

Počet výstupů:
6

ČESMAD BOHEMIA (2)

[ČESMAD BOHEMIA \(2\)](#)

Instituce (1)

[Instituce \(1\)](#)

Doprava (3)

[Nákladní doprava \(3\)](#)
Supertéma: ČESMAD BOHEMIA (2)
Téma: ČESMAD BOHEMIA (2)
[Nahoru](#)
[1. Vláda schválila sazby mýtného od března. Podle Česmad Bohemia to povede k navýšení cen dopravy](#) • [Ekonomickydenik.cz - Články](#) [Originál](#)
[2. Kamiony z Ukrajiny vadí víc](#) • [MAFRA, a.s. - Lidové noviny](#) [Originál](#)
Supertéma: Instituce (1)
Téma: Instituce (1)
[Nahoru](#)
[3. Nejen Barrandovský most. Dopravu může zkomplikovat souběh rekonstrukcí](#) • [Tnbiz.cz - Články](#) [Originál](#)
Supertéma: Doprava (3)
Téma: Nákladní doprava (3)
[Nahoru](#)
[4. Bezemisní nákladní vozy a autobusy: EU chce dekarbonizovat těžkou dopravu, je nutné budovat infrastrukturu](#) • [Diprofi.cz - Články](#) [Originál](#)
[5. Farmáři v pondělí zablokují Prahu. Policie je na dálnici nepustí](#) • [Nezavislamedia.cz - Články](#) [Originál](#)
[6. EU chce dekarbonizovat autobusy i nákladní vozy: pomůžou baterie a vodík](#) • [Scienceweek.cz - Články](#) [Originál](#)
[Zpět na seznam](#)

1. Vláda schválila sazby mýtného od března. Podle Česmad Bohemia to povede k navýšení cen dopravy

 13:06 | 15.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)
[Internet](#) • [ZDROJ: Ekonomickydenik.cz - Články](#) • [AUTOR: Monika Ginterová](#) • [SUPERTÉMA: ČESMAD BOHEMIA](#) • [TÉMA: ČESMAD BOHEMIA](#)
[SENTIMENT: Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Vláda schválila nařízení vlády stanovující výši sazeb mýtného od 1. března 2024, kdy nabývá účinnosti novela zákona o pozemních komunikacích. Ta umožňuje zvýšit sazby mýta zavedením tzv. čtvrté složky mýta jako poplatku za znečištění produkci CO₂ u vozidel podléhajících zpoplatnění. Změna je zavedena v souvislosti s implementací evropské směrnice, jejímž cílem je podpořit další snižování emisí CO₂. Podle Česmad Bohemia je nutné počítat s plošným zdražením služeb silniční dopravy.

„Vláda zvyšuje mýtné na základě implementace evropské směrnice, jejímž cílem je zpoplatnit emise CO₂ v silniční dopravě, tedy zdražit dopravu klasickými dieselovými vozidly, a motivovat tak zákazníky k využívání služeb lokálně bezemisních vozidel, u nichž se přírůžka neuplatňuje. Ta v omezené míře v podobě elektrických bateriových vozidel naši dopravci svým zákazníkům nabídnout si e již mohou, ovšem vzhledem k jejich trojnásobně vyšší pořizovací ceně, kratšímu dojezdu a omezené době jízd infrastruktury zatím ani náhodou nemohou plně nahradit vozidla se spalovacími motory, jestli vůbec někdy.“ okomentoval změny generální tajemník Sdružení Česmad Bohemia Vojtěch Hromíř. Proto je podle něho nutné od 1. března počítat s plošným zdražením služeb silniční dopravy. „Dopravci musí navýšení promítnout do cen od prvního dne platnosti nových sazeb,“ doplnil.

Změna mýtných sazeb se dotkne všech kategorií vozidel. Kromě dosavadních tří složek mýtného: poplatku za užití pozemní komunikace, poplatku za hluk z provozu a poplatku za znečištění ovzduší (dle normy EURO) bude nově zavedena čtvrtá složka, poplatek za emise CO₂. V souladu s evropskou legislativou bude zavedeno pět emisních tříd CO₂. V emisní třídě CO₂ 1 jsou poplatky nejvyšší, naopak emisní třída CO₂ 5 je určena pro vozidla s bezemisním provozem.

Na základě připomínek Odboru kompatibility Úřadu vlády ČR muselo ministerstvo dopravy upravit výši externích nákladů složek mýta tak, aby byly plně v souladu s přílohami evropské směrnice. S ohledem na to, že dodavatel mýtného systému zahájil úpravy informačního systému ještě před zahájením mezirezortního připomínkového řízení, pracoval s původními hodnotami, které byly následně upraveny. Z toho důvodu obsahuje nařízení vlády dvě sazby mýtného s odlišnou účinností.

Původně kalkulované sazby budou platné od 1. do 24. března 2024, tedy do data povinné transpozice. Od 25. března 2024 budou platné nově upravené sazby, které jsou už plně v souladu s příslušnými přílohami evropské směrnice. Obě sazby jsou navrženy tak, aby celkový výběr mýta odpovídal původně plánovanému zvýšenému výběru. Přechodně zavedení sazeb tedy nebude mít žádný vliv na celkový očekávaný výběr mýta.

Výhody pro hromadnou dopravu osob zůstávají

Mýtný systém v ČR obsahuje 168 různých sazeb mýta (84 pro dálnice a 84 pro silnice I. třídy). Změna, která proběhne v druhé polovině března, se dotkne 86 sazeb, které přestávají přibližně 17 % do pravních výkonů. Sazby představující 83 % dopravních výkonů zůstanou beze změny. Změnami sazeb se rozumí v některých případech jejich zvýšení a v jiných snížení, a to v řádu haléřů.

Největší změna je u sazeb pro vozidla nad 12 tun s 5 a více nápravami a EURO 0-IV, kde dojde od 25. března ke snížení sazby o 40 haléřů na kilometr. U většiny měněných sazeb je rozmezí mezi 10 a 20 haléři na kilometr. Nejrozšířenější vozidel, tedy nákladních vozidel nad 12 tun se 4 nebo 5 a více nápravami a emisní třídou EURO VI a třídou CO₂ č. 1, se tato změna nedotkne.

Jak doplnil Česmad, sazebník se přizpůsobí více struktuře mýta v Německu. Na to musí ale podle něho dát dopravci pozor, protože speciálně pro dodávky v kategorii 3,5 – 7,5 tuny nebude zvýšení sazeb v řádu procent, ale v řádu násobků. Vojtěch Hromíř v této souvislosti upozornil, že ministerstvo toto razantní navýšení mýtného pro dodávky zdůvodňuje narovnáním jejich dosud disproporční ho zpoplatnění.

„Sazby v této kategorii budou od března možná spravedlivější, ale je třeba také lidem říci, že doprava těmito vozidly po zpoplatněné síti bude nyní o dost dražší. Na druhou stranu jsme rádi, že ministerstvo akceptovalo náš apel na zachování výhod pro hromadnou dopravu osob, a autobusy budou tak v průměru platit mýtné vyšší pouze o zhruba pět procent,“ vysvětlil s tím, že sdružení na sazbách chladí, a je to dáno směrnicí, že se řadí vozidla do tříd podle CO₂. „Dvě vozidla se stejnými užitnými vlastnostmi a EURO kategorií, ale třeba jinou kabinou a také pořizovací cenou jsou v různých třídách. A to tak, že dražší vozidlo s větší kabinou spadá do třídy s vyšší mýtnou sazbou. To narušuje logiku investování a počítání nákladů dopravců, kteří tak budou tlačit k pořizování vozidel s menším standardem komfortu.“

Samotný přechod mezi sazbami platnými od 1. března do 24. března na sazby platné od 25. března proběhne automaticky, tedy pro dopravce tyto dvojí sazby nebudou znamenat žádný dodatečný administrativní nárok.

Úpravy cen mýtného lze ukázat na příkladu přejezdu kamionu ze Slovenska do Německa skrze dálnici D2 z hraničního přechodu Lanžhot, přes brněnskou D1, část pražského okruhu a dálnici D5 až k Rozvadovu. Zatímco teď' za kamion nad 12 tun s pěti a více nápravami v emisní třídě EURO VI zaplatí za průjezd 2 173 Kč, od března to bude o 277 korun více. V případě méně náprav a nižší emisní třídy se pak cena na zvolené 430 km trase zvyšuje v rozmezí od necelých 200 až něco málo přes 300 Kč. V přepočtu na kilometr tak dojde ke zvýšení mýtného u nejrozšířenějších nákladních vozidel o zhruba jednu tunu.

2. Kamiony z Ukrajiny vadí víc

01:20 | 16.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Titulek • **ZDROJ:** MAFRA, a.s. - Lidové noviny • **AUTOR:** HYNEK PAŠTĚKA • **SUPERTÉMA:** ČESMAD BOHEMIA • **TÉMA:** ČESMAD BOHEMIA • **STRANA:** 10
SENTIMENT: Pozitivní | Neutrální | Negativní

Zavedení válečné výjimky prudce navýšilo počet kamionů z Ukrajiny v zemích EU. S tím, jak se v Bruselu blíží rozhodnutí o jejich prodloužení, roste i tlak dopravců z Česka, Slovenska a Polska na opětovné zavedení kvót.

Na českých silnicích podstatně přibýlo ukrajinských kamionů. Dokládají to údaje ze systému elektronického mýta. Zatímco v listopadu 2022 zaplatily v Česku 6,74 milionu korun, loni v prosinci to už bylo 11,07 milionu korun. Válečná výjimka, jež zrušila omezení pro ukrajinské dopravce v zemích Evropské unie, ale dráždí jejich konkurenty z Česka, Polska či ze Slovenska.

Kvóty, které omezují počet přejezdů hranic na území sedmadvacitky, chrání dopravce před konkurencí ze zemí mimo EU, která mívá podstatně nižší náklady. Když před dvěma lety Rusko zaútočilo na Ukrajinu, Brusel omezení pro Ukrajinu (a také Moldavsko) zrušil ve snaze podpořit ekonomiku napadené země.

Brzy se však tato výjimka bude opět politicky řešit: takzvaná liberalizační smlouva vyprší letos 30. června. O případném prodloužení její platnosti má být jasno už do konce března. Rada EU má rozhodnout na základě návrhu Evropské komise. Česko se prý rozhodnutí podřídí.

„V případě ukončení liberalizace momentálně neuvažujeme o navýšení počtu povolení pro ukrajinské a moldavské přepravce,“ sdělil LN Tomáš Lukašik, mluvčí ministerstva dopravy. Levná konkurence čeští dopravci však nejsou se současnou situací spokojeni a chtějí, aby se režim pro ukrajinské kamiony omezil. „Pochopitelně platí, že ukrajiniští dopravci jsou podnikatelé jako my a té situace e využili. Není to ale tak, že by vyváželi jen své produkty například ze zemědělství, kvůli kterým se to také dělalo,“ řekl LN Vojtěch Hromíř, generální sekretář sdružení českých autodopravců **ČESMAD**. „Posílili vozové parky a kapacity vrhli ve větší míře na zdejší trh. Začali významně ohrožovat dopravce v zemích, jako je Polsko, Maďarsko, Slovensko.“

Podle Hromíře část z nich sice využije české území jen k tranzitu, ale značný podíl jejich přeprav končí i u nás. „Tím odebírají práci českým dopravcům,“ tvrdí.

Zástupci ukrajinského byznysu vidí situaci odlišně. Podle šéfa ukrajinsko-české obchodní komory UKRCHAM Petra Krogmana by omezení válečné výjimky představovalo krok proti volnému pohybu u zboží a služeb. Poškodil by v důsledku českou ekonomiku, protože na Ukrajinu vyvážíme více, než dovážíme.

„Velká část českých dopravců na přepravě zboží na Ukrajinu a zpět vydělává. Kvóty slouží lobbistickým organizacím včetně autodopravců pro vytváření monopolních situací a zvyšování cen, a tedy i inflace, na úkor českých spotřebitelů. A v tomto případě i na úkor bezpečnosti České republiky,“ sdělil LN Krogman. Omezení, nikoliv zrušit Levná konkurence nevadí jen Česku, vyzpěčují se i dopravci v Polsku a na Slovensku. Chtějí zpět své pozice na trhu, od konce loňského roku už dokonce několikrát blokovali hraniční přechody s Ukrajinou. Před válkou získávalo povolení přejít hranici ročně kolem 160 tisíc kamionů na obou stranách. „(Ukrajinci) letos za deset měsíců vykonali už 880 tisíc přejezdů, a to ještě není konec roku,“ uvedl v listopadu pro ČT polský autodopravce Kamil Goszkowski.

Kdyby záleželo na českých speditérech, úlevu by omezili hned. Podle Hromíře ze sdružení **ČESMAD** se potýkají s poklesem objemu zakázek.

„Nesnažíme se ukrajinským dopravcům uzavřít cestu sem. Ať se jim pomáhá. My jen chceme najít nějakou míru, zvýšit jim kontingenty třeba o 20 procent. Ale prodloužení úplného rozvolnění už není cesta,“ říká Hromíř. S tím, že mimounijní dopravci mají často mnohem menší náklady: levnější paliva či nižší mzdy; a nemají legislativu harmonizovanou s unijními předpisy týkajícími se například pracovní doby. Omezení pro Turky už platí. Vedle ukrajinských kamionů se loni na tuzemských silnicích zvýšila také aktivita těch s tureckou poznávací značkou. Zatímco v listopadu 2022 činilo mýtné zaplacené tureckými dopravci 11,48 milionu korun, v listopadu 2023 už to bylo 23,86 milionu. Jak uvedl český resort dopravy, jde o výsledek „pilotního projektu liberalizace některých vzájemných druhů přeprav dopravy“ dohodnutý Prahou a Ankarou pro období 1. července až 1. prosince 2023.

„Obě strany měly následně vyhodnotit přínosy a navrhnout, zda bude projekt pokračovat. Turecku jsme navrhli projekt ukončit, a to i s ohledem na negativní zpětnou vazbu od českých dopravců. Prů rok 2024 tedy opět platí standardní režim vzájemné výměny povolení,“ dodal Lukašik.

Kamiony z Ukrajiny vadí víc

Zaplnění silnicí nájezdy prvních ukrajinských kamionů a silnicí v ústředí. Na Ukrajině se v ústředí vyvíjí situace, která může být pro české dopravce velmi nepříjemná. Vzhledem k tomu, že ukrajinské kamiony jsou levnější, mohou být konkurencí pro české kamiony. To může vést k poklesu objemu zakázek pro české dopravce.

Nejvíce přibýlo kamionů z Ukrajiny a Moldavska
Ústřední mýtní autorita České republiky zveřejnila údaje o mýtní sazbě pro kamiony z Ukrajiny a Moldavska. Údaje jsou zveřejněny v tabulce níže.

Stát	Roční sazba	Roční sazba	Roční sazba	Roční sazba	Roční sazba
Ukrajina	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000
Moldavsko	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000
Česko	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000
Polsko	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000
Slovensko	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000
Maďarsko	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000

Nejvíce přibýlo kamionů z Ukrajiny a Moldavska
Ústřední mýtní autorita České republiky zveřejnila údaje o mýtní sazbě pro kamiony z Ukrajiny a Moldavska. Údaje jsou zveřejněny v tabulce níže.

Nejvíce přibýlo kamionů z Ukrajiny a Moldavska
Ústřední mýtní autorita České republiky zveřejnila údaje o mýtní sazbě pro kamiony z Ukrajiny a Moldavska. Údaje jsou zveřejněny v tabulce níže.

PDF POPIS OBRÁZKŮ: Nejvíce přibýlo kamionů z Ukrajiny a Moldavska Srovnání mýta zaplaceného v Česku nákladními vozy z tuzemska a vybraných evropských zemí; v korunách a v procentech Nesnažíme se ukrajinským dopravcům uzavřít cestu sem... Chceme jen najít nějakou míru, zvýšit jim kontingenty třeba o pětinu. Prodloužení úplného rozvolnění už ale není cesta. VOJTĚCH HROMÍŘ generální tajemník **ČESMAD**

3. Nejen Barrandovský most. Dopravu může zkomplikovat souběh rekonstrukcí

22:10 | 15.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

Internet • **ZDROJ:** Tnbiz.cz - Články • **AUTOR:** NEZNAMÝ • **SUPERTÉMA:** Institute • **TÉMA:** Institute
SENTIMENT: Pozitivní | Neutrální | Negativní

Dopravní komplikace v západní části Prahy budou zřejmě větší, než magistrát dosud avizoval. Kromě Barrandovského mostu se má totiž brzy začít opravovat i část Pražského okruhu, která je s dopravou na mostě úzce spojena. Stát to bude téměř čtvrt miliardy korun a práce jsou naplánovány na více než půl roku.

Pražský okruh ve čtvrtek ráno a vlastně téměř jakékoliv ráno. Pomalu se sunoucí kolona od Sjezdu z dálnice D5 směrem k D1. Část exponované trasy totiž čeká zásadní rekonstrukce.

