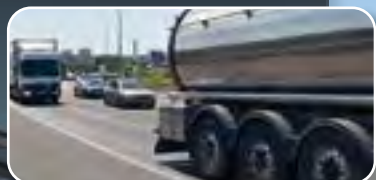


# TRANSPORT MAGAZÍN



Aktivity Sdružení



Zprávy ze světa



Země e-mobilitě  
zaslíbená



Citroen Berlingo M Profi+  
1.5 BlueHDi EAT8 (96 kW)



Cesta vznětového motoru





## ÚVODNÍK



Vážení členové a přátelé Sdružení ČESMAD BOHEMIA,

minulý měsíc mě při psaní úvodníku plně zaměstnala sršeň asijská, která se rozhodla ke své expanzi po Evropě drze využít kamionové dopravy. Musím přiznat, že oproti nástupu bezuhlíkové dopravy to bylo téma vyložené osvěžující, leč je nutné svět hmyzu opustit a vrátit se k alternativním pohonům. Za necelé dva měsíce se totiž budou konat volby do Evropského parlamentu, a ty by mohly být velmi důležité až zásadní pro pokračování a rychlost zavádění elektromobility a Green Dealu vůbec. Stejně tak pro tuto agendu budou významné volby amerického prezidenta 5. listopadu, což potvrzuje i šéf automobilky Alfa Romeo Jean Phillip Imparato, který o elektrické budoucnosti italské ikonické značky odmítá před těmito volbami spekulovat. Pro ty, kteří blouzní o nastupující totalitě v Evropě a Americe, připomeňme, že volby v Rusku a v Číně nikoho v souvislosti s CO<sub>2</sub> nezajímaly. A že tohoto plynu neprodukuje málo.

Současná evropská politická reprezentace se totiž do elektromobility zamílovala přímo bezhlavě a zdá se, že ji hodlá prosazovat i přes značný odpor spotřebitelů. Zatím to s námi sice řešili převážně po dobrém, ale jak docházejí peníze na dotace, bude se čím dál více akcentovat to po zlém. V nákladní dopravě, kde je situace s prodeji kvůli zcela nevyhovující nabídce techniky přímo katastrofální, již takové snahy nabírají konkrétní podobu. Přírážku k mýtnému, které zatím kromě nás zavedlo Německo, Polsko, Rakousko, část Belgie a další se chystají, asi nepřehlédl nikdo. Přesto, že zvláště v Německu se jedná o velmi citelné zdražení, většina dopravců s pořízením tahače za deset milionů, který ujede 250 kilometrů, ze záhadných důvodů stále otálí. Pravda, s vozidly vyrobenými po roce 2019 se dá ještě na několik let dostat do energetické třídy umožňující v SRN slevu na mýtném až 1,6 centu na kilometr, tedy zhruba 40 haléřů. Způsob, jakým se k tomu výrobce dopravuje, je poměrně bizarní. Produkci CO<sub>2</sub> pochopitelně nikdo neměří, ale emisní náročnost se vypočítává z docela ukrutného vzorce. Jeho proměnné jsou nejen motor a jeho spotřeba, ale třeba i instalace kamer místo zrcátek, použití spojlerů, krytů kol a dalších záležitostí. Přitom vznikají takové absurdní situace, že když máte hliníková kola neumožňující montáž hnusných, ale aerodynamických poklic, automaticky se odečtou i boční spojler.

No nic. Bateriová auta však stále jaksí nejdou na odbyt, a tak Evropský parlament hodlá přitvrdit a uložit dopravcům povinné cíle pro nákup těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi, tj. s baterkami. Mělo by se to týkat flotil velkých dopravců, což samo o sobě vytváří pochybné konkurenční prostředí, a to nechceme ani pomyslet na mimounijní hordy dopravců, které by okamžitě zaplavily trh se starými poctivými diesely. ČESMAD BOHEMIA proti takovému násilnému vnucování jediného správného řešení od začátku s celou Uníí silniční dopravy IRU protestuje, ostatně můžete se připojit i vy vyplněním dotazníku, ke kterému vás navedou naše internetové stránky nebo Facebook. Je šance, že se toto opatření podaří zvrátit již v zárodku a nový EP si na něj už nevzpomene. Je ale také velká šance hraničící s jistotou, že zastánci dekarbonizace

přijdou s jinými nápady, jak poručit silničním dopravcům co nakupovat a v čem jezdit, a jejich prostřednictvím pak konečně i větru a dešti. Letos ovšem máme příležitost vyložit své trumfý a 7. a 8. června 2024 přijít k volbám do Evropského parlamentu. Bylo by povzbuzující tímto demokratickým způsobem trochu pootočít kormidlem dějin a zarejdrovat do realističtějších vod.



Martin Felix  
šéfredaktor

## TRANSPORT MAGAZÍN

měsíčník Sdružení automobilových dopravců

### VYDÁVÁ

Sdružení automobilových dopravců  
ČESMAD BOHEMIA, z. s.

### REDAKČNÍ RADA

#### Šéfredaktor

Martin Felix  
Tel: +420 731 131 331  
E-mail: [martin.felix@cesmad.com](mailto:martin.felix@cesmad.com)

#### Členové

Jana Sláchalová  
Michaela Havelková,  
Mgr. Vojtěch Hromří,  
Ing. Jan Medveď  
Ing. Zdeněk Pikous  
Martin Cihelka  
Carlos Sardá

### PŘÍJEM INZERCE

Carlos Sardá  
odbor public relations  
Tel.: +420 241 040 119  
E-mail: [carlos.sarda@cesmad.com](mailto:carlos.sarda@cesmad.com)  
[redakce@cesmad.com](mailto:redakce@cesmad.com)

### GRAFICKÁ ÚPRAVA, SAZBA & ZLOM

Carlos Sardá  
**Foto na obálce:**  
Martin Felix

### ADRESA REDAKCE

Nad Sokolovnou 117/1  
147 00 Praha 4  
Tel.: +420 241 040 119  
Fax: +420 241 040 180  
E-mail: [redakce@cesmad.com](mailto:redakce@cesmad.com)  
<http://www.prodopravce.cz>

### TISK

T-STUDIO, s. r. o.  
Děkánská vinice I. 5/987, Praha 4

Toto vydání bylo předáno  
do tisku dne 12. 4. 2024

*Podávání novinových zásilek povoleno Českou  
poštou, s. p. odštěpný závod Přeprava, č. j.  
2116/99 ze dne 20. 5. 1999. Zapsáno do evidence  
periodického tisku pod číslem MK ČR E 0037.*

ISSN 2533-3666

### Regionální pracoviště Sdružení

**Praha** - Nad Sokolovnou 117/1, 147 00 Praha 4

Tel: 241 040 126, E-mail: [paha@cesmad.com](mailto:paha@cesmad.com)

**Brno** - Podhájí 1a, 621 00 Brno – Rečkovice

Tel: 549 274 350, E-mail: [brno@cesmad.com](mailto:brno@cesmad.com)

**Ostrava** - Na Obvodu 3012/19, 703 00 Ostrava

Tel: 596 618 930, E-mail: [ostrava@cesmad.com](mailto:ostrava@cesmad.com)

**Hradec Králové** - Koutníkova 272, 501 01 Hr. Králové

Tel: 495 537 221, E-mail: [hradec@cesmad.com](mailto:hradec@cesmad.com)

**Ústí nad Labem** - U Trati 3448/10, 400 01 Ústí n. Labem

Tel: 475 209 102, E-mail: [usti@cesmad.com](mailto:usti@cesmad.com)

**Č. Budějovice** - Pekárenská 77, areál GW Jihostrans,

370 04 Č. Budějovice, Tel: 387 425 949,

E-mail: [budejovice@cesmad.com](mailto:budejovice@cesmad.com)

**Plzeň** - Domažlická 174, 314 55 Plzeň

Tel: 377 388 488, E-mail: [plzen@cesmad.com](mailto:plzen@cesmad.com)

[WWW.PRODOPRAVCE.CZ](http://WWW.PRODOPRAVCE.CZ)

## Z ČINNOSTI SDRUŽENÍ

Aktivity Sdružení.....	3
Minimální a zaručená mzda.....	3
Povolování zvláštního užívání.....	3
Ukrajina, Turecko a třetí státy.....	4
Ze sekce osobní dopravy.....	4
Z Bruselu.....	5
Mýto D1.....	5
Vysokorychlostní vážení WIM.....	5
Ze sekce nákladní dopravy.....	6
Předsednictvo jednalo společně s předsedy regionů.....	7

## SILNIČNÍ DOPRAVA

Zprávy ze světa.....	8
Letní záказы jízdy v Rakousku.....	8
Požadavek na dodatečné dokumenty v Polsku.....	8
Jak doplatit chybně nastavené nápravy v českém mýtném systému.....	9
Mýtné v Německu od 1. července 2024 i pro vozidla nad 3,5 t.....	9
Oprava rakouského tunelu Arlberg.....	9
Omezování průjezdu nákladních vozidel v Rakousku.....	10
Kalkulátor pro výpočet mýta v Maďarsku pro autobusy.....	10
Základy jízdy v evropských státech - květen 2024.....	11

## ŠKOLENÍ & BEZPEČNOST

Školení, kurzy, semináře.....	12
-------------------------------	----

## EKOLOGIE

Země e-mobilitě zaslibená.....	15
HYLA pro Nikolu v Kanadě.....	16
Poprvé bavorským megawattem.....	17
Trojčipá hvězda v Číně.....	18
Za společným cílem.....	19
Mercedes Actros L ProCabin.....	20
O 153 elektrických % více.....	21
Volta Trucks je zpět.....	22
Vydařená oslava.....	23
Udržitelná výrobní společnost?!?.....	24
Střípky elektro.....	25

## TECHNIKA

Citroen Berlingo M Profi+ 1.5 BlueHDi EAT8 (96 kW).....	26
Peugeot e-Partner.....	30
Střípky trucks.....	32
ZF konetktivita pomáhá.....	33
Evropský soudní dvůr zamítl odvolání společnosti Scania... ..	34
DAF Efficiency Champion.....	36
Novinky u Ford Trucks.....	39
Střípky vans.....	40
Cesta vznětového motoru.....	41



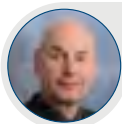
Najdete nás také na:





# Z ČINNOSTI SDRUŽENÍ

## AKTIVITY SDRUŽENÍ V OBLASTI LEGISLATIVY A MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ



Jan Medved  
vedoucí odboru legislativy a mezinárodních vztahů

Foto: Carlos Sardá

### MINIMÁLNÍ A ZARUČENÁ MZDA

Vzhledem k rozhodnutí vlády změnit systém určování minimální mzdy a s plánovaným omezením (zrušením) mzdy zaručené pokračovaly diskuse jednak se sociálním partnerem, odborovým svazem dopravy, tak i s politiky. Situaci značně zkomplikovala vláda, která sice odsouhlasila zrušení zaručených mezd od roku 2025, ale současně navrhla, aby se od 1. 6. 2024 zvýšila o dva tisíce korun pátá skupina zaručené mzdy. Tento nekoncepční přístup logicky vyvolal mezi dopravci značnou nevoli. Měnit pravidla pro výši mzdy uprostřed roku, kdy kromě politického neexistuje žádný nečekaný inflační důvod, je jednak nestandardní, ale současně i znak neznalosti podnikatelského prostředí. Dopravci už mají uzavřené kolektivní smlouvy na rok 2024 včetně mzdové části a dalšího odměňování a zásah „zvenku“ negativně naruší u většiny z nich plánovaný rozpočet na rok 2024. Zvýšená zaručená mzda jako taková by velký problém nebyl, ale od páté skupiny zaručení mzdy je odvozená i odměna za čekání mezi spoji, kde řidiči dostávají 90 % sazby zaručené mzdy. Přitom čekání mezi spoji, náklady na ně jako takové, dopravcům objednatelé nevalorizují. Téma bylo i hlavním bodem jednání odborné sekce osobní dopravy viz níže, která se rozhodla zabojovat a pověřila sekretariát Sdružení k jednání jak s politiky, tak odbory s cílem změnit nekoncepční rozhodnutí vlády a pátou skupinu nezvyšovat, když je schváleno její zrušení od roku 2025. Pro účely jednání sekretariát udělal rychlý průzkum mezi autobusovými dopravci, jak velké je procento čekání mezi spoji k celkové pracovní době řidičů a jaký dopad do nákladů by to pro dopravce znamenalo.

Novela zákoníku práce, která ruší zaručené mzdy, má nabýt účinnosti od 1. 7. 2024, aby MPSV mohlo do 31. 8. 2024 vyhlásit predikci průměrné mzdy na rok 2025 a do 31. 9. 2024 potom stanovit sazbu minimální mzdy na rok 2025. Ministr Jurečka ohlásil, že minimální mzda v roce 2025 bude na úrovni 42,2 % průměrné mzdy. Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 podle ČSÚ vzrostla průměrná nominální mzda o 6,3 procent na 46 013 korun, očekávaná průměrná mzda pro rok 2024 činí 43 967 korun. V roce 2022 to bylo 38 911 korun a v roce 2023 stoupla na 40 324 korun.

### POVOLOVÁNÍ ZVLÁŠTNÍHO UŽÍVÁNÍ

Prezident republiky podepsal další novelu zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, která mění, rozšiřuje kategorie vozidel, která mohou získat opakované (roční) povolení pro zvláštní užívání (nadměr). Zvětšení délky bylo na náš podnět, aby se umožnil výdej dlouhodobého (ročního) povolení i pro eko soupravy, které mají motorové vozidlo s aerodynamickými prvky, takže souprava je delší než nejběžnějších 25,25 metru. Novela zavádí i to, že řidič nebude odpovědný za přetížení, zjištěné při vysokorychlostním vážení WIM. Účinná by novela měla být od 1. 5. 2024.

Nové znění: Povolit lze

a) opakované zvláštní užívání dálnic a silnic a dále místních komunikací I. a II. třídy na území hlavního města Prahy v rozsahu uveřejněném Ministerstvem dopravy způsobem umožňujícím dálkový přístup nadměrným vozidlem po dobu 1 roku, nepřesahuje-li jeho

1. délka 25,25 metru, šířka 2,6 metru, výška 4,5 metru a hmotnost 48 tun a jde-li o jízdní soupravu tvořenou tažným vozidlem, přívěsem a návěsem nebo tažným vozidlem a 2 přívěsy, nebo
2. délka 30 metru, šířka 3,5 metru, výška 4,5 metru a hmotnost 60 tun a jde-li o nadměrné vozidlo neuvedené v bodě 1.

Objevil se však další, doufejme, že jen formální, problém s textem. Pokud budou úředníci ministerstva dopravy trvat striktně na textu, pak by to znamenalo, že nebudou dávat roční povolení pro soupravy o délce např. 26 metru, pokud souprava bude tvořena motorovým vozidlem a dvěma návěsy nebo návěsem a přívěsem, což je zřejmě nejčastější kombinace eko souprav EMS. Paradoxně by však mohli povolovat s roční platností soupravy až do 30 metru motorového vozidla s jedním dlouhým návěsem.

## UKRAJINA, TURECKO A TŘETÍ STÁTY

I v březnu pokračoval náš lobbying ve vztahu k ochraně dopravního trhu před nefér konkurencí dopravců ze třetích států. Z Turecka se konečně podařilo dostat třetizemní povolení pro české dopravce, tím jsme se vrátili do „normálního“ stavu bez liberalizace, který byl do poloviny minulého roku.

Ve vztahu k Ukrajině Evropská komise do určité míry zareagovala na naše požadavky a argumenty. Bohužel ale ne tak, že by se pro ukrajinské dopravce vrátila přepravní povolení, byť jsme navrhovali i výrazné zvýšení třeba až o 50 % ve srovnání s předválečným kontingentem. Povolení úředníci a politici jednoznačně odmítli. Do připravované nové dohody mezi EU a Ukrajinou

o silniční dopravě Komise navrhla jen nějaké kontrolní mechanismy. Na návrh Komise jsme samozřejmě reagovali s tím, že podle našeho názoru a zkušeností navržený dohled nemůže v praxi fungovat a nic na stavu nezmění. Komise např. navrhla, aby řidič každého ukrajinského vozidla, které prázdne vstupuje do EU, měl u sebe potvrzení, že prázdny jede pro náklad, který potom směřuje na Ukrajinu. Tím se podle Komise má zabránit, aby ukrajinští dopravci neprováděli v EU kabotáže a třetizemní přepravy. Dalším „regulačním“ prvkem má být to, že ukrajinský řidič musí mít ve vozidle doklad o tom, že je dopravce oprávněný podnikat. Přestupky mohou teoreticky vést k odebrání koncese. V případě, že vnitrostátní trh silni-

ní dopravy v určité zeměpisné oblasti (netušíme, co to je) zaznamená závažné narušení, které lze přičíst dohodě, může být dohoda v této zeměpisné oblasti pozastavena. Návrh je nyní v Radě, která musí dát Komisi mandát k jednání s Ukrajinou a Moldavskem. Naše výhrady jsme předali i ministru Kupkovi, aby při jednání ministrů dopravy zkusil ostatní státy a Komisi přesvědčit, že pomáhat Ukrajině je potřeba, ale ne tím, že se povolí prakticky bezbřehá liberalizace silniční dopravy. Zkoušíme přesvědčovat jak na domácí, tak unijní úrovni, nicméně poslední vývoj je takový, že s velkou pravděpodobností do konce června nová dohoda bude podepsána, s liberalizací dvoustranných přeprav, a zřejmě až do konce roku 2025

## ZE SEKCE OSOBNÍ DOPRAVY

Jednání vedl předseda R. Kusák. Z účasti na jednání sekce osobní dopravy se bohužel omluvil pozvaný ředitel KORDIS Jiří Horský.

Sekce velice podrobně diskutovala o postupu Sdružení ve vztahu k budoucnosti minimální a případně zaručené mzdy.

J. Medved' podal zprávu o jednání dopravní tripartity, V. Hromíř popsal jednání na dopravní sekci Asociace krajů. Hlavní motivací politiků evidentně je udržet klid před krajskými volbami. V zájmu toho politici před jednáním Asociace krajů navrhli zvýšení páté skupiny zaručené mzdy od 1. 6. 2024 o 2 000, korun. V. Hromíř jménem dopravců prezentoval na AK alternativní návrh, který už nepočítá se zaručenou mzdou, a je tak přímým přechodem do systému jen se mzdou minimální. Kraje si ale od jednání dopravní tripartity evidentně uvědomily, že zvýšení zaručené mzdy až na výjimky vlastně neznamená letos pro ně zvýšené náklady, takže nebudou muset dopravcům navýšení mezd a čekání mezi spoji kompenzovat. Svědčí o tom fakt, že odmítly zapsat povinnost kompenzace do zápisu z jednání asociace. Důvodem pro zvýšení zaručené mzdy od 1. 6. 2024 je pravděpodobně argumentace odborů, že tři roky se pátá skupina nezvedala, což má dopad na odměnu řidičů za čekání, a že to vyvolává napětí mezi řidiči. Některé kraje na jednání projevíly názor, že dopravci již realizované zvýšení financí na mzdy řidičům ani nedali, že nad strukturou odměňování řidičů nemají žádný dohled.

V souvislosti s jednáním o mzdách řidičů se ze strany předsedy OSD L. Pomajbíka objevila otázka na případné zapojení ČB do kolektivního vyjednávání s OSD.

Podle názoru dopravců se zvýšení odměny u čekání může promítnout zhruba jako 1 000, korun navíc měsíčně. Větší problém podle dopravců bude, že zaměstnanci, i přesto, že už teď mají vyšší základ, než je navrhovaná zaručená mzda, budou zvýšení i tak požadovat.

Navýšení zaručené mzdy u dopravců znamená riziko složité nové úpravy u již uzavřených kolektivních smluv. Kromě toho jde o přímý nárůst nákladů vinou zvýšení odměny za čekání, což se může lišit podle konkrétní struktury konstrukce odměňování u jednotlivých dopravců. Dopravci řidičům přidávali (museli) v průběhu posledních let, i když se zaručená mzda nezvyšovala. Důležité je podle dopravců i více odlišit výkon práce od čekání. Sekce se shodla, že užitečné by proto bylo mít kvalifikovaný odhad procenta čekání, a co bude znamenat zvý-

šení odměny za čekání o navrhovaných 11 korun celkově na obor. Členové ze statistik usoudili, že hrubým odhadem při podílu čekání 30 % je navýšení potřebných financí za čekání na úrovni 35–40 milionů. K dalšímu jednání jsou potřeba čísla, aby se minimálně v těch krajích, kde neproběhla kompenzace, bylo o co opřít. Dopravci vyjádřili obavu, že i když se najde a vypracuje důvod, kraje se budou bránit s odvoláním se na legislativu, zákon o zadávání veřejných zakázek apod. Š. Ševčík připomenul, že v minulosti se osvědčila cesta účelové dotace z MD, když došlo k dohodě o přesunutí řidičů do páté skupiny a zavedení čekání mezi spoji ve výši 90 % ZM. Do budoucna sekce odsouhlasila návrh, se kterým šlo Sdružení do jednání na Asociaci krajů. Sekce zadala úkol sekretariátu připravit a některým dopravcům poslat stručný dotazník k potřebným číslům pro jednání.



Foto: Carlos Sardá



## Z BRUSELU

Téma tachografů nové evoluce GEN2/V2 je stále živé. V minulém čísle Transport magazínu jsme informovali o dotazníku pro dopravce, jak jsou na tom s výměnami tachografů. Reakce členů byla velice dobrá, ze všech států jsme skončili na druhém místě, jen o několik málo více odpovědí poskytli francouzští dopravci. Za to určitě patří našim členům poděkování. Konečné výsledky za celou EU ještě nejsou zpracované, ale minimálně jeden důležitý závěr se zřejmě dá vyvodit. A to je fakt, že dopravci, kteří už retrofit zkusili, tak poměrně často narazili na technické překážky montáže. Do některých vozidel nový tachograf nešel namontovat, u některých vyžadoval nějaký technický zásah, u některých výměna trvala i několik hodin. Část potíží může působit zatím nezkušenost montážních dílen a pracovníků, ale vypadá to jako varovný signál zejména pro provozovatele starších aut, aby výměnu neodkládali. Rozhodně se nedá spoléhat na to, že bude nějaký odklad termínů, Komise velice pevně opakuje, že do konce letošního roku se musí vyměnit pro mezinárodní dopravu všechny analogové tachografy a všechny digitální, namontované do června 2019. A do 18. srpna 2025 pak pro mezinárodní dopravu všechny ostatní, montované do srpna 2023. Týká se jak nákladních aut, tak autobusů. A každé mezinárodní dopravy, tzn. i jen pár kilometrů za hranice na Slovensko nebo do Polska, prostě bez výjimky.

### Doby řízení a odpočinku řidičů zájezdových autobusů a směrnice o řídičských průkazech

Návrh nařízení o úpravách dob řízení a odpočinku řidičů příležitostné dopravy byl dotažen prakticky do konce a je reálné, že nová pravidla pro řidiče zájezdových autobusů začnou platit před hlavní turistickou sezónou. Stále přetrvávají výhrady až odpor kontrolních složek, ale jednáme společně s IRU jak s kontrolními složkami, tak s výrobci tachografů a vy-

hodnocovacího softvéru, aby urychlili vývoj a kontrolní složky i dopravci dostali nástroje, jak nová pravidla u dopravců bez obav využívat, tak u kontrolorů jednodušeji kontrolovat.

U novely směrnice o řídičských průkazech 126/2006 je stav prakticky nezměněný. Aktuálně Evropský parlament schválil svoje stanovisko. Postoj zaujala i Rada ministrů.

Parlament podpořil sjednocení věku řidičů na 18 let pro skupiny C, CE, D1 a D1E a 21 let pro D a DE za předpokladu, že jsou řidiči držitelé průkazu profesní způsobilosti. Rada je konzervativnější, věk ve svém postoji neupřesnila, což znamená, že změnu nepodporuje.

Parlament navrhuje zrušení limitu 50 km pro řidiče, držitele profesní způsobilosti a umožňuje státům, aby na svém území při vstupním školení na profesní průkaz v délce 280 hodin umožnily řídit D a DE od 19 let bez omezení a od 18 let v případě prázdných autobusů. Rada ministrů navrhuje zachovat stávající stav.

Parlament navrhuje celounijně možnost řídit s mentorem vozidla C1 i C od 17 let. Rada ministrů má obdobný postoj.

Parlament navrhuje zvýšení počtu cestujících pro oprávnění D1 ze stávajících 16 + 1 na 22 + 1. Rada tento návrh nepodporuje.

Parlament podporuje jednodušší uznávání řídičských i profesních průkazů ze třetích států. Rada návrh na uznávání profesních průkazů nepodporuje.

Parlament navrhuje, aby řidiči ze třetích států nemuseli prokazovat profesní i osobní vazby, ale aby stačily jen vazby profesní. Rada se k tomuto jednoznačně nevyjádřila.

Dohadovací jednání tzv., trialog se očekává po volbách do Evropského parlamentu na podzim zhruba od října.

Směrnice o kombinované dopravě 106/92 je v procesu připomínkování, bohužel zatím stále bez jakéhokoliv schváleného návrhu na motivační podpory silničních dopravců, aby se rozhodli pro kombinovanou dopravu. Prosazujeme, aby se nerozšířovala působnost směrnice na přepravy i mimo EU, protože tím by se otevřely dveře pro provádění kabotáže při srovnání a srovnání i dopravcům ze třetích států.

Směrnice o rozměrech a hmotnostech 96/53 se stále projednává, kritickým místem je návrh na zvýšení povolené hmotnosti na 44 tun (netýká se ČR, protože my máme až 48 tun) a velké emoce vyvolává návrh na směrnici umožňující přeshraniční provoz dlouhých ekologických souprav. Zástupci drážních dopravců už mezi politiky i veřejností šíří „výpočty“, jak jen povolení eko souprav z ekologické železnice přý odebere až 20 % nákladů, které se budou vozit po silnici.

### Povinný nákup elektrických vozidel

Evropský parlament nakonec ustoupil ze svého původního návrhu na zavedení povinných nákupů vozidel dopravci. Nicméně nápad v hlavách mnohých evidentně zůstává, na konci února spustila Komise průzkum, jaký názor občané, podnikatelé, výrobci, prodejci a další mají na zavedení povinných nákupů nejen dopravci, ale i leasingovými společnostmi a půjčovnami vozidel. Na dotazník jsme reagovali, samozřejmě s tím, že nesouhlasíme s žádnými povinnými nákupy. Dotazník je k dispozici pro vyplnění i na webu ČESMADu. Bylo by výborné, aby co nejvíce lidí v dotazníku jednoznačně vyjádřilo nesouhlas s jakýmkoliv povinnými kvótami. Komise si to evidentně uvědomuje, proto máme podezření, že dotazník úmyslně připravila docela dlouhý, aby odradila ty, kteří nemají čas se takovými věcmi zabývat.

## MÝTO D1

ČESMAD BOHEMIA na základě podnětu z regionu Brno požaduje po MD zrušení mýta na dálnici kolem Brna. Ministr Kupka v médiích požadavek zpochybnil jako ne důvodný.

## VYSOKORYCHLOSTNÍ VÁŽENÍ WIM

U vysokorychlostního vážení došlo k dalšímu posunu. 28. února nabylo účinnosti upravené opatření obecné povahy, podle kterého fungují vysokorychlostní váhy WIM. Největší dovolená chyba pro hmotnost vozidla stanovenou vážením za jízdy v provozu je nově 7 % a u náprav 15 %. Jde sice jen o zvýšení o 2, resp. 4 procentní body oproti minulosti. A v nových případech údajného přetížení už pověřené obce začaly s touto vyšší tolerancí pracovat. Podobně úředníci na pověřených obcích od 1. března začali používat poloviční sazby pokuty, pokud dopravce souhlasí s vyřízením přestupku příkazem.

První týden v dubnu by mělo MD ČR vložit do meziřesortního připomínkového řízení konečně novelu prováděcí vyhlášky 104/1997 Sb., kterou by se mělo změnit vážení souprav jako jednoho vozidla.

## ZE SEKCE NÁKLADNÍ DOPRAVY

Jednání vedl předseda sekce A. Willert, J. Medved' stručně shrnul činnost IRU a informoval o dalších aktivitách a legislativě. Od března by na Slovensku mělo fungovat EETS mýto (jedna OBU pro více států).

Od 1. 7. podléhají v Německu mýtu vozidla od 3,5 tuny technicky přípustné hmotnosti. Důležité je dát si pozor na technicky přípustnou hmotnost, která bývá vyšší než povolená, tzn. přes 3,5 tuny.

Německý parlament 22. března schválila prodej HVO 100 na veřejných čerpacích stanicích. Schválil totiž změnu vyhlášky o povaze a označování jakosti paliv a paliv“ (BlmSchV), která umožňuje prodej parafinických motorových naft vyrobených z hydrogenovaného rostlinného oleje (Hydrotreated Vegetable Oil).

Členové si vyměnili poznatky z regionů a ze svých společností. Pokles zakázek ve směs trvá, březen se rysuje lepší, dopravci věří, že se ekonomika začíná zvedat. Zákazníci stále tlačí na snižování cen a častěji tendrují zakázky. Lehce se zvyšuje přeprava potravin, lidé více utrácejí, automotive je v průměru, ale vypadá to, že výrobci vozidel nevědí, co budou vyrábět. Zahraniční zákazníci neprojevují velkou ochotu navýšit ceny vinou zvýšení českého mýta. Aleš Willert konstatoval, že je nutné každé navýšení mýta na zákazníka přenést, protože poplatky se budou zvyšovat a nelze připustit, aby si zákazník zvykal na to, že část zvýšených nákladů by nesl dopravce. Stav s řidiči se nelepší, u starších řidičů se objevují odchody do jiného oboru, mladší velký zájem o práci neprojevují. Rozdílné názory členové vyjádřili k otázce, jestli řešením jsou třetizemní řidiči. Nicméně ale zřejmě do budoucna je to jediná cesta, jak dopravu zajistit.

Stavebnictví mírně roste, přetrvávají problémy s přepravou kontejnerů. U některých zákazníků, často ze SRN, se objevují vyšší požadavky na alternativní paliva – bioLNG (v SRN levnější než normální nafta), HVO. Velký pokles dopravy hlásí Německo, některé zdroje uvádí až 36 %. Obrovský tlak na ceny je na Slovensku a v Polsku.

Roman Páv upozornil na kontrolu v Německu, kde zaplatili vysokou kauci z důvodu, že řidič neměl doklady k nákladu, jen dodací list. J. Medved' připomenul, že doklad k nákladu (může být vyplněný nákladní list CMR) není dodací list, doklad k nákladu musí obsahovat minimálně jméno dopravce, odesílatele, druh a množství zboží, SPZ vozidla, místo nakládky a předpokládané místo vykládky. Petr Houda vnesl dotaz, proč je nutné vracet propadlé eurolicence? Proběhla diskuse k požadavkům zákazníků na reporting ve smyslu ESG, snižování CO<sub>2</sub> apod., včetně diