

Report: 28.06.2022 07:55:00 - 29.06.2022 07:55:00

Články v reportu: 5 Duplicitní (Odstraněné): 7

[Celkový počet článků: 12]

Instituce (2)

Instituce (2)

ČESMAD BOHEMIA (1)

ČESMAD BOHEMIA (1)

Doprava (2)

Nákladní doprava (2)

Supertéma: Instituce (2)

Téma: Instituce (2)

[1. Nový rondel pod nápořem kamionů: silnice v Přerově potřebuje po dvou měsících havarijní opravu](#) Olomoucká drbna - Zprávy

[2. Elektromobily už najely přes milion a půl kilometrů, další plány jsou smělé](#) Systémylogistiky.cz - Články

Supertéma: ČESMAD BOHEMIA (1)

Téma: ČESMAD BOHEMIA (1)

[3. Daň z nafty asi nízká zůstane](#) MAFRA, a.s. - Lidové noviny

Supertéma: Doprava (2)

Téma: Nákladní doprava (2)

[4. Volvo testuje vodíkový truck s 1000km dojezdem a 15minutovým tankováním](#) Svethardware.cz - Články

[5. Indové, Pákistánec a Srílánčan se do návěsu prořezali střechou](#) Zdarskypruvodce.cz - Články

1. Nový rondel pod nápořem kamionů: silnice v Přerově potřebuje po dvou měsících havarijní opravu

  
seznam | nahoru


Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
28.06.2022 (15:19:21)	Internet	Instituce	Olomoucká drbna - Zprávy	Stanislav Heloňa

[Otevřít originál](#) | [Otevřít detail](#) | [Přeložit článek](#)

Provizorní kruhový objezd na okraji Přerova u pekárny Racek vyřešil vleklý problém výjezdu z vedlejších ulic na frekventovanou spojnici města se Zlínem a dalšími obcemi, s novou stavbou se pojí ale také starosti. Betonové bloky, které tvoří střed okružní křižovatky, už několikrát během dvou měsíců provozu pobourali řidiči **kamionů**. Navíc došlo i k poškození povrchu vozovky, který na konci jara **ŘSD** nechalo zrekonstruovat.

Před plánovanou rozsáhlou přestavbou silnic v lokalitě ulic Tovární – Durychova a Gen. Štefánika nechal Přerov na křižovatce vybudovat kruhový objezd, který umožňuje bezpečnější a rychlejší průjezd. Prozatímní řešení vzniklo s využitím dopravního značení a betonových bloků, které tvoří prstenec uprostřed křižovatky. Hned první den po zprovoznění do něj však naboural řidič zahraničního kamionu a od té doby se nehoda ještě několikrát zopakovala.

„Zatím k této situaci došlo asi čtyřikrát. Všechny vlečné křivky a další normy jsou přitom u křižovatky nastavené tak, jak mají být. K těmto parametrům se vyjadřuje jak krajský úřad, tak dopravní policie či dopravní inženýři. Projekt byl řádně schválený,“ říká přerovský radní pro dopravu **Tomáš Navrátil** (ANO).

Podle něj problémy vznikají kvůli nedostatečné pozornosti některých řidičů nákladních vozů. „Z praxe vím, že kamion je to úplně bez problémů schopný obkroužit. Ale když někdo jede na tempomat, zaregistruje křižovatku pozdě, tak už s tím moc neudělá. Do okružní křižovatky někteří řidiči vjedou příliš rychle a pak už to nestihnou stočit a betonové panely mohou zadní částí návěsu pobořit. Tak to prostě bohužel je,“ konstatoval Navrátil.

V posledních dnech řeší v této lokalitě také další nedostatek. Zánovní asfaltový povrch vozovky je na několika místech porušený a vady se rozprostírají přes výraznou část kruhového objezdu. „Řešíme se zhotovitelem havarijní opravu v co nejkratší době. Vlastníkem komunikace a údržbu na tomto úseku provádí Ředitelství silnic a dálnic. Město Přerov platilo okružní křižovatku, ale komunikace je ve vlastnictví státu,“ uvedl radní Navrátil.

Nejen toto místo je pod zátěží kamionové dopravy, kterou se snaží vedení Přerova ve městě omezit, avšak kvůli chybějícímu úseku D1 oblast dál čeká na vytouženou redukci počtu těžkých vozidel v ulicích. „Stavba průpichu je vynikající, ale troufám si říct, že dokud nebude dokončena dálnice D1, tak se Přerovu neuleví. Z pozice krajského náměstka pro dopravu se snažím absolvovat všechna možná jednání, která by vedla k povolení a zahájení stavby, nicméně investorem je **Ředitelství silnic a dálnic**,“ tvrdí náměstek hejtmána Olomouckého kraje **Michal Zách** (ODS) s připomenutím další důležité dopravní stavby, takzvaného průpichu, který má být dokončený letos na podzim.

Kamiony by se měly Přerovu vyhýbat, zákazy vjezdu aut s vysokou tonáží jejich řidiči ale příliš nedodrží. „Dokud na místě není dopravní hlídka a nepadají tvrdé sankce, tak jsme na to krátkí, jak z pohledu města, tak i kraje,“ miní náměstek Zách.

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

DUPLICITNÍ S: Nový rondel pod nápurem kamionů: silnice v Přerově potřebuje po dvou měsících havarijní opravu (Olomoucká drbna - Zprávy, Nákladní doprava);



2. Elektromobily už najely přes milion a půl kilometrů, další plány jsou smělé

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
28.06.2022 (22:30:13)	Internet	Instituce	Systemylogistiky.cz - Články	NEZNÁMÝ

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Řada logistických providerů využívá v zájmu udržitelnosti alternativní pohony vozidel a pochopitelně i elektromobilitu. Například společnost DB Schenker informuje, že v evropské přepravní síti už jeho vozidla na elektrický pohon najela více než 1,5 milionu kilometrů. Do roku 2030 firma plánuje zajišťovat svozy a doručování ve městech výhradně elektromobily.

DB Schenker v červnu v Berlíně uspořádal Sustainable Logistic Forum, na kterém vystoupil i spolkový ministr pro dopravu a digitalizaci Volker Wissing: „Abychom dosáhli cílů spojených se změnou klimatu, musíme dekarbonizovat sektor nákladní dopravy. Elektrické pohony již dokázaly svou sílu ve městech a při logistice „poslední míle“. Významně přispívají k udržitelnému snižování emisí z dopravy.“

Firma již v klíčových oblastech své činnosti dosáhla znatelného pokroku směrem k účinnější ochraně klimatu. „Chceme, aby společnost DB Schenker, stejně jako DB Group, byla uhlíkově neutrální do roku 2040. Čeká nás ještě dlouhá cesta, na kterou se musíme připravit už nyní,“ říká Levin Holle, předseda dozorčí rady Schenker AG.

Na společném cíli posouvat bezemisní pozemní přepravy kupředu spolupracuje DB Schenker se zasilateli a spedičními společnostmi. „Investujeme do ekologických dodavatelských řetězců, ačkoliv náklady na ochranu klimatu jsou velmi vysoké. Náš apel směřuje k zákazníkům: Naše nabídka ekologických přeprav je zde, nyní nadešel čas, aby se zvýšila poptávka a také ochota za čisté přepravy zaplatit,“ sděluje generální ředitel DB Schenker Jochen Thewes.

První elektricky poháněné nákladní vozidlo nasadil DB Schenker v Berlíně v roce 2017. Dnes čítá e-flotila v evropské přepravní síti 79 vozidel. Díky sériově vyráběným nákladním automobilům s elektrickým pohonem od významných výrobců je DB Schenker ve své sběrné síti schopen zajistit doručení bez emisí CO2 ve více než 60 lokalitách po celé Evropě. Ve 24 evropských městech se pro městskou logistiku používá také na 60 nákladních elektrokol.

Diskusní platformu Sustainable Logistic Forum zorganizoval DB Schenker u příležitosti 150. výročí od založení společnosti. Jak firma zdůrazňuje, trhu tak opět vysílá signál, aby dále zintenzivnil společné úsilí o ekologická přepravní a logistická řešení.

Otázkou nicméně zůstává, poznamenává redakce časopisu a webového portálu Systémy Logistiky, zda a případně do jaké míry podobným snahám (ne)nahrává současná složitá ekonomická situace. V nejbližší době je možné očekávat, že lidé i podniky budou muset v mnoha případech stále intenzivněji řešit závažné problémy související třeba s dramatickým růstem cen za energii i další komodity. Jejich prioritou pak mohou být „přízemnější“ starosti včetně samotného udržení podnikání.

Elektromobily už najely přes milion a půl kilometrů, další plány jsou smělé

Řada logistických providerů využívá v zájmu udržitelnosti alternativní pohony vozidel a pochopitelně i elektromobilitu. Například společnost DB Schenker informuje, že v evropské přepravní síti už jeho vozidla na elektrický pohon najela více než 1,5 milionu kilometrů. Do roku 2030 firma plánuje zajišťovat svozy a doručování ve městech výhradně elektromobily.

DB Schenker v červnu v Berlíně uspořádal Sustainable Logistic Forum, na kterém vystoupil i spolkový ministr pro dopravu a digitalizaci Volker Wissing: „Abychom dosáhli cílů spojených se změnou klimatu, musíme dekarbonizovat sektor nákladní dopravy. Elektrické pohony již dokázaly svou sílu ve městech a při logistice „poslední míle“. Významně přispívají k udržitelnému snižování emisí z dopravy.“

Firma již v klíčových oblastech své činnosti dosáhla znatelného pokroku směrem k účinnější ochraně klimatu. „Chceme, aby společnost DB Schenker, stejně jako DB Group, byla uhlíkově neutrální do roku 2040. Čeká nás ještě dlouhá cesta, na kterou se musíme připravit už nyní,“ říká Levin Holle, předseda dozorčí rady Schenker AG.

Na společném cíli posouvat bezemisní pozemní přepravy kupředu spolupracuje DB Schenker se zasilateli a spedičními společnostmi. „Investujeme do ekologických dodavatelských řetězců, ačkoliv náklady na ochranu klimatu jsou velmi vysoké. Náš apel směřuje k zákazníkům: Naše nabídka ekologických přeprav je zde, nyní nadešel čas, aby se zvýšila poptávka a také ochota za čisté přepravy zaplatit,“ sděluje generální ředitel DB Schenker Jochen Thewes.

První elektricky poháněné nákladní vozidlo nasadil DB Schenker v Berlíně v roce 2017. Dnes čítá e-flotila v evropské přepravní síti 79 vozidel. Díky sériově vyráběným nákladním automobilům s elektrickým pohonem od významných výrobců je DB Schenker ve své sběrné síti schopen zajistit doručení bez emisí CO2 ve více než 60 lokalitách po celé Evropě. Ve 24 evropských městech se pro městskou logistiku používá také na 60 nákladních elektrokol.

Diskusní platformu Sustainable Logistic Forum zorganizoval DB Schenker u příležitosti 150. výročí od založení společnosti. Jak firma zdůrazňuje, trhu tak opět vysílá signál, aby dále zintenzivnil společné úsilí o ekologická přepravní a logistická řešení.

Otázkou nicméně zůstává, poznamenává redakce časopisu a webového portálu Systémy Logistiky, zda a případně do jaké míry podobným snahám (ne)nahrává současná složitá ekonomická situace. V nejbližší době je možné očekávat, že lidé i podniky budou muset v mnoha případech stále intenzivněji řešit závažné problémy související třeba s dramatickým růstem cen za energii i další komodity. Jejich prioritou pak mohou být „přízemnější“ starosti včetně samotného udržení podnikání.

SEKCE: Doprava a logistika

KLÍČOVÁ SLOVA: ministr (2x), dopravu (2x), nákladní (2x)

DUPLICITNÍ S: Elektrická vozidla DB Schenker najela již 1,5 milionu kilometrů (Dnoviny.cz - Silniční doprava, Instituce); Elektromobily už najely přes milion a půl kilometrů, další plány jsou smělé (Systemylogistiky.cz - Články, Nákladní doprava); Elektrická vozidla DB Schenker najela již 1,5 milionu kilometrů (Dnoviny.cz - Silniční doprava, Nákladní doprava);

3. Daň z nafty asi nízká zůstane

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
28.06.2022 (23:00:03)	Tisk	ČESMAD BOHEMIA	MAFRA, a.s. - Lidové noviny	MIROSLAV PETR

Otevřít originál | Otevřít detail



Česká sazba daně z nafty patří k nejnižším v EU Stát zvažuje, že slevu pro diesel auta prodlouží natrvalo

Od začátku července figuruje Česko v pětici unijních zemí s nejnižší spotřební daní z nafty – na hranici minima, které Brusel povoluje. A zdá se, že tomu bude natrvalo. Daňová výhoda podle vládních plánů neskončí 30. září září, jako tomu bude s velkou jistotou u benzínu.