"Tímto úsekem pražského okruhu projede minimálně 20 tisíc kamionů. Naše diagnostika ukazuje, že tady skutečně asfaltový povrch dostává zabrat. Proto ho vyměníme za betonový," říká mluvčí

Opravovat se budou oba směry. Jezdit se přitom má, ale v omezeném režimu. Rekonstrukce se bude týkat i nájezdu na okruh od Barrandova směrem k D5. Čeká ho prodloužení. Celá akce má začít na jaře a vyjde na více než 238 milionů korun. A hlavně, bude trvat 30 týdnů, tedy přes sedm měsíců.

Ve stejném termínu se bude opět pracovat i na nedalekém Barrandovském mostě. A mnohem intenzivněji než loni, letos má být totiž oproti původnímu plánu hotovo.

"Rozhodli jsme se sloučit tu třetí a čtvrtou etapu, to znamená opravu té severní poloviny Barrandovského mostu, do jedné stavební sezony," vysvětluje náměstek primátora Zdeněk Hřib (Piráti).

A právě to je problém. Při plánech na opravu okruhu se totiž s ničím takovým evidentně nepočítalo. "My jsme napasovali nezbytnou rekonstrukci Pražského okruhu právě na rozdělené etapy rekonstrukce ruky mostu. Teď tedy přišla novinka," upozorňuje ministr dopravy Martin Kupka (ODS).

"Pro Prahu je mimořádně důležité, aby se v jeden okamžik nedělaly dvě velké rekonstrukce, dvě velké opravy na stejné trase," upozorňuje Igor Sirota z Ústředního automotoklubu České republiky. "Zdá se, že neexistuje nikdo, kdo by koordinoval stavební práce na pozemních komunikacích," upozorňuje Robert Kotál z Dopravní akademie.

Město i Ředitelství silnic a dálnic tvrdí, že plány a práce koordinují. Tím, že není vše dořešeno, se přitom netají ani ministr dopravy. "Znovu sedíme u jednacího stolu, abychom našli řešení, které by řidiče nezaskočilo," uvádí Kupka. Plány na to, jak přesně se bude v okolí mostu jezdit, má pražská Technická správa komunikací představit příští týden.

SEKCE: Zpravodajství

KLÍČOVÁ SLOVA: kamionů (1x), řsd (1x)

[Zpět na seznam](#)

4. Bezemisní nákladňáky a autobusy: EU chce dekarbonizovat těžkou dopravu, je nutné budovat infrastrukturu

07:55 | 16.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ: Diprofi.cz - Články](#) • [AUTOR: Verlag Dashöfer](#) • [SUPERTÉMA: Doprava](#) • [TÉMA: Nákladní doprava](#)

[SENTIMENT: Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Evropští zákonodárci dosáhli dohody, která stanovuje ambiciózní cíle pro snižování emisí CO₂ u nákladních automobilů a autobusů. Dohodnutý harmonogram implementace nutných změn je ale po měrně náročný, a to především z důvodu zatím nedostatečné infrastruktury a dalších klíčových podmínek.

K dosažení stanovených cílů do roku 2030 bude muset být v provozu více než 400 000 vozidel na elektrický a vodíkový pohon a nejméně jedna třetina všech nových registrací musí tvořit modely s nulovými emisemi. Kvůli tomu Evropa potřebuje alespoň 50 000 vhodných nabíječek a alespoň 700 vodíkových čerpacích stanic.

„Infrastruktura elektrického nabíjení a doplňování vodíku, komplexní systémy zpoplatnění uhlíku a smysluplná podpůrná opatření pro rychlé investice dopravců: to jsou vedle vozidel s nulovými emisemi klíčové složky pro rychlou dekarbonizaci odvětví těžké nákladní dopravy,“ uvedla Sigrid de Vries, generální ředitelka Evropské asociace výrobců automobilů (ACEA). Kamióny a autobusy jsou přitom zodpovědné za velkou část uhlíkové stopy pocházející z evropských silnic. „Těžká nákladní vozidla tvoří přibližně 2 % provozu na evropských silnicích a jsou zodpovědná za přibližně 28 % emisí ze silniční dopravy,“ uvedl server Euractiv.cz.

Nabíječek přibývá, v logistice ale elektrifikace stačit nebude

Zájem o elektromobilitu v rovině osobních vozidel na evropském kontinentě stoupal. Česko sice v tomto ohledu zůstává za evropským průměrem, ale i zde společnosti evidují zvýšený zájem. „Z našeho průzkumu Arval Mobility Observatory z roku 2023 vyplynulo, že 25 % zúčastněných českých společností osobní elektromobily buď již provozuje, nebo se na to chystá. Počet těch, kteří už je ve své flotile mají, se oproti předešlému roku zvýšil skoro dvojnásobně,“ řekl Tomáš Kadeřábek, expert na elektromobilitu v Arvalu. „Lehká užitková vozidla na elektrický pohon zavedlo nebo bude zavádět 18 % firem dotazovaných v průzkumu,“ doplnil Kadeřábek.

