Report: 23.02.2022 07:59:51 - 24.02.2022 07:59:50

Články v reportu: 7

[Celkový počet článků: 7]

ČESMAD BOHEMIA (2)
ČESMAD BOHEMIA (1) , mluvčí (1)

Instituce (2)
Instituce (2)

Doprava (3)
Nákladní doprava (2) , Autobusová doprava (1)

Supertéma: ČESMAD BOHEMIA (2)
Téma: ČESMAD BOHEMIA (1)

1. Evropa má emisní bič na kamiony MAFRA, a.s. - Lidové noviny

Téma: mluvčí (1)

2. Kde si řidiči odpočinou? Míst je zoufale málo VLTAVA LABE MEDIA a.s - Hradecký deník

Supertéma: Instituce (2)
Téma: Instituce (2)

3. V dubnu začne ve Šternberku odložená oprava mostu. Na frekventované výpadovce hrozí kolony Olomoucká drbna - Zprávy

4. Z dálničního mostu v Koštově padají kusy betonu, ŘSD pod něj dá sítě Denik.cz - Ústecký deník

Supertéma: Doprava (3)
Téma: Nákladní doprava (2)

5. Loni v ČR přibylo 6 739 plátců DPH, celkem jich je přes 529 000 Feedit.cz - Články

6. Hradec chce vyhnat kamiony od Flošny. Zadarmo tam parkují i několik dní Idnes.cz - Články

Téma: Autobusová doprava (1)

7. Evropská unie chce zavést jednodenní dálniční známky. Mají stát ve všech zemích stejně Autosalon.tv - Články

1. Evropa má emisní bič na kamiony

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
23.02.2022 (22:30:01)	Tisk	ČESMAD BOHEMIA	MAFRA, a.s. - Lidové noviny	ROMAN ŠITNER

Otevřít originál | Otevřít detail

Aby ekologická autodoprava dorazila rychleji, EU mění způsob vybírání mýta. Česká vláda se navíc chystá kupovat z veřejných peněz zelenější auta.

Evropa se připravuje na zelené kamiony. Europarlament před týdnem přijal pravidla pro úpravu mýtného na dálnicích. Zdražit by tak mohlo pro naftové vozy a zlevnit pro ty alternativní.

Česko je na tuto změnu formálně připravené. Mýtné se už platí podle ujeté vzdálenosti i podle emisní kategorie vozidla. „Pokud budou potřeba změny v systému, budou mít spíše technický charakter," řekl LN Miroslav Beneš, mluvčí společnosti CzechToll, která systém provozuje.

Cílem EU je, aby platby mýtného více odpovídaly vytvořeným emisím. Dosud se mýtné v Evropě platí v principu tak, aby odráželo náklady na infrastrukturu a případné škodlivé dopady jako hluk a jedovaté zplodiny. Skleníkové plyny se dosud nepočítaly.

Zatím není jasné, co se stane, až se do sazeb zahrnou. V současnosti jsou nákladní vozy na elektřinu nebo na vodík příliš drahé. Nejsou, a když ano, tak drahé Sdružení dopravců **Česmad Bohemia** si proto neumí představit, že by se pořízení zelených náklaďáků ekonomicky vyplatilo. Tedy alespoň při stávajících cenách a nákladech. „O elektrických vozidlech sice všichni mluví, že je už vyrábí nebo co nevidět začnou, ale dnešní situace je poněkud jiná. Elektrická nákladní vozidla jsou k dispozici zatím pouze pro rozvážkovou dopravu, stojí zhruba 3,5krát více než konvenční a mají dojezd 150 kilometrů. Vodíková k dispozici nejsou vůbec, což platí i pro infrastrukturu," popisuje mluvčí sdružení Martin Felix.

Poptávka po zelených náklaďácích je dnes malá, ale pořád vyšší než reálná nabídka na trhu. Řada firem chce alespoň jeden zelený vůz nasadit, aby demonstrovala svůj postoj k ekologii a zároveň si mohla novinku otestovat. Jenže není co kupovat.

To se má změnit, až výrobci zahájí produkci svých zelených modelů a budou se je snažit někomu prodávat. Aby se to vyplatilo, bude jich muset být více než pár kusů pro velké nadnárodní dopravce. Právě mýto, které zdraží provoz například naftových tahačů a naopak zvýhodní ty se zelenějším pohonem, by tomu mohlo pomoci. Drahá transformace Alespoň asociace evropských výrobců automobilů ACEA tomu věří. „Ačkoli je ambice výrobců nákladních vozidel uvést na trh vozidla s nízkými a nulovými emisemi zřejmá, je důležité si uvědomit, že poptávka po těchto vozidlech se nerozšíří, dokud budou levnější varianty na fosilní paliva. Celkové náklady na vlastnictví těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi zatím nemohou konkurovat konvenčním technologiím založeným na fosilních palivech," stojí v prohlášení asociace. Ta proto zavedení poplatků za užívání silnic právě podle emisí považuje za „naléhavé a nesmírně důležité", aby vůbec

bylo možné splnit cíle zelené dohody.

Nová pravidla EU říkají, že do roku 2026 musí členské země vybírat poplatky podle emisí, ovšem do roku 2030 i podle ujetých kilometrů. Předpokládá se, že už příští rok by mohla v Evropě platit 50procentní sleva na mýtné pro čistá nákladní vozidla, což by mohlo dopravcům ušetřit až 25 tisíc eur ročně. Zda to bude stačit, však není jasné.

Europoslanci přijatá pravidla označili za cestu k udržitelné a spravedlivější silniční dopravě. Kdo tvoří emise, bude platit, kdo ne, ušetří.

„Vzhledem k tomu, že celková výše vybraného mýta by měla být stejná, nemělo by snad dojít k příliš razantnímu navýšení pro dieselová auta. Je ale jasné, že přechod na bezemisní dopravu bude drahý a zákonitě se projeví v koncových cenách dopravy pro spotřebitele," předpokládá Felix.

Pro dopravce se chystá i další nástroj, jak je motivovat k zelenější dopravě – obdoba emisních povolenek. Ke každému litru nafty by se připlácelo za emise oxidu uhličitého.

Další podporu zelené dopravy schválila včera česká vláda. Do sněmovny míří zákon, který určí minimální podíl zelených vozidel ve veřejných zakázkách. Týkat se to bude například autobusových dopravců, kteří jezdí v závazku – ten je bude tlačit do nákupu trolejbusů a elektrobusů. Určitý počet nízkoemisních či bezemisních vozů bude muset být i mezi osobními a nákladními auty.

Bez splnění těchto podmínek nebude možné dosáhnout na veřejné peníze.

Evropa má emisní bič na kamiony

Aby ekologická autodoprava dorazila rychleji, EU mění způsob vybírání mýta. Česká vláda se navíc chystá kupovat z veřejných peněz zelenější auta.

ROMAN ŠITNER

ŠTRASBURK/PRAHA Evropa se připravuje na zelené kamiony. Europarlament před týdnem přijal pravidla pro úpravu mýtného na dálnicích. Zdražit by tak mohlo pro naftové vozy a zlevnit pro ty alternativní.

Česko je na tuto změnu formálně připravené. Mýtné se už platí podle ujeté vzdálenosti i podle emisní kategorie vozidla. „Pokud budou potřeba změny v systému, budou mít spíše technický charakter," řekl LN Miroslav Beneš, mluvčí společnosti CzechToll, která systém provozuje.

Cílem EU je, aby platby mýtného více odpovídaly vytvořeným emisím. Dosud se mýtné v Evropě platí v principu tak, aby odráželo náklady na infrastrukturu a případné škodlivé dopady jako hluk a jedovaté zplodiny. Skleníkové plyny se dosud nepočítaly.

Zatím není jasné, co se stane, až se do sazeb zahrnou. V současnosti jsou nákladní vozy na elektřinu nebo na vodík příliš drahé.

Nejsou, a když ano, tak drahé

Sdružení dopravců Česmad Bohemia si proto neumí představit, že by se pořízení zelených nákladních ekonomicky vyplatilo. Tedy alespoň při stávajících cenách a nákladech. „O elektrických vozidlech sice všichni mluví, že je už vyrábí nebo co nevidět začnou, ale dnešní situace je posunkují jinā. Elektrická nákladní vozidla jsou k dispozici zatím pouze pro rozvážkovou dopravu, stojí zhruba 3,5krát více než konvenční a mají dojezd 150 kilometrů. Vodíková k dispozici nejsou vůbec, což platí i pro infrastrukturu," popisuje mluvčí sdružení Martin Felix.

Budoucnost nákladních aut je zatím nejistá. Experimentuje se s vodíkem, s bateriemi i s trolejovým vedením. Vyhraje to, co se vyplatí. FOTO SIEMENS

Poptávka po zelených nákladácích je dnes malá, ale pořád vyšší než reálná nabídka na trhu. Řada firem chce alespoň jeden zelený vůz nasadit, aby demonstrovala svůj postoj k ekologii a zároveň si mohla novinku otestovat. Jenže není co kupovat.

To se má změnit, až výrobci zahájí produkci svých zelených modelů a budou se je snažit nákupu prodávat. Aby se to vyplatilo, bude jich muset být více než pár kusů pro velké nadnárodní dopravce. Právě mýto, které zdraží provoz například naftových tahačů a naopak zvýhodní ty se zelenějším pohonem, by tomu mohlo pomoci.

Drahá transformace

Alespoň asociace evropských výrobců automobilů ACEA tomu věří. „Záleží je ambice výrobců nákladních vozidel uvést na trh vozidla s nízkými a nulovými emisemi zřejmá, je důležité si uvědomit, že poptávka po těchto vozidlech se nerozšíří, dokud budou levnější varianty na fosilní paliva. Celkové náklady na vlastnictví těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi zatím nemohou konkurovat konvenčním technologiím založeným na fosilních palivech," stojí v prohlášení asociace. Ta proto zavedení poplatků za užívání silnic právě podle emisí považuje za „nalehavé a nesmírně důležité", aby vůbec bylo možné splnit cíle zelené dohody.

Nová pravidla EU říkají, že do roku 2026 musí členské země vybírat poplatky podle emisí, ovšem do roku 2030 i podle ujetých kilometrů. Předpokládá se, že už příští rok by mohla v Evropě platit 50procentní sleva na mýtné pro čistá nákladní vozidla, což by mohlo dopravcům ušetřit až 25 tisíc eur ročně. Zda to bude stačit, však není jasné.

Europoslanci přijatá pravidla označili za cestu k udržitelné a spravedlivější silniční dopravě. Kdo tvoří emise, bude platit, kdo ne, ušetří.

„Vzhledem k tomu, že celková výše vybraného mýta by měla být stejná, nemělo by snad dojít k příliš razantnímu navýšení pro dieselová auta. Je ale jasné, že přechod na bezemisní dopravu bude drahý a zákonitě se projeví v koncových cenách dopravy pro spotřebitele," předpokládá Felix.

Pro dopravce se chystá i další nástroj, jak je motivovat k zelenější dopravě – obdoba emisních povolenek. Ke každému litru nafty by se připlácelo za emise oxidu uhličitého.

Další podporu zelené dopravy schválila včera česká vláda. Do sněmovny míří zákon, který určí minimální podíl zelených vozidel ve veřejných zakázkách. Týkat se to bude například autobusových dopravců, kteří jezdí v závazku – ten je bude tlačit do nákupu trolejbusů a elektrobusů. Určitý počet nízkoemisních či bezemisních vozů bude muset být i mezi osobními a nákladními auty.

Bez splnění těchto podmínek nebude možné dosáhnout na veřejné peníze.

Pátek DALŠÍ DŮVOD,

SEKCE: Zpravodajství *MUTACE:* Čechy
PDF POPIS OBRÁZKŮ: Budoucnost nákladních aut je zatím nejistá. Experimentuje se s vodíkem, s bateriemi i s trolejovým vedením. Vyhraje to, co se vyplatí. *PDF STRANA:* 12

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

HRADECKY deník

2. Kde si řidiči odpočinou? Míst je zoufale málo

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
23.02.2022 (22:25:01)	Tisk	mluvčí	VLTAVA LABE MEDIA a.s - Hradecký deník	PETR VAŇOUS

Otevřít originál | Otevřít detail

Řidič, ten tvrdej chleba má, zpívá Ladislav Vodička ve svém evergreenu. V jeho textu však chybí, že kromě volantu, brzdy a plynu musí také dobře znát místo, kde při šichtě odstaví svůj vůz při plánované přestávce. Odstávek je totiž podél českých dálnic zoufalý nedostatek.

Ředitelství silnic a dálnic jich v současné době eviduje 132 a nabízejí 2660 parkovacích míst pro nákladní vozy. „To je opravdu málo. Nákladní doprava je stále hustší a podle nás v současné době chybí na dva tisíce parkovacích míst. Nejvíce pak v okolí Prahy," míní **mluvčí** sdružení dopravců ČESMASD Bohemia **Martin Felix**.

Samo Ředitelství silnic a dálnic pak uvádí, že vzhledem k rostoucímu provozu bude v roce 2040 potřeba až 7600 míst. Řidiči, kteří nyní na nucenou přestávku přijedou na přeplněné parkoviště, jsou vystaveni neřešitelnému dilematu, kdy jsou mnohdy nuceni porušit zákon. „Buď auto odstaví na místě, kde stát nemohou, nebo se oni i zaměstnavatel vystavují pokutě za překročení normy tachografu," dodal Felix.

Neutěšenou situaci hodlají silničáři řešit a kromě nových úseků dálnic, kde se stavějí automaticky, chce rozšířit kapacity na současných autostrádách. „Například odpočívky Klíčany a Sířejovice na D8, rozšíření odpočívek Mikulášov na D1, Beránka na D11 či Zeleňák na D2," uvedl mluvčí Ředitelství silnic a dálnic Miroslav Veverka.

U některých akcí však silničáři narážejí na odpor obcí. Nedávno nepochodili na dálnici D35, kde chtěli vybudovat odpočívadlo na místě bitvy u Hradce Králové v roce 1866.

Kde si řidiči odpočinou? Míst je zoufale málo

PETR VAŇOUS

Řidič, ten tvrdej chleba má, zpívá Ladislav Vodička ve svém evergreenu. V jeho textu však chybí, že kromě volantu, brzdy a plynu musí také dobře znát místo, kde při šichtě odstaví svůj vůz při plánované přestávce. Odstávek je totiž podél českých dálnic zoufalý nedostatek.

Ředitelství silnic a dálnic jich v současné době eviduje 132 a nabízejí 2660 parkovacích míst pro nákladní vozy. „To je opravdu málo. Nákladní doprava je stále hustší a podle nás v současné době chybí na dva tisíce parkovacích míst. Nejvíce pak v okolí Prahy," míní mluvčí sdružení dopravců ČESMASD Bohemia Martin Felix.

Samo Ředitelství silnic a dálnic pak uvádí, že vzhledem k rostoucímu provozu bude v roce 2040 potřeba až 7600 míst. Řidiči, kteří nyní na nucenou přestávku přijedou na přeplněné parkoviště, jsou vystaveni neřešitelnému dilematu, kdy jsou mnohdy nuceni porušit zákon. „Buď auto odstaví na místě, kde stát nemohou, nebo se oni i zaměstnavatel vystavují pokutě za překročení normy tachografu," dodal Felix.

Neutěšenou situaci hodlají silničáři řešit a kromě nových úseků dálnic, kde se stavějí automaticky, chce rozšířit kapacity na současných autostrádách. „Například odpočívky Klíčany a Sířejovice na D8, rozšíření odpočívek Mikulášov na D1, Beránka na D11 či Zeleňák na D2," uvedl mluvčí Ředitelství silnic a dálnic Miroslav Veverka.

U některých akcí však silničáři narážejí na odpor obcí. Nedávno nepochodili na dálnici D35, kde chtěli vybudovat odpočívadlo na místě bitvy u Hradce Králové v roce 1866.

SEKCE: Deníky *MUTACE:* Hradec Králové

PDF STRANA: 5

KLÍČOVÁ SLOVA: mluvčí (1x), martin (1x), felix (1x)

3. V dubnu začne ve Šternberku odložená oprava mostu. Na frekventované výpadovce hrozí kolony

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
23.02.2022 (16:04:20)	Internet	Instituce	Olomoucká drbna - Zprávy	Michal Šverdík

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Na komplikace v dopravě se musí připravit obyvatelé Šternberka na Olomoucku, kde se více než půl roku bude opravovat most na frekventované výpadovce na Moravský Beroun. Oprava mostu u koupaliště v Jívavské ulici začne v dubnu, skončí v říjnu a přijde na 56 milionů korun.

"Mezi rozsáhlejší plánované záměry letošní sezony patří i loni odložená oprava mostu na silnici I/46 ve Šternberku. Náklady jsou odhadovány na 46,7 milionu korun bez DPH," potvrdil před pár dny **Miroslav Mazal** z olomoucké pobočky **Ředitelství silnic** a **dálnic**.

Oprava mostu u koupaliště omezí dopravu na frekventované ulici od dubna do října. *"Na **silnici** se bude po dobu oprav jezdit kyvadlově. Tisíce aut včetně **kamionů** nakonec nebudou projíždět Svatoplukovou ulicí kolem základní školy. Firma, která bude most opravovat, ustoupila tlaku města a veřejnosti a podmínky stavby upravila,"* vysvětlila mluvčí šternberské radnice **Irena Černocká**.

Provoz budou řídit semafory, řidiči by měli počítat s tím, že ve špičkách zde budou kolony.

"Most v Jívavské se měl bourat už v loňském roce, a to za úplné uzavírky, která měla trvat dva měsíce. Uzavírka by ovšem poslala tisíce aut včetně kamionů k Základní škole Svatoplukova a na trať Ecce Homo, kterou by taková zátěž mohla poškodit a ohrozit pořádání závodů. Tuto variantu kategoricky odmítlo vedení města i škola," připomněla mluvčí radnice.

Proti plánování objížďce se loni postavili i rodiče školáků, opravy se proto přesunuly na letošní rok a zároveň se změnila organizace prací a uzavírek.

SEKCE: Zpravodajství

KLÍČOVÁ SLOVA: ředitelství (1x), silnic (1x), dálnic (1x), silnici (1x), kamionů (1x)

4. Z dálničního mostu v Koštově padají kusy betonu, ŘSD pod něj dá sítě

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
24.02.2022 (06:58:01)	Internet	Instituce	Denik.cz - Ústecký deník	Janni Vorlíček

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

/FOTO/ Dálniční most na D8 v Koštově už potřebuje opravu. Opadávají z něj totiž kusy betonu. Zdejší radnice dokonce na sociálních sítích žádá zdejší obyvatele, aby pokud nemusí, pod mostem nechodili.

Nelze přesně říci, nakolik to místní respektují. Ovšem minimálně některým z nich je varování ukradené. Navzdory němu totiž pod mostem dokonce parkují.

Nedobrá kondice mostu však nedělá příliš dobře lidem, kteří bydlí v okolí. Mají totiž obavy, že by se mohl zhroutit. To však prý zatím nehrozí, alespoň podle Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), které je za stav dálnic a dálničních staveb zodpovědné. Přesto ale **ŘSD** připouští, že bude potřeba rekonstrukce.

„Není to příjemné. Doufám, že sem dají alespoň nějaké sítě jako pod Benešák v Ústí. Taky nevím, jestli to množství aut a **kamionů** most dál neničí. Nedovedu si představit, co všechno by se mohlo stát, kdyby to most nevydržel. I té naší kapličky by byla škoda," poznamenal jeden z místních obyvatel, jméno si ale nechal pro sebe, protože podle svých slov nechce před svými sousedy vypadat příliš vylekaně.

Náladu ovšem lidé vyjádřili otevřeně na sociální síti Facebook. Například Bohuslav Růžička poznamenal, že opadávání betonů začíná dost brzy. „Mosty, co vydržely staletí, se už nestaví," napsal.

Domy stojí ve vzdálenosti asi sto metrů od mostu, vedle pylonů teče potok, Teoreticky by tedy most mohl po pádu způsobit neštěstí řidičům i místním. Podle trmické starostky Jany Oubrechtové zajištění mostu zkomplikovalo počasí. „Přesněji silný vítr, který znemožnil použití plošiny, ze které by dělníci mohli odebrat nestabilní porušený beton," řekla.

ŘSD s ní prý jinak komunikuje vcelku dobře. Prý od něj dostává všechny potřebné informace. Už začátkem ledna prováděla státní instituce práce na odtokových kanálcích, ale ne zespod mostního tělesa. Proto město organizaci informovalo a ta minulý týden provedla první kontrolu práce. „Informace jsem dostala hned druhý den," uvedla starostka.

Mluvčí ŘSD Jan Studecký informoval, že most skutečně ošetřili a zabezpečili. „V příštím týdnu budou pod most ještě pro jistotu instalovány sítě. S městem Trmice jsme v neustálém kontaktu a informujeme je o všech našich krocích," sdělil.

Dálniční most Trmice vyrostl ještě za komunistického režimu v letech 1984 až 1987, starý je tedy již pětatřicet let. „V příštích letech je proto plánována kompletní oprava. Aktuálně se most nachází ve stavebním stavu čtyři ze sedmi možných," pokračoval mluvčí.

To konkrétně znamená, že jeho vady a poruchy nemají okamžitý nepříznivý vliv na zatížitelnost mostu, ačkoliv v budoucnu by ji nepříznivě ovlivnit mohly.

Odborník na mosty, architekt Petr Novák k tomu poznamenal, že povětrnostní vlivy, tedy mráz, voda či horko, udělají své. „Jestliže z toho létají kusy betonu, je to špatně. To už je z hlediska bezpečnosti podjezdu a podchodu stav havarijní, bylo by potřeba jej zabezpečit sítěmi, podobně jako ten ústecký. Také by asi bylo potřeba, a správce by to měl zvážit, co nejdříve začít s opravami a klidně most i zavřít, minimálně na té straně, co padá beton," myslí si Novák.

„Sítě už prý má ŘSD naceněné, a jakmile bude znám dodavatel, nainstalují je a nejpozději do konce příštího týdne nejhorší úseky otlučou," dodala starostka Jana Oubrechtová.

SEKCE: Deníky

KLÍČOVÁ SLOVA: řsd (1x), kamionů (1x)

FEEDIT

5. Loni v ČR přibylo 6 739 plátců DPH, celkem jich je přes 529 000

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
23.02.2022 (10:08:03)	Internet	Nákladní doprava	Feedit.cz - Články	NEZNÁMÝ

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

V ČR je aktuálně 529 051 plátců DPH. Celkem bylo v roce 2021 zaregistrováno 28 695 nových plátců DPH, nicméně celkový počet firem, které odvádí DPH se meziročně zvýšil jen o 6 739 subjektů. Jedná se nejvyšší nárůst za poslední tři roky. Za přírůstkem stojí především společnosti s ručením omezeným a akciové společnosti, zatímco počet plátců DPH se mezi živnostníky snížil o víc než 600. Informace vyplývají ze studie poradenské společnosti Dun & Bradstreet, která se zabývá analýzou tuzemské podnikatelské základny. Podle ní DPH odvádí 54 % akciových společností, 48 % společností s ručením omezeným a 11 % živnostníků. Nejvíc plátců podniká v oblasti velkoobchodu, stravování, výstavby budov a silniční **nákladní dopravy**.