Spotřební daň z obou pohonných hmot snížilo Česko v souvislosti s vysokými cenami paliv jako pomoc řidičům osobních aut i kamionovým přepravcům počínaje 1. červnem, a to na čtyři měsíce do konce září. V obou případech o 1,5 koruny z litru. Ale vzhledem k tomu, že sazba z dieselu byla výrazně nižší než z litru benzínu, dostala se naftová daň až blízko ke hranici minima (v přepočtu 8,16 koruny z litru), které povoluje Evropská komise.

A Česko se tak rázem dostalo nízkou částkou své naftové daně do společnosti zemí, jako je už roky Bulharsko nebo Rumunsko a v poslední době vlivem protizdražovacích opatření formou snížení daně také Maďarsko, Polsko a od června Německo.

V případě benzínu je česká nyníjší snížená sazba 11,34 koruny z litru (EU minimum je 8,88 koruny z litru) devátá nejnižší v EU. Státu 40 procent z ceny paliva Samotná spotřební daň u nás tvoří skoro 18 procent z finální ceny dieselu a přes 21 procent z ceny benzínu. Společně se sazbou DPH 21 procent tvoří obě daně, inkasované státem, zhruba 40 procent (44 procent u benzínu) z koncové ceny pro řidiče. Ta se dnes pohybuje v průměru skoro 48 korun u benzínu a přes 48 korun u nafty.

Teď ministr financí Zbyněk Stanjura (ODS) v České televizi potvrdil, že vláda zvažuje ponechání snížené spotřební daně u nafty trvale. Důvodem je prý konkurenceschopnost s okolními zeměmi. Myšleno zejména pro české silniční dopravce, pro které jsou dopravci z okolních zemí s nízkou naftovou daní nepřijemnou konkurencí. U benzínu trvalé snížení nebo prodloužení ale vláda evidentně neplánuje.

„Jsem příznivec spíš trvalých než přechodných opatření,“ uvedl k tomu Stanjura. Pokud se podle něj vládní koalice na trvalém snížení daně u nafty shodne, musí o tom vláda rozhodnout ještě do konce srpna.

Generální tajemník sdružení autodopravců **Česmad Bohemia** Vojtěch Hromíř potvrdil, že šance na zachování nižší sazby daně u nafty vyplývá i ze stále pokračujícím financí. „Chceme na dalším jednání předložit analýzu dat, jak se snížení sazby z nafty u nás projevilo u konkurenci a že to našim dopravcům pomáhá,“ uvedl Hromíř pro LN.

O tom, že stát nakonec prodlouží snížení daně z nafty, jsou přesvědčeni i odborníci z petrolejářské branže. Podle šéfa Unie nezávislých petrolejářů Ivana Indráčka jsou pro to dva důvody. „**Česmad** je silný hráč a umí úspěšně vyjednávat. Uspěl podobně už před rokem a půl se snížením daně z nafty o korunu u tehdejších ministrů Havlíčka a Schillerové,“ říká Indráček.

Druhým argumentem podle něj může být samotná vysoká inflace v Česku. Vysoká cena nafty se promítá vlivem přepravních nákladů dopravců prakticky do všech cen zboží i celé ekonomiky státu.

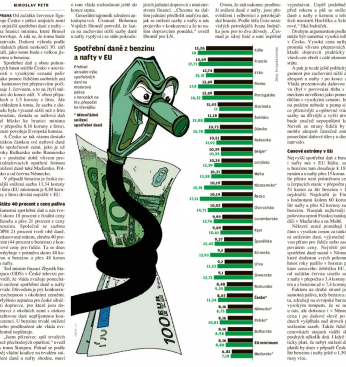
A pak je tu ale ještě politický argument pro zachování nižší daně alespoň u nafty i po konci září. Vláda prezentovala daňovou slevu (byť v porovnání třeba s Německem nevelkou) jako pomoc řidičům s vysokými cenami. Jenže na podzim nebude u pump situace příznivější a opětovné vrácení sazby na dřívější a vyšší úroveň bude značně nepopulární krok. Nevolí ze strany řidičů by tak mohlo alespoň částečně zmírnit ponechání daňové úlevy u dieselu natrvalo. Cenové extrémy v EU Nejvyšší spotřební daň z benzínu i nafty má v EU Itálie, sazba u benzínu tam dosahuje k 18 korunám a u nafty přes 15 korun. Itálie přesto není průměrnou cenou u čerpacích stanic v přepočtu přes 51 korun za litr benzínu v Unii nejdražší. Nejdražší je Finsko s hodnotami kolem 60 korun za litr nafty a přes 62 koruny za litr benzínu. Naopak nejlevnější (za polovinu oproti Finsku) tankují řidiči v Maďarsku a na Maltě.

Některé země pomáhají řidičům s vysokou cenou za tankování snížením daní, výjimečně slevou přímo pro řidiče nebo zastropováním ceny. Největší pokles spotřební daně nastal v Německu, které drahotou svých pohonných hmot roky patřilo v horním příčkách cenového žebříčku EU, ale od začátku června srazilo sazbu z nafty v přepočtu o 3,4 koruny z litru a z benzínu až o 7,4 koruny.

Faktem na druhé straně je, že samotná paliva, tedy benzin a nafta, zdražují na evropské burze tak vysokým tempem, že se nejen u nás, ale dokonce i v Německu cena i po daňové slevě po pár dnech vyšplhala nad úroveň před snížením sazeb. Takže řidiči na cenovkách stojanů viděli slevu pouhých několik dnů. I když fakticky platí, že nebyť snížení daně, platili by dnes v případě Česka za litr benzínu i nafty ještě o 1,50 koruny více.

Daň z nafty asi nízká zůstane

Česká sazba daně z nafty patří k nejnižším v EU • Stát zvažuje, že slevu pro diesel auta prodlouží natrvalo



SEKCE: Zpravodajství

MUTACE: Morava

KLÍČOVÁ SLOVA: Česmad (2x), bohemia (1x)

DUPLICITNÍ S: Daň z nafty asi nízká zůstane (MAFRA, a.s. - Lidové noviny, ČESMAD BOHEMIA, Čechy); Daň z nafty asi nízká zůstane (MAFRA, a.s. - Lidové noviny, tajemník, Morava); Daň z nafty asi nízká zůstane (MAFRA, a.s. - Lidové noviny, tajemník, Čechy);



4. Volvo testuje vodíkový truck s 1000km dojezdem a 15minutovým tankováním

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
28.06.2022 (08:58:07)	Internet	Nákladní doprava	Svethardware.cz - Články	Milan Šurkala

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Velkou otázkou pro budoucnost je doprava. Budeme jezdit v baterkových elektrických autech, vodíkových nebo na syntetická paliva? Volvo to zkouší jak s elektřinou z baterek, tak nově i z vodíku. Jeho taháč má takto ujet 1000 km na jedno tankování.

Elektrická energie je obrovským tématem pro budoucnost. Ať už se jedná o napájení našich počítačů a spotřebičů, ukládání energie našich mobilních zařízení nebo způsob pohonu budoucích dopravních prostředků. Potenciálních řešení je mnoho, žádné ale nevypadá být bezproblémové. Syntetická paliva jsou jakousi recyklací CO₂, nicméně energeticky stále dost náročnou a je otázkou, kolik se vlastně ušetří. Elektrická akumulátorová vozidla mají problém především v akumulátorech. I když se postupně zlehčují, stále jsou velmi těžké, většina z nich vyžaduje spoustu problematických prvků (i když to částečně řeší např. LFP nebo přechod od lithia k jiným prvkům), cena je nadále dost vysoká, bezpečnost při poškození je zatím problém (i zde je částečným řešením LFP a hodně se očekává také od pevných elektrolytů, baterií typu solid-state), otázkou je také recyklace a její náročnost. U některých akumulátorových řešení je problémem také životnost. A pak tu máme vodík.

Některé firmy jej chtějí spalovat ve spalovacích motorech, jiné zase převádět na elektřinu v palivových článcích. K těm patří i společnost **Volvo**. Ta vyvíjí a prodává elektrické nákladní vozy "na baterky", ale zkouší to nově i s vodíkovými. Zde připomeňme, že to zkoušela i konkurenční Scania, která vodík shledala jako horším řešením a větší smysl vidí v baterkách (a to i v nákladních vozech). Výhodou vodíkového Volva má být větší dojezd 1000 km (akumulátorová Tesla Semi např. slibuje 500 nebo 800 km dle verze) a rychlejší tankování za 15 min (Semi 80% nabití za 30 minut). Dva palivové články od společnosti cellcentric (joint venture Volvo Group a Daimler Truck AG) dokážou dodat elektřinu s 300 kW. Z výfuku pak jde jen vodní pára.

Pilotní testy se zákazníci začnou za několik let a budou-li testy úspěšné, předpokládá se prodej vodíkových nákladních vozů Volvo koncem tohoto desetiletí. A zde se dostáváme k dalšímu problému vodíku. Jestli mají akumulátorová elektrická vozidla nedostatečnou nabíjecí infrastrukturu, s vodíkem to není o nic lepší, spíše naopak. Otázkou je i jeho výroba. Dnes je to především z fosilních paliv a i zelený vodík z obnovitelných zdrojů má problém. Zde je totiž na místě ptát se, zda není lepší vyrobenou elektřinu použít ke ztrátovému nabití akumulátoru a pak ji použít v elektromotoru, než těch ztrát mít hned několik a elektřinu použít ke ztrátové výrobě vodíku, ztráty vzniknou i nutností jeho stlačení, a pak z něj opět ztrátově vyrobíme elektřinu v palivovém článku (která se navíc částečně může využít přes akumulátor jako u klasického elektromobilu kvůli nestálosti odebraného výkonu). Zase ale nemusíme tahat tuny navíc v těžkých akumulátorech, což je zejména u **nákladní dopravy** problém. Takže co je vlastně lepší?

Zdroj: techspot.com, volvo Trucks.com

SEKCE: IT a komunikace

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

5. Indové, Pákistánec a Srílánčan se do návěsu prořezali střechou

seznam | nahoru



ZDÁRSKÝ PRŮVODCE

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
29.06.2022 (07:42:22)	Internet	Nákladní doprava	Zdarskypruvodce.cz - Články	NEZNÁMÝ

[Otevřít originál](#) | [Otevřít detail](#) | [Přeložit článek](#)

Vysočina / Podezřelé zvuky uslyšel z nitra **kamionu** převážejícího nábytek **zahraniční** řidič, který zastavil ve středu 22. června ve dvě hodiny v noci na odpočívadle na 96. kilometru dálnice D1 ve směru na Prahu. Prostřednictvím telefonátu obsluhy benzinového čerpadla na místo dorazili dálniční policisté z Velkého Beranova a hlídka cizinecké policie. Ti zjistili, že navěs je řádně zaplombovaný, načež je vystřídal celníci, kteří po otevření návěsu, jenž byl prakticky až do stropu naložený nábytkem, objevili pětici migrantů bez jakýchkoliv dokladů totožnosti. Ti se donutit dostali poté, co rozřezali plachtu ve stropní části návěsu, přičemž pak otvory přelepili.

„Provéřením v příslušných databázích policisté zjistili, že se jedná o tři státní příslušníky Indie, jednoho státního příslušníka Pákistánu a jednoho státního příslušníka státu Srí Lanka. Muži byli ve věku od dvaceti do sedmačtyřiceti let. Všichni údajně nastoupili do návěsu kamionu na území Rumunska a chtěli se v úkrytu dostat do Francie nebo Itálie,“ informovala policejní mluvčí Dana Čírtková.

Nelegální migranti byli s pomocí tlumočnicka vyslechnuti, aby s nimi bylo zahájeno správní řízení ve věci jejich vyhoštění z území České republiky; zatím byli převezeni do zařízení pro zajištění cizinců v Balkové.

SEKCE: Kraje, Města a obce

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