V oblasti nákladních a těžkých vozidel je ovšem situace specifická, nejvíce se téma dotýká logistických firem. Ačkoli silniční přeprava produkuje poměrně velké množství emisí, dokonalý přechod na elektrifikované flotily zatím není možný. „V příštích třech letech rozhodně plánujeme další rozšiřování vozového parku. Ve hře jsou i elektrifikovaná nákladní vozidla, možnosti jejich využití jsou ale v logistice v tuto chvíli omezené. Raben v Polsku ve spolupráci se společnostmi Volvo Trucks a Ikea Industry provozuje tři elektrické nákladní vozy, poznatky z jejich provozu pak plánujeme využít při možné elektrifikaci přepravy ve větším měřítku,“ uvedla Jitka Kocálová, marketingová manažerka Raben pro ČR a SK.

Postupná dekarbonizace těžké dopravy vyžaduje společné úsilí od různorodé skupiny zúčastněných stran napříč dopravním ekosystémem, od centrálních evropských orgánů, přes jednotlivé státy, až po jednotlivé provozovatele. „ACEA hraje svou roli tím, že rozbíhá sériovou výrobu bezemisních nákladních vozidel a autobusů. Společně také na schopnost našich zákazníků investovat do nových řešení,“ uzavřela Sigrid de Vries.

SEKCE: Ostatní

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

[Zpět na seznam](#)

5. Farmáři v pondělí zablokují Prahu. Policie je na dálnici nepustí

16:40 | 15.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ: Nezavislamedia.cz - Články](#) • [AUTOR: admin](#) • [SUPERTÉMA: Doprava](#) • [TÉMA: Nákladní doprava](#)

[SENTIMENT: Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

AC24.cz Redakce

Čeští zemědělci chystají protestní shromáždění od pondělí 19. února do čtvrtka 22. února v Praze. (Foto: X / ilustrační)

Protestující belgičtí farmáři jsou před sídlem Evropského parlamentu

Již delší dobu upozorňujeme ministra zemědělství i celou vládu, že provádí politiku směřující k **likvidaci českého průmyslu i zemědělství**. Nejsme vyslyšeni a naše argumenty jsou odmítány. Námáme jinou možnost, jak upozornit na trisní situaci, než pomocí **občanského protestu a blokad**.

Proto dne **19.2.2024** vyjedeme v kolonách na Prahu.

Bojujeme za národní energetiku, domácí potravinářství a zemědělskou výrobu ve vlastních rukou. Bojujeme za budoucnost. Bojujeme, aby se v naší zemi dobře žilo i pracovalo. **Bojujeme za budoucnost našich dětí a celého národa**. Nejsme proti zemědělským organizacím, ale pasivita jejich vedení nás nutí, abychom vzali situaci do vlastních rukou. Nejsme členy žádné politické strany, nekandidujeme ve volbách. Není nám ale lhostejné, jak tato vláda ničí samotné základy země, které naši předci draze a těžce vystavěli. Nesmíme se s greendealovou likvidací průmyslu a zemědělství! Inspirujeme se kolegy v okolních zemích. Vyjedme spolu tam, kde náš protest bude nejvíc vidět!

Zdroj: [myzemedelci.cz](#)

Francouzští farmáři blokují dálnice, některé úseky mění na pole

V pondělí do Prahy zamíří kolony traktorů a zemědělské techniky z několika míst republiky. Žádáme proto řidiče, aby s touto situací počítali a cestu si naplánovali s ohledem na uvedené informace.

Na příští týden jsou v Praze naplánovaná shromáždění zemědělců na Malostranském náměstí, která mají trvat každý den od pondělí 19. února do čtvrtka 22. února. Účastníci mají v plánu při pondělí i jízdu zemědělské techniky, v brzkých ranních hodinách, zablokovat magistrálu v obou směrech před Ministerstvem zemědělství ČR a v širokém okolí. Z tohoto důvodu upozorňujeme řidiče na možnou výraznou dopravní komplikaci, které způsobí problémy nejen v Praze, ale také na příjezdech do metropole a v přilehlých lokalitách. Protestů by se dle organizátorů mohly zúčastnit stovky až tisíce strojů.

Konání veřejných shromáždění je ústavně zakotveno v čl. 19 Listiny základních práv a svobod (LZPS) a právo pokojně se shromažďovat je jedním ze základních lidských práv. Výkon shromážděvacího práva ovšem neposkytuje ochranu jednáním nezákonným, šikanózním či zneužívajícím jej k jiným účelům – mezi taková jednání lze řadit i některé formy blokování vozovek nebo obecněji určité formy bránění jiným ve svobodě pohybu či jiné činnosti. Dále bychom rádi upozornili, že v případě řádně ohlášeného shromáždění standardně dohlížíme na dodržování veřejného pořádku a pravidel silničního provozu. Takovéto ohlášené shromáždění Policie České republiky nemůže zakázat. V dané věci tak mohou učinit pouze pracovníci Magistrátu hl. m. Prahy, kdy důvody jsou taxativně stanoveny v ustanovení § 10 zákona č. 84/1990 Sb., o právu shromažďovacím. Shromáždění, které nebylo zakázáno, může být na místě pouze rozpuštěno, a to opět pouze v zákoně u vedených důvodů. Rozpuštění zástupce úřadu a v případě, že nekoná, nebo je nepřítomný, může tak učinit policista dle § 12 odst. 6 zákona č. 84/1990 Sb., o právu shromážděvacím. Vzhledem k předpokládanému masivnímu dopadu na plynulost dopravy komunikujeme s Magistrátem hlavního města Prahy, dalšími složkami IZS a pořadatelé.

I přes pozitivní komunikaci se zástupci účastníků protestu, kterému má předcházet přesun zemědělské techniky po komunikacích směrem k místu pořádání shromáždění, touto cestou upozorňujeme na postoj Policie ČR především ve spojitosti s přesunem zemědělské techniky na místo shromáždění a rizika s tímto spojená.

Z pohledu ochrany bezpečnosti silničního provozu není možné, aby Policie ČR akceptovala porušování zákona. Policisté a policistky jsou připraveni nepovolit vjezd na dálniční tělesa vozidlům, která nespĺňují zákonné požadavky. Toto jednání nejde legalizovat ani v rámci zákona č. 84/1990 Sb. Do současné doby nám není taktéž známo, že by v uvedené věci bylo vydáno rozhodnutí o zvláštním užívání komunikace.

Současně však nic nebrání tomu, aby se zemědělská technika přesouvala po silnicích I. a nižších tříd, pokud například svými rozměry nebude spadat do kategorie zvláštního nebo obecného užívání. Upozorňujeme, že dále může být jízda těchto vozidel limitována místní nebo přechodnou úpravou. Proto je nezbytné s tímto při plánování trasy počítat. Rovněž zdůrazňujeme, že na dálnice i pro silnice pro motorová vozidla je dle § 35 odst. 1 a 38 zákona č. 361/2000 Sb. zakázán vjezd vozidlům s konstrukční rychlostí do 80 a více km/h mimo obec a 65 km/h v obci.

V souvislosti s protestem jsme připravili bezpečnostní opatření, na kterém se budou podílet stovky policistů z celé republiky, včetně členů antikonfliktního týmu.

Závěrem však důrazně upozorňujeme, že naši ambicí rozhodně není znemožnit projevení svého názoru, ale zajistit, aby bylo shromáždění a především doprava na něj proběhlo v souladu s platnými právními předpisy. Proto upozorňujeme účastníky protestu, aby při nájedzu do místa konání dodržovali ustanovení vyplývající z zákona o silničním provozu. Nebezpečné počínání neukázněných řidičů by totiž v důsledku mohlo vést až k tragickým následkům. A to rozhodně není zájem žádné ze stran.

Policie ČR

D7 – seřadiště: Letiště Panenský Týnec

D8 – seřadiště: Lovosice

D1 – seřadiště nájedz na D1 od Benešova – směr Praha

D4 – seřadiště Cukrák (Jíloviště naproti občerstvení Cukrák)

D11 – příjezd z D11

Zdroj: policie.cz

Hněv francouzských farmářů neslábne, napadají **zahraniční kamiony**

Článek Farmářů v pondělí zablokují Prahu. Policie je na dálnici nepustí se nejdříve objevit na AC24.cz.

Odkaz na zdroj

SEKCE: Slovensko

KLÍČOVÁ SLOVA: zahraniční (1x), kamiony (1x)

[Zpět na seznam](#)

6. EU chce dekarbonizovat autobusy i nákladníky: pomůžou baterie a vodík

20:08 | 15.02.24 [Originál](#) [Stáhnout](#)

[Internet](#) • [ZDROJ](#): Scienceweek.cz - Články • [AUTOR](#): Hybrid.cz • [SUPERTÉMA](#): Doprava • [TÉMA](#): Nákladní doprava

[SENTIMENT](#): [Pozitivní](#) | [Neutrální](#) | [Negativní](#)

Evropští zákonodárci dosáhli dohody, která stanovuje ambiciózní cíle pro snižování emisí u nákladních automobilů a autobusů. Dohodnutý harmonogram implementace nutných změn je ale poměrně náročný, a to především z důvodu zatím nedostatečné infrastruktury a dalších klíčových podmínek.

K dosažení stanovených cílů do roku 2030 bude muset být v provozu více než 400 000 vozidel na elektrický a vodíkový pohon a nejméně jedna třetina všech nových registrací musí tvořit modely s nulovými emisemi. Kvůli tomu Evropa potřebuje alespoň 50 000 vhodných nabíječek a alespoň 700 vodíkových čerpacích stanic.

„Infrastruktura elektrického nabíjení a doplňování vodíku, komplexní systémy zpoplatnění uhlíku a smysluplná podpůrná opatření pro rychlé investice dopravců: to jsou vedle vozidel s nulovými emisemi klíčové složky pro rychlou dekarbonizaci odvětví těžké nákladní dopravy,“ uvedla Sigrid de Vries, generální ředitelka Evropské asociace výrobců automobilů (ACEA). Kamióny a autobusy jsou přitom zodpovědné za velkou část uhlíkové stopy pocházející z evropských silnic. „Těžká nákladní vozidla tvoří přibližně 2 % provozu na evropských silnicích a jsou zodpovědná za přibližně 28 % emisí ze silniční dopravy,“ uvedl server Euractiv.cz.

Nabíječek přibývá, v logistice ale elektrifikace stačit nebude

Zájem o elektromobilitu v rovině osobních vozidel na evropském kontinentě stoupal. Česko sice v tomto ohledu zůstává za evropským průměrem, ale i zde společnosti evidují zvýšený zájem.

„Z našeho průzkumu Arval Mobility Observatory z roku 2023 vyplynulo, že 25 % zúčastněných českých společností osobní elektromobily buď již provozuje, nebo se na to chystá. Počet těch, kteří už je ve své flotile mají, se oproti předešlému roku zvýšil skoro dvojnásobně,“ řekl Tomáš Kadeřábek, expert na elektromobilitu v Arvalu.

„Lehká užitková vozidla na elektrický pohon zavedlo nebo bude zavádět 18 % firem dotazovaných v průzkumu,“ doplnil Kadeřábek. V oblasti nákladních a těžkých vozidel je ovšem situace specifická, nejvíce se téma dotýká logistických firem. Ačkoliv silniční přeprava produkuje poměrně velké množství emisí, dokonalý přechod na elektrifikované flotily zatím není možný.

„V příštích třech letech rozhodně plánujeme další rozšiřování vozového parku. Ve hře jsou i elektrifikovaná nákladní vozidla, možnosti jejich využití jsou ale v logistice v tuto chvíli omezené. Raben v Polsku ve spolupráci se společnostmi Volvo Trucks a Ikea Industry provozuje tři elektrické nákladní vozy, poznatky z jejich provozu pak plánujeme využít při možné elektrifikaci přepravy ve větším měřítku,“ uvedla Jitka Kocálová, marketingová manažerka Raben pro ČR a SK.

Postupná dekarbonizace těžké dopravy vyžaduje společné úsilí od různorodé skupiny zúčastněných stran napříč dopravním ekosystémem, od centrálních evropských orgánů, přes jednotlivé státy, až po jednotlivé provozovatele. „ACEA hraje svou roli tím, že rozbíhá sériovou výrobu bezemisních nákladních vozidel a autobusů. Spoléháme také na schopnost našich zákazníků investovat do nových řešení,“ uzavřela Sigrid de Vries.

zdroj: tisková zpráva

The post EU chce dekarbonizovat autobusy i nákladníky: pomůžou baterie a vodík first appeared on Hybrid.cz.

SEKCE: Ostatní

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

Monitoring médií

© 2024 MAXIMUS | office@maximusweb.cz | +420 777 706 476 | www.maximusweb.cz