Praha, 23. 2. 2022 – „V ČR je registrováno téměř 3 miliony subjektů, přičemž DPH odvádí jen 18 % z nich," říká analytička Dun & Bradstreet Petra Štěpánová s tím, že zákonnou povinnost odvádět DPH má každý podnikatelský subjekt, který za předchozích 12 měsíců dosáhl obrat jeden milion korun nebo se k plátcovství DPH může přihlásit dobrovolně. „Za posledních deset let s výjimkou let 2015 a 2016 se počet subjektů, které odvádí DPH, kontinuálně zvyšuje," doplnila Petra Štěpánová z Dun & Bradstreet.

Vývoj počtu plátců DPH 2011 – 2021

Rok	Celkový počet plátců DPH	Meziroční změna
31.12.2021	529 051	6 739
31.12.2020	522 312	6 065
31.12.2019	516 247	5 426
31.12.2018	510 821	7 043
31.12.2017	503 778	14 593
31.12.2016	489 185	-1 416
31.12.2015	490 601	-5 995
31.12.2014	496 596	5 230
31.12.2013	491 366	9 842
31.12.2012	481 524	6 398
31.12.2011	475 126	

Zdroj: Dun & Bradstreet

V absolutních hodnotách jsou mezi 529 051 plátci DPH nejvíc zastoupeny společnosti s ručením omezeným (243 244), za nimi následují živnostníci (214 576). „Zatímco počet společností s ručením omezeným, které odvádí DPH se loni zvýšil o 8 174, počet živnostníků s ročním obratem nad milion korun klesl o 602," uvedla dále analytička Dun & Bradstreet. Z pohledu právních forem následují fyzické osoby podnikající dle jiných zákonů než živnostenského a zákona o zemědělství (21 340, pokles o 99) a zemědělci (18 842, pokles o 81). Mezi akciovými společnosti (14 489) se počet plátců zvýšil o 34.

Největší podíl plátců DPH v rámci podnikatelské základny je mezi akciovými společnostmi (54 %) a společnostmi s ručením omezeným (48 %). Následují zemědělští podnikatelé (39 %) a fyzické osoby podnikající dle jiných zákonů než živnostenského zákona a zákona o zemědělství nezapsaní v obchodním rejstříku (25 %).

Plátci DPH podle nejčastějších právních forem

Právní forma	počet plátců DPH 2020	počet plátců DPH 2021	Změna 2021 – 2020
Společnost s ručením omezeným	235 070	243 244	8 174
FO podnikající dle živn. zákona nezapsaná v OR	215 178	214 576	-602
FO podnikající dle jiných zákonů než živn. a zákona o zemědělství nezapsaná v OR	21 439	21 340	-99
Zemědělský podnikatel – FO	18 923	18 842	-81
Akciová společnost	14 455	14 489	34

Zdroj: Dun & Bradstreet

Mezi 529 015 plátci DPH bylo ke konci roku 2021 zastoupeno 904 oborů podnikání, o 22 víc, než v roce 2020. Nejvíc plátců DPH podniká ve zprostředkování velkoobchodu (35 100), stravování (26 634), výstavbě budov (24 308) a silniční dálkové dopravě (22 031). „V deseti oborech činnosti, kde vyvíjí aktivity celkově nejvíce plátců DPH, jich za uplynulý rok přibylo 27 093. V rámci celé podnikatelské základny se však zvýšil počet plátců DPH jen o 6 739 subjektů. To znamená, že v jiných segmentech docházelo k masivnějšímu rušení registrací," doplnila Petra Štěpánová z Dun & Bradstreet.

TOP 10 oborů činnosti podle počtu plátců DPH 2020–2021

	2020	2021	změna 2020/2021	změna 2020/2021
Zprostředkování velkoobchodu a velkoobchod v zastoupení	26 186	35 100	8 914	34,04 %
Stravování v restauracích, u stánků a v mobilních zařízeních	25 995	26 634	639	2,46 %
Výstavba bytových a nebytových budov	22 472	24 308	1 836	8,17 %
Silniční **nákladní doprava**	21 581	22 031	450	2,09 %
Pronájem a správa vlastních nebo pronajatých nemovitostí	14 658	18 797	4 139	28,24 %
Nespecializovaný velkoobchod	13 592	17 355	3 763	27,69 %
Maloobchod v nespecializovaných prodejnách	12 410	15 696	3 286	26,48 %
Opravy a údržba motorových vozidel, kromě motocyklů	13 565	15 138	1 573	11,60 %
Ostatní profesní, vědecké a technické činnosti	10 661	12 728	2 067	19,39 %
Účetnické a auditorské činnosti, daňové poradenství	12 399	12 825	426	3,44 %

Zdroj: Dun & Bradstreet

O Dun & Bradstreet

Dun & Bradstreet je světový lídr v poskytování klíčových obchodních dat a analytických řešení, která firmám po celém světě pomáhají zlepšovat jejich rozhodovací procesy a zvyšovat výkonnost. Dun & Bradstreet Data Cloud podporuje řešení, která zákazníkům pomáhají v růstu tržeb, snižování nákladů, zmírnění rizik a transformaci jejich podnikání. Od roku 1841 firmy všech velikostí spoléhají na Dun & Bradstreet v řešení pro řízení rizik a rozšiřování obchodních příležitostí.

dnb.com/cz

SEKCE: Zpravodajství

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

6. Hradec chce vyhnat kamiony od Flošny. Zadarmo tam parkují i několik dní

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
24.02.2022 (07:10:02)	Internet	Nákladní doprava	Idnes.cz - Články	Petr Záleský

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Díky novým úsekům dálnice D35 a D11 se z Hradce Králové podařilo dostat tranzitní dopravu. Nyní Hradec vyhlásí válku kamionům, které navzdory nově otevřeným dálničním úsekům stále zajíždějí do města. Chce je vyhnat i z parkoviště u Flošny.

Na parkovišti u koupaliště Flošna řidiči tiráků odpočívají, v horším případě tu svůj truck nechají stát i řadu dnů. Denně se u Flošny protočí desítky kamionů, zdaleka nejhorší je to tu o víkendech.

Město se stejným problémem zabývalo před pěti lety, když se nejvíce angažoval tehdejší zastupitel za ODS Jan Michálek. Navrhoval stavbu odstavných parkovišť v režii města na periferiích, vedení radnice však bylo toho názoru, že kamiony u koupaliště nejsou vážným problémem, protože příliš neničí příjezdové silnice.

Současné vedení už je jiného mínění, přestože potíž se musela odležet na dobu po dostavbě klíčových úseků dálnic D11 a D35.

Ještě loňské měření dopravy ukázalo šílené výsledky. Částí druhého silničního okruhu mezi ulicí Víta Nejedlého a malšovickým stadionem v průměru projelo přes 31 tisíc vozů, z toho sedm tisíc kamionů. Dalších 31 tisíc aut projíždělo kolem fakultní nemocnice. Tato čísla z okruhu udělala nejvytíženější krajskou silnici a oproti měření v roce 2016 intenzita stoupla o šest procent.

Výsledky nejnovějšího sčítání po dostavbě dálnic ještě nejsou známé, avšak doprava na okruhu významně klesla. Kamionů je méně až o desítky procent a Hradec hodlá ještě přitvrdit.

Řešení? Zákazová značka

„Se zprovozněním D35 a dalších komunikací ve městě došlo k úbytku kamionů, my bychom však chtěli pokračovat. U parkování na Flošně se konečně blížíme k řešení, kamiony by odtud mohly zmizet ve druhém čtvrtletí. Parkoviště by mělo sloužit především Hradečákům a kamiony by do města pokud možno vůbec nemusely zajíždět," řekl náměstek primátora pro oblast správy majetku města Pavel Marek (ANO).

Zbývá už jen souhlas policie a vznik parkovací analýzy. Cílem je začátek koupací sezony na Flošně již bez otravných kamionů.

„Chtěli bychom je odtud dostat úpravou dopravního značení. Řidiči kamionů již dnes mají podstatně menší důvod zajíždět do města a používat Flošnu jako odstavné parkoviště. V současnosti již mohou městem projet nebo se mu úplně vyhnout a kamion odstavit jinde. My určitě nechceme mít v centru parkoviště kamionů, proto odbor hlavního architekta zpracovává analýzu, kde by mohly zaparkovat. Domníváme se, že parkovacích ploch kolem města jako například čerpací stanice je poměrně hodně a pro kamiony by to určitě bylo efektivnější než zajíždět až do města," upozornil Marek.

Parkují tu hlavně hradečtí kamioňáci

Je tu však háček. Kdyby u úzkého vjezdu k Flošně nepřibyla zákazová značka, těžké soupravy včetně autobusů a dodávek tu s jistotou zůstanou. Drtivá většina totiž patří místním, kteří tu pouze neodpočívají před další jízdou, ale zadarmo parkují i několik dnů.

„Pro mě je to výhodné a doufám, že o tu možnost nepřijdu. Bydlím kousek odtud a nechtělo by se mi dojíždět třeba až od Hradubické silnice, kde město před lety uvažovalo, že postaví záchytné parkoviště. A pokud vím, čerpadláři jen dost neradi na svých parkovištích vidí stát kamiony, takže i řidiči odjinud si prostě zvykli parkovat u Flošny. Rizikem je, že to tady nikdo nehlídá a už tady došlo k několika vloupačkám do aut," uvedl řidič hradeckého kamionu, který si přál zůstat v anonymitě.

„I já mám podezření, že je to spíš parkoviště pro soukromé subjekty, které mají sídlo v Hradci Králové a pro jejich řidiče je to pohodlné. I tak s tím něco udělat musíme," zdůraznil náměstek.

„Nechápu, že si město nechává ničit vlastní silnice a nepostaví nějakou odstavnou plochu pro kamiony někde na periferii města. Třeba u ČKD, v Kuklenách nebo u Hradubické," míní Jan Michálek.

Pokles dopravy je značný

Zatímco velkou část kamionů se z Hradce Králové podařilo vypudit přirozenou cestou hlavně díky dálnici D35, z parkoviště u Flošny se to zatím nedaří. I toto poloviční vítězství je pro město obrovskou úlevou. D35 a nově otevřený 12kilometrový úsek mezi Opatovicemi a Časy v podstatě tvoří obchvat Hradce pro tranzitní dopravu směrem na Vysoké **Mýto**, Brno nebo Olomouc a Ostravu. Až do poloviny prosince musely **kamiony** mířící z Opatovic na Moravu jet přes hradecký okruh, kde se velmi často tvořil dopravní špunt. Zlepšení je skutečně markantní.

„Zlepšení je vidět hlavně směrem na Ostravu. Došlo k poklesu kamionové dopravy na těchto trasách, které v minulosti bohužel byly hlavní brzdou," říká hradecký primátor Alexandr Hrabálek (ODS).

„Úsek D35 od dálnice D11 po Časy v Pardubickém kraji přinesl větší plynulost provozu převážně v jižní části Hradce Králové a také na silnici I/35 vedoucí z Hradce Králové směrem na Holice. Provoz je plynulejší i na souběžně vedoucí silnici I/33 kopírující nově otevřený úsek D11," potvrzuje mluvčí krajských dopravních policistů Petr Dušek.

SEKCE: Kraje, Města a obce

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

7. Evropská unie chce zavést jednodenní dálniční známky. Mají stát ve všech zemích stejně

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
24.02.2022 (07:54:33)	Internet	Autobusová doprava	Autosalon.tv - Články	Adam Fišer

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

EU se tak snaží obnovit cestovní ruch a zároveň zpřístupnit dálnice i občasným řidičům

Je to jen rok, co u nás byly zavedeny elektronické dálniční známky. V souvislosti s nimi se řada řidičů ptala po jednodenních virtuálních kuponech, ovšem ministerstvo dopravy na ně nikdy nechtělo přistoupit. Podle něj by jejich zavedení bylo neefektivní a v konečném důsledku by se cena známky přiblížila ceně za desetidenní kupón, který vyjde na 310 Kč. Podle nové směrnice

Evropské unie to ale teď vypadá, že všechny členské státy budou muset zavést jednodenní dálniční známky, navíc cenově zastropované. Zároveň bude zapotřebí výrazně zvýhodnit ekologická auta a sjednotit zpoplatnění nákladních aut.

Jednodenní známka pro tranzit

Evropská unie chce, aby do poplatků za dálnice nebyl zahrnut jen čas, ale také fakticky ujetá vzdálenost. Parlament ve svém stanovisku píše: „Zpoplatněním skutečně ujetých kilometrů bude systém dálničních známek odrážet zásadu „kdo znečišťuje, ten platí“, která je jádrem politiky EU v oblasti životního prostředí. Finance od těchto znečišťovatelů by pak měly pokrýt náklady na stavby a údržby silnic v celé unii.

Směrnice nabádá jednotlivé členské státy, aby zvážily zavedení jednodenních dálničních známek, které by pomohly zlepšit stav cestovního ruchu. Zároveň by tím skončilo drahé cestování například do Chorvatska, kdy je potřeba v Rakousku a Slovinsku kupovat několikadenní a tedy i zbytečné kupóny. EU pak navrhuje, aby byly tyto kupóny cenově zastropované a tím dostupné i pro občasné řidiče a výhodné pro ty, kteří dálnici využijí jen pro tranzit.

EU ale zdůraznila, že v žádném případě nenutí jednotlivé státy zavádět nové dálniční známky, ale pokud se tak rozhodnou učinit, budou se muset držet těchto pravidel.

Konec známek pro nákladťáky

Součástí směrnice je i povinné zrušení dálničních známek pro těžká nákladní auta a **autobusy**. Povinně budou muset přejít na systém **mýtného**, ale naopak minibusy a dodávky by měly mít možnost používat viněty. I v tomto jde o zavedení poplatků za ujetou vzdálenost.

Pravidlo zrušení známek pro nákladní auta bude muset být zavedeno do osmi let. Zavedení jednodenních známek má proběhnout nejpozději do roku 2024. Jednotlivé státy by měly snížit či zcela zrušit dálniční poplatky těm automobilům, které nezatěžují životní prostřední. Nová směrnice se má týkat hlavně silnic a dálnic, na jejichž stavbě či udržování se finančně podílí EU. Jde o takzvanou transevropskou silniční síť TEN-T. V Česku jde o dálnice prvních tříd a dálnice v délce asi 2600 kilometrů.

SEKCE: Auto-moto

KLÍČOVÁ SLOVA: autobusy (1x), mýtného (1x)

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