšířit na čtyři pruhy v srpnu. A nakonec po silnici I/11, jež vede nedaleko Třince a Jablunkova ke státní hranici.

„Očekává se, že tato trasa bude pro kamiony výhodnější, protože je sjízdnější, bezpečnější a budou na ní i lepší rychlostní poměry. Tím pádem se bude více využívat," naštínila Seitlová. „Nicméně byl vznesen požadavek, aby se pozornost v tuto chvíli soustředila na měkká opatření," doplnila.

Tato „měkká" opatření mají zamenat, že řidiči kamionů budou navádění dopravními značkami, aby se vodnímu zdroji vyhnuli. Nebudou to příkazy, nýbrž doporučení. Na cestách by se měla objevovat už v současné době.

Potíž ale může nastat v tom, že nákladní vozy sice budou navedeny na dálnici D48, ovšem za slovenskou hranicí skončí adekvátní cesta. Pobíží se sice nachází dálnice D3, která má vést až do Žiliny, ale zatím není dokončená.

„Na slovenské straně existují zásadní omezení především v oblasti Kysuckého Nového Mesta, tam se nedaří prosadit dokončení dálnice D3 mezi Žilinou a Čadcou," zmínil ředitel odboru liniových staveb ministerstva dopravy Martin Juneček.

„Kdyby se tato cesta zavřela, nákladní doprava by se mohla přesunout k nám."

Radek Doležel, náměstek hejtmana

Tento úsek je podle něho nezbytný k tomu, aby byla trasa vedoucí Jablunkovskou hrázdou kompletní. Dílčí opatření v oblasti Kysuckého Nového Mesta zavede slovenská strana až v příštím roce.

Omezení řeší sousední kraj

To vše by mohly být důvody, proč by řidiči dávali přednost cestám ve Zlínském kraji.

„Je to jedna z možných variant. Ale právě proto, aby se neúnosně nezatížila doprava jinde a nezpůsobila tam velká bezpečnostní rizika, musejí se udělat modely," ujistila Seitlová.

„Chápeme logické obavy o přesun přepravních proudů na jiné komunikace," poznamenal mluvčí ministerstva dopravy František Jemelka.

Dopravní omezení jsou však v kompetenci Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, s nímž Zlínský kraj spolupracuje. Vůči záměru senátorek má resort dopravy podle jeho mluvčího pochopení, nicméně také požaduje zpracování dopravního modelu pro Ředitelství silnic a dálnic, jemuž cesta podél nádrže Šance patří.

„Až podle jeho vyhodnocení lze pokračovat v úvahách o změně dopravních režimů, které bude nutné projednat a odůvodnit, což může být relativně obtížné," připustil Jemelka.

Citelnou nevýhodou Zlínského kraje přitom je skutečnost, že dálniční síť tady není ještě zdaleka kompletní. Více nákladních aut by tak mohlo projíždět městy a obcemi, což by znepříjemnilo život jejich obyvatelům.

Kolem vodní nádrže Šance je doprava kamionů nad 12 tun regulovaná už dnes, ovšem pouze během zimních měsíců, kdy záleží na stavu vozovky. Celoročně je tam zakázaný vjezd aut přepravujících nebezpečné náklady.

SEKCE: Zpravodajství
MUTACE: Zlínský kraj
PDF POPIS OBRÁZKŮ: „Kdyby se tato cesta zavřela, **nákladní doprava** by se mohla přesunout k nám." Radek Doležel, náměstek hejtmana
PDF STRANA: 1

KLÍČOVÁ SLOVA: nákladní (3x), doprava (3x), kamiony (2x), zákaz (1x), zákazu (1x)

4. Logistika se bude digitalizovat, pomáhají v tom i Češi

DOPRAVNÍ NOVINY

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
13.07.2023 (00:12:08)	Internet	Nákladní doprava	Dnoviny.cz - Spedice, logistika	(pav)

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek| Stáhnout článek

13.7. - Logistika patří k sektorům nejméně zasažených digitalizací. Standardním pracovním nástrojem pro většinu manažerů v logistických odděleních, i u samotných dopravců, je stále telefon, tužka, papír. To se ale má dle dat globální poradenské společnosti Gartner v blízké budoucnosti změnit. Zatímco v roce 2021 využívalo digitální logistický ekosystém 1 % z dotazovaných manažerů, v roce 2025 to má být již 23 %.

To potvrzuje i André Dravecký, jeden ze zakladatelů českého startupu Ringil, který se právě digitalizací logistických procesů zabývá. "Oslovuje nás celá řada firem. Od globálních značek jako je Yankee Candles nebo Notino, po lokální, veřejnosti neznáme, společnosti. Pomáháme jim řídit distribuci nákladu od A do Z. Od avizace jejich dodavatelů po doručení klientům. Zapojujeme všechny subjekty na jednom místě a šetříme až 15 procent nákladů na transport a až 80 procent manuální a administrativní práce," uvedl André Dravecký.

Potenciál v digitalizaci logistiky vidí i investoři. Do Ringilu na jaře letošního roku investoval český fond Depo Ventures, Alex Pilař nebo i andělský investor ze Silicon Valley Isaac Applbaum. „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," dodal partner v Depo Ventures Michal Ciffa.

Digitalizace logistiky má kromě zřejmých byznysových výhod spočívající v úspoře nákladů pro firmy i pozitivní dopady na životní prostředí. V celé EU jezdí v současnosti přibližně 20 % ze všech kamionů prázdných, často při zpáteční cestě od zákazníka. To znamená 34 miliard "mrtvých" kilometrů, které tvoří zbytečné emise, které lze díky vyšší efektivitě managementu dopravy výrazně omezit.

"Technologie a digitalizace jsou jedinou reálnou cestou, jak se jako společnost posunout k udržitelnější budoucnosti. V dnešní globalizované společnosti je nereálné **nákladní dopravu** výrazně omezovat a je to i kontraproduktivní, koneckonců zboží, které převážejí, využíváme v denním životě všichni. Je zde ale obrovský prostor k vyšší efektivitě a z ní plynoucí úspory pohonnýc hmot," uzavřel André Dravecký.

O společnosti Ringil

Ringil je modulární logistický software, který se podobně jako kostky LEGO dokáže přizpůsobit zákazníkům a digitalizovat tak nákladní operace od začátku do konce a automatizovat až 80 % manuální práce.

Logo: Ringil

SEKCE: Ostatní

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

5. Zeptali jsme se Ing. Jana Medvedě, zástupce generálního tajemníka a vedoucího legislativního odboru Sdružení ČESMAD Bohemia

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
13.07.2023 (00:27:09)	Internet	tajemník	Dnoviny.cz - Silniční doprava	Milan Frydryšek

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek| Stáhnout článek

Evropská komise v květnu představila návrh změn pravidel pro řidiče v příležitostné dopravě. Jak tento návrh hodnotíte?

Předpokládám, že dopady budou pozitivní, a to na dopravce i na řidiče. Nová pravidla pro ně budou jednodušší a řidiči budou pod menším stresem. Například když má zájezd večeři, tak jsou řidiči nyní pod tlakem, aby dodrželi denní odpočinek. Pokud bude přijato nové nařízení a budou moci prodloužit výkon práce o hodinu nebo o dvě, když předtím odřídili jen pět nebo sedm hodin, tak to určitě jejich stres sníží výrazně. Tento důvod je ostatně uveden i v preambuli návrhu Evropské komise.

Tato změna měla být původně již součástí velkého silničního balíčku v roce 2020, jenže tam bylo projednáváno hodně témat, takže komise tehdy řekla, že pravidla pro autobusovou dopravu se budou řešit až poté, co bude schválen silniční balíček 1 pro silniční nákladní dopravu.

Mimochodem, tato iniciativa vzešla z Mezinárodní unie silniční dopravy IRU, podíleli jsme se na přípravě návrhu a zajímáme se o tuto problematiku možná již deset let. Nyní tedy komise plní svůj slib.

Změnu jsme projednávali i s evropskými odbory ETF v rámci v rámci unijní tripartity a výsledkem je návrh, který 24. května představila Evropská komise.

Uvidíme však jak bude probíhat projednávání v unijních orgánech. Rádi bychom to dotáhli do úspěšného finále ještě před volbami v příštím roce.

Pokud návrh bude schválen, kdy pak vstoupí v platnost?

Vzhledem k tomu, že se jedná o nařízení, tak předpokládám, že by to probíhalo jako u schvalování podobných nařízení. Účinnost je v takovém případě obvykle dvacátý den po zveřejnění, tudíž mohlo by to jít rychle.

Nejsem si však jist, že se to do voleb stihne, protože se obávám, že od zhruba prosince se více než o pracovní aktivity začnou všichni starat o květnové volby. Na druhou stranu musím říci, že v Evropské unii to nefunguje jako u nás, kde když se něco nestihne do voleb, tak to padá pod stůl. V unii se postupuje pragmatičtěji a nový parlament pokračuje v rozdělané práci. (lan)

Zeptali jsme se Zdeňka Radosty,

jednatele společnosti Radosta CZ, s. r.o., a člena Regionální komise České Budějovice ČESMAD Bohemia

Vláda oznámila dřívější zvýšení spotřební daně z nafty, navíc v době zvýšených vstupů. Projeví se podle vás tato změna nějak na postavení českých dopravců vůči zahraniční konkurenci?

Větší problém pro mě v tuto chvíli není ani tak cena nafty, která se snížila a zřejmě se nyní nezvýší, ale náklady spojené s udržováním techniky a náhradními díly a ceny servisních prací. Když se to vše sečte, tak je to horší než zvýšení spotřební daně z nafty.

Jistě, zvýšení o 1,50Kč bude představovat další nárůst. Na shromáždění zástupců Sdružení ČESMAD Bohemia na konci května v Praze si všichni na nárůst vstupů stěžovali a nikdo nyní neví, jestli podnikání v dopravě, zejména u menších dopravců má do budoucna smysl.

Prakticky všichni omezujeme dopravní prostředky, což je zapříčiněno tím, že nejsou řidiči. Dnes místo toho, abych nakupoval techniku, pro kterou bych měl práci, mám odstavená tři vozidla, protože na ně nemám řidiče a těžko je seženu.

Ano, zakázek celkově ubylo, ale v důsledku toho, že chybějí řidiči a omezují se vozové parky, tak se to srovnalo a zakázky stále jsou. Že by nebyla práce, toho se nebojím. Ale obávám se vysokých nákladů, které máme již na vstupu. Silniční doprava je obor, kde jsou marže maximálně 5 procent a stačí jedna špatná zakázka a dopravce je na nule. Dopravní firma tak může mít sice obrovský obrat, ale její ziskovost je minimální.

Vnímáte za této situace větší konkurenční tlak ze strany zahraničních dopravců?

To nedovedu příliš posoudit, protože se orientujeme především na stálé zákazníky u nás v regionu a exportujeme jejich zboží. Náročnější je to při zpátečních přepravách, které jsou hůře placené, ale to se průběžně mění. Jednou jedeme do Itálie a máme třeba dvacet třicet přeprav a pak přijde měsíc, kdy jsou přepravy jen dvě, a ještě za naprosto šílenou cenu.

Když naceňujeme v Čechách, dovedeme se dostat na přijatelnou úroveň, ale když se vracíme, je to horší. A nedovedu říci, zda si velkou část odečte spedice, nebo je tak nízká už od konečného zákazníka, protože tam s ním nejednáme.

A ještě horší je to u sklápěcích vozidel, ale tam jsme si trh zničili jako dopravci sami.

Zmínil jste nedostatek řidičů...

Dnes je velký problém sehnat řidiče pro mezinárodní kamionovou dopravu. Na jinou práci se ještě sehnat dají, ale na MKD, která je nyní nejvíce výdělečná, vůbec. A řešení nevidím ani v zaměstnávání Ukrajinců, kde je stále velká byrokracie. Za dobu od pandemie koronaviru jsem tu měl několik agentů z Ukrajiny, kteří mi slibovali, že seženou pracovníky, ale nic z toho nebylo. Asi je to i tím, že se snaží najít uplatnění spíše ve městech než v menších obcích.

A ani přes úřad práce to k ničemu nevede. Neustále někomu píšu potvrzení, že ke mně nastoupí, udělá si řidičák na kamion, ale pak už se neozve.

V poslední době se sice někteří řidiči vrací z Rakouska, které zřejmě přes nějaké dotační tituly podporuje zaměstnávání Rakušanů, ale naprostá většina z nich je v exekuci.

Ale když se ještě vrátím k nákladům, musím zmínit tzv. tatraktory. Ty se hodně rozmohly na vnitrostátní dopravě a jezdí už i do Rakouska, dokonce i po dálnicích a Rakušané to nějakým způsobem tolerují. To je pro nás taky konkurence, která cenu snižuje. Týká se spíš stavebnictví než plachtových návěsů, ale i tak to problém je, protože na jejich cenu se nemůžeme dostat.

Takže pak člověk uvažuje, jestli si má taky pořídit tatraktor, nebo jít dál poctivou cestou bez vratky daně z nafty a s klasickou silniční daní. I když u té se snad už také něco změní, protože ji platíme prakticky dvakrát, jednou jako paušální daň a jednou jako mýto.

Milan Frydryšek

SEKCE: Zpravodajství

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

6. Užijí si řidiči stopadesátku? Dálnice na ni nejsou stavěné

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
13.07.2023 (00:50:03)	Tisk	Nákladní doprava	Economia, a.s. - Hospodářské noviny	Marek Pokorný, Martin Ťopek autori@hn.cz

Otevřít originál | Otevřít detail| Stáhnout článek

Za dva roky by se mohli řidiči rozjet na dálnicích rychlostí až 150 kilometrů za hodinu. O plánu ministerstva dopravy však pochybují experti.

Byla to zpráva, která potěší řidiče s rychlými vozy. Ve sněmovně koncem června prošla novela zákona z dílny ministerstva dopravy, jež zvyšuje maximální rychlost na českých dálnicích ze současných 130 na 150 kilometrů v hodině. Půjde sice jen o vybrané úseky, experti přesto upozorňují, že i tak může být zavedení do praxe komplikované. České dálnice totiž na takové rychlosti nejsou stavěny a ani v nejbližší době nebudou. Ve světě navíc panuje spíše opačný trend auta na dálnicích zpomalovat, aby se snížily emise nebo následky dopravních nehod.

Změna, která má začít platit od ledna příštího roku, ještě čeká na potvrzení Senátem a podpis prezidenta. Ministr dopravy Martin Kupka (ODS) už uvedl, že první úseky, na kterých bude možné zvýšit rychlost na 150 kilometrů v hodině, se na dálnicích objeví do dvou let.

Experti oslovení HN ale upozorňují, že nejde pouze o to, osadit vhodný úsek dopravní značkou s vyšší povolenou rychlostí. Současné dálnice byly stavěné na maximální rychlost 130 kilometrů za hodinu, některé dokonce na nižší rychlost. Například D1 či některé bývalé rychlostní silnice, které se na dálnice změnily jen přejmenováním, byly původně navrhovány na maximální rychlost 110 kilometrů.

Pro stopadesátku proto musí být dálnice nejdříve uzpůsobeny. Například musí mít větší poloměry zatáček či menší stoupání. A to proto, že se ve vyšší rychlosti horizont rychleji přibližuje a současně se prodlužuje brzdná dráha. „Za obzorem vás může překvapit například kolona. Reakční doby řidičů a obecné nedodržování odstupové vzdálenosti mezi auty se rozhodně nezlepšily," vysvětluje Dušan Cichra, projektant a vedoucí silničního oddělení společnosti Mott MacDonald, která se na stavbě tuzemských dálnic podílí.

Michal Vojtíšek z Centra vozidel udržitelné mobility ČVUT zase poukazuje, že vyšší rychlost přinese i výrazně více emisí a hluku. Česko pak přichází s plánem na zvýšení maximální rychlosti v době, kdy je světový trend spíš opačný. Například v Německu se už několik let debatuje o zrušení neomezené rychlosti, která je povolená na části dálnic.

Zvýšit maximální povolenou rychlost na dálnici ze 130 na 140 kilometrů v hodině se před pěti lety zkušebně rozhodlo Rakousko na dvou úsecích dálnice A1. Po pouhém roce a půl od toho ale ustoupilo, protože znatelně narostly emise CO2.

„Výrazně se zvýší spotřeba paliva, a tedy i emise skleníkových plynů a rizikových látek," popisuje Vojtíšek, co přináší zvýšení povolené rychlosti. Zároveň upozorňuje i na to, že katalyzátory velké části aut jsou vyráběné právě na rychlost do 130 kilometrů za hodinu. „Takže nejsou vždy stavěny na to, aby při vyšších rychlostech zvládly všechny nebezpečné látky zachytit."

Podle ministerstva dopravy se vyšší rychlostní limit objeví jen na moderních úsecích českých dálnic. A to na již postavených či těch, jejichž stavba se zatím plánuje. „Budou muset splňovat přísné bezpečnostní parametry a mít osazené proměnné dopravní značení, které v případě potřeby, například při nepříznivých klimatických podmínkách nebo při husté dopravě rychlost sníží, tak jako to vidíme třeba v Německu," líčí mluvčí resortu František Jemelka.

Cichra je však skeptický k tomu, že by se v nejbližších letech nějaká dálnice či delší úsek stavěly tak, aby se po nich dalo bezpečně jet rychlostí 150 kilometrů v hodině. „Ty úseky, které se dnes začínají stavět, se začaly připravovat minimálně před deseti lety, a až se dostaví, tak parametry pro rychlost 150 kilometrů v hodině ve většině případů splňovat nemohou a nebudou," je přesvědčen.

Myslet se musí také na dopravní značení, a to zejména před sjezdy či městy. „V rychlosti 150 kilometrů je vnímáte jinak a mohou se vám naskládat za sebou, že už je nejste schopen vnímat a včas reagovat na situaci," vysvětluje expert.

Ministerstvo říká, že má zatím vytipované tři úseky v celkové délce několik desítek kilometrů. „Konkrétně lze zmínit úsek na nově vybudované části jihočeské D3. První úseky se 150kilometrovou rychlostí bychom chtěli mít v provozu ke konci příštího roku," uvádí Jemelka.

Úřad se podle něj také vypořádá s argumentem, že vyšší rychlost znamená vyšší hlučnost provozu. Jemelka připomíná, že největším zdrojem hluku v provozu je **nákladní doprava**. A ta má rychlost omezenou na 80 kilometrů v hodině. „Zvýšení rychlosti pro osobní automobily by tak mělo mít zcela nepodstatný vliv na hluk z provozu. Konkrétní hodnoty vyplynou až z případných měření, která zároveň ověří navržená protihluková opatření," tvrdí mluvčí.

Rakousko od vyšší rychlosti ustoupilo po roce a půl. Kvůli nárůstu emisí.

Užijí si řidiči stopadesátku?
Dálnice na ni nejsou stavěné

Za dva roky by se mohli řidiči rozjet na dálnicích rychlostí až 150 kilometrů za hodinu. O plánu ministerstva dopravy však pochybují experti.

Marek Pokorný, Martin Ťopek autori@hn.cz

Rakousko od vyšší rychlosti ustoupilo po roce a půl. Kvůli nárůstu emisí.

SEKCE: Zpravodajství
MUTACE:
PDF STRANA: 1

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

7. Nafta už pod 30 korun nepůjde. Cenu zvedne spotřební daň

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
13.07.2023 (00:55:04)	Tisk	tajemník	Economia, a.s. - Hospodářské noviny	Petr Zenkner petr.zenkner@hn.cz

Otevřít originál | Otevřít detail| Stáhnout článek

Před rokem byla nafta na českých pumpách o pět korun dražší než benzin. Teď je to přesně naopak. Palivo je v Česku hned po Bulharsku dokonce nejlevnější v celé Evropě. Na pumpách nízkomaržového řetězce Tank ONO nyní litr stojí něco přes 30 korun, zatímco benzin se prodává za 35,50. Pro srovnání, v sousedním Německu se nafta prodává v přepočtu za 38 korun.

A to je důvod, proč ministerstvo financí, jež zápasí s obřím schodkem rozpočtu, ruší u nafty slevu na spotřební dani ve výši 1,80 koruny včetně DPH. Původně měla platit do konce roku. Stát úlevu zavedl loni v červnu, kdy litr nafty stál 44 korun. Ministerstvo financí odhaduje, že každý měsíc získá ze spotřební daně navíc 800 milionů korun. Daňovou změnu ve středu schválila sněmovna. Musí ji ještě potvrdit Senát a podepsat prezident.

Spotřební daň u nafty byla původně 9,95 koruny za litr. U benzinu, kde sleva „padla“ už od loňského října, to je 12,84 koruny. „I po zdražení, které přijde pravděpodobně od 1. srpna, bude nafta patřit v Evropě k těm levnějším,“ řekl Václav Loula, analytik České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO). Podle něj ani nižší ceny nevedly k vyšším prodejům na pumpách. „Spotřeba stagnuje a spíše mírně klesá. Přitom statistiky zahrnují i zahraniční dopravce, kteří v Česku tankují,“ dodal. Naopak u benzinu podle Louly poptávka od ledna do května stoupla o pět procent, a to i přes vyšší cenu.

Ztráty výhody proti polské konkurenci se kvůli rozhodnutí státu obávají čeští dopravci. „Díky snížení spotřební daně jsme byli nákladově konkurenceschopní. To se opět změní,“ řekl **Vojtěch Hromíř**, **generální tajemník** sdružení **Česmad Bohemia**, jež sdružuje nákladní dopravce. K jednorázovému navýšení nákladů navíc podle něj dojde v době, kdy je od jarních měsíců viditelný pokles zakázek. „U spotřebního zboží je propad o 15 až 20 procent, ještě horší je to u stavebnictví. Vyrovnávají to zatím jen zakázky v automotive,“ dodal Hromíř.

V Česku se ročně spotřebuje asi šest miliard litrů nafty. Kromě kamionů ji ve velkém využívají zemědělci a velké firemní flotily. Na podzim může jít její cena na trhu nahoru, protože se během topné sezony využívá i pro vytápění – nejvíce v Německu a Rakousku. Takzvané lehké topné oleje, jejichž spotřeba stoupne i v Česku, jsou přitom jen „obarvenou“ naftou.

Už zmíněný cenový rozdíl mezi benzinem a naftou, který není pouze věcí Česka, by se tak dále snížil. Třeba v Německu je nyní nafta oproti benzinu o šest korun dražší. Rozdíl v ceně je viditelný v každé evropské zemi, ale třeba i v USA. Důvod je jednoduchý – tradičně vyšší poptávka po benzinu, která je během léta větší kvůli dovoleným.

„U benzinu jsou větší velkoobchodní marže, protože rafinerie v Evropě i jinde ve světě nedokážou vyšší poptávku uspokojit,“ vysvětlil Boris Tomčiak, analytik společnosti Finlord. Kapacita rafinerií v Evropě je u výroby paliv nedostatečná už řadu let. Paliva se proto dováží z jiných částí světa. I tam je ale poptávka po benzinu během léta vyšší než u nafty. Podle Tomčiaka třeba americké rafinerie vyvážejí v posledním čtvrtroce mnohem méně, protože upřednostňují domácí řidiče. Krytí spotřeby paliv jejich dovozem z Ruska zase znemožnily sankce EU.

Nafta už pod 30 korun nepůjde. Cenu zvedne spotřební daň

Petr Zenkner
petr.zenkner@hn.cz

Před rokem byla nafta na českých pumpách o pět korun dražší než benzin. Teď je to přesně naopak. Palivo je v Česku hned po Bulharsku dokonce nejlevnější v celé Evropě. Na pumpách nízkomaržového řetězce Tank ONO nyní litr stojí něco přes 30 korun, zatímco benzin se prodává za 35,50. Pro srovnání, v sousedním Německu se nafta prodává v přepočtu za 38 korun.

A to je důvod, proč ministerstvo financí, jež zápasí s obřím schodkem rozpočtu, ruší u nafty slevu na spotřební dani ve výši 1,80 koruny včetně DPH. Původně měla platit do konce roku. Stát úlevu zavedl loni v červnu, kdy litr nafty stál 44 korun. Ministerstvo financí odhaduje, že každý měsíc získá ze spotřební daně navíc 800 milionů korun. Daňovou změnu ve středu schválila sněmovna. Musí ji ještě potvrdit Senát a podepsat prezident.

Spotřební daň u nafty byla původně 9,95 koruny za litr. U benzinu, kde sleva „padla“ už od loňského října, to je 12,84 koruny. „I po zdražení, které přijde pravděpodobně od 1. srpna, bude nafta patřit v Evropě k těm levnějším,“ řekl Václav Loula, analytik České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO). Podle něj ani nižší ceny nevedly k vyšším prodejům na pumpách. „Spotřeba stagnuje a spíše mírně klesá. Přitom statistiky zahrnují i zahraniční dopravce, kteří v Česku tankují,“ dodal. Naopak u benzinu podle Louly poptávka od ledna do května stoupla o pět procent, a to i přes vyšší cenu.

Ztráty výhody proti polské konkurenci se kvůli rozhodnutí státu obávají čeští dopravci. „Díky snížení spotřební daně jsme byli nákladově konkurenceschopní. To se opět změní,“ řekl Vojtěch Hromíř, generální tajemník sdružení Česmad Bohemia, jež sdružuje nákladní dopravce. K jednorázovému navýšení nákladů navíc podle něj dojde v době, kdy je od jarních měsíců viditelný pokles zakázek. „U spotřebního zboží je propad o 15 až 20 procent, ještě horší je to u stavebnictví. Vyrovnávají to zatím jen zakázky v automotive,“ dodal Hromíř.

I po zdražení bude nafta v Česku patřit v Evropě k těm levnějším.

V Česku se ročně spotřebuje asi šest miliard litrů nafty. Kromě kamionů ji ve velkém využívají zemědělci a velké firemní flotily. Na podzim může jít její cena na trhu nahoru, protože se během topné sezony využívá i pro vytápění – nejvíce v Německu a Rakousku. Takzvané lehké topné oleje, jejichž spotřeba stoupne i v Česku, jsou přitom jen „obarvenou“ naftou.

Už zmíněný cenový rozdíl mezi benzinem a naftou, který není pouze věcí Česka, by se tak dále snížil. Třeba v Německu je nyní nafta oproti benzinu o šest korun dražší. Rozdíl v ceně je viditelný v každé evropské zemi, ale třeba i v USA. Důvod je jednoduchý – tradičně vyšší poptávka po benzinu, která je během léta větší kvůli dovoleným.

„U benzinu jsou větší velkoobchodní marže, protože rafinerie v Evropě i jinde ve světě nedokážou vyšší poptávku uspokojit,“ vysvětlil Boris Tomčiak, analytik společnosti Finlord. Kapacita rafinerií v Evropě je u výroby paliv nedostatečná už řadu let. Paliva se proto dováží z jiných částí světa. I tam je ale poptávka po benzinu během léta vyšší než u nafty. Podle Tomčiaka třeba americké rafinerie vyvážejí v posledním čtvrtroce mnohem méně, protože upřednostňují domácí řidiče. Krytí spotřeby paliv jejich dovozem z Ruska zase znemožnily sankce EU.

SEKCE: Ekonomika a Finance
PDF POPIS OBRÁZKŮ: I po zdražení bude nafta v Česku patřit v Evropě k těm levnějším.
MUTACE:
PDF STRANA: 10

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

8. Zeptali jsme se Zdeňka Radosty, jednatele společnosti Radosta CZ, s. r. o., a člena Regionální komise České Budějovice ČESMAD Bohemia

DOPRAVNÍ NOVINY

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
13.07.2023 (00:57:09)	Internet	ČESMAD BOHEMIA	Dnoviny.cz - Silniční doprava	Milan Frydryšek

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek| Stáhnout článek

Vláda oznámila dřívější zvýšení spotřební daně z nafty, navíc v době zvýšených vstupů. Projeví se podle vás tato změna nějak na postavení českých dopravců vůči zahraniční konkurenci?

Větší problém pro mě v tuto chvíli není ani tak cena nafty, která se snížila a zřejmě se nyní nezvýší, ale náklady spojené s udržováním techniky a náhradními díly a ceny servisních prací. Když se to vše sečte, tak je to horší než zvýšení spotřební daně z nafty.

Jistě, zvýšení o 1,50Kč bude představovat další nárůst. Na shromáždění zástupců **Sdružení ČESMAD Bohemia** na konci května v Praze si všichni na nárůst vstupů stěžovali a nikdo nyní neví, jestli podnikání v dopravě, zejména u menších dopravců má do budoucna smysl.

Prakticky všichni omezujeme dopravní prostředky, což je zapříčiněno tím, že nejsou řidiči. Dnes místo toho, abych nakupoval techniku, pro kterou bych měl práci, mám odstavená tři vozidla, protože na ně nemám řidiče a těžko je seženu.

Ano, zakázek celkově ubylo, ale v důsledku toho, že chybějí řidiči a omezují se vozové parky, tak se to srovnalo a zakázky stále jsou. Že by nebyla práce, toho se nebojím. Ale obávám se vysokých nákladů, které máme již na vstupu. Silniční doprava je obor, kde jsou marže maximálně 5 procent a stačí jedna špatná zakázka a dopravce je na nule. Dopravní firma tak může mít sice obrovský obrat, ale její ziskovost je minimální.

Vnímáte za této situace větší konkurenční tlak ze strany zahraničních dopravců?

To nedovedu příliš posoudit, protože se orientujeme především na stálé zákazníky u nás v regionu a exportujeme jejich zboží. Náročnější je to při zpátečních přepravách, které jsou hůře placené, ale to se průběžně mění. Jednou jedeme do Itálie a máme třeba dvacet třicet přeprav a pak přijde měsíc, kdy jsou přepravy jen dvě, a ještě za naprosto šílenou cenu.

Když naceňujeme v Čechách, dovedeme se dostat na přijatelnou úroveň, ale když se vracíme, je to horší. A nedovedu říci, zda si velkou část odečte spedice, nebo je tak nízká už od konečného zákazníka, protože tam s ním nejednáme.

A ještě horší je to u sklápěcích vozidel, ale tam jsme si trh zničili jako dopravci sami.

Zmínil jste nedostatek řidičů...

Dnes je velký problém sehnat řidiče pro mezinárodní kamionovou dopravu. Na jinou práci se ještě sehnat dají, ale na MKD, která je nyní nejvíce výdělečná, vůbec. A řešení nevidím ani v zaměstnávání Ukrajinců, kde je stále velká byrokracie. Za dobu od pandemie koronaviru jsem tu měl několik agentů z Ukrajiny, kteří mi slibovali, že seženou pracovníky, ale nic z toho nebylo. Asi je to i tím, že se snaží najít uplatnění spíše ve městech než v menších obcích.

A ani přes úřad práce to k ničemu nevede. Neustále někomu píšu potvrzení, že ke mně nastoupí, udělá si řidičák na kamion, ale pak už se neozve.

V poslední době se sice někteří řidiči vrací z Rakouska, které zřejmě přes nějaké dotační tituly podporuje zaměstnávání Rakušanů, ale naprostá většina z nich je v exekuci.

Ale když se ještě vrátím k nákladům, musím zmínit tzv. tatraktory. Ty se hodně rozmohly na vnitrostátní dopravě a jezdí už i do Rakouska, dokonce i po dálnicích a Rakušané to nějakým způsobem tolerují. To je pro nás taky konkurence, která cenu snižuje. Týká se spíš stavebnictví než plachtových návěsů, ale i tak to problém je, protože na jejich cenu se nemůžeme dostat.

Takže pak člověk uvažuje, jestli si má taky pořídit tatraktor, nebo jít dál poctivou cestou bez vratky daně z nafty a s klasickou silniční daní. I když u té se snad už také něco změní, protože ji platíme prakticky dvakrát, jednou jako paušální daň a jednou jako mýto.

Milan Frydryšek

SEKCE: Zpravodajství

KLÍČOVÁ SLOVA: česmad (2x), bohemia (2x), sdružení (1x)

© 2023 MAXIMUS | office@maximusweb.cz | +420 777 706 476 | www.maximusweb.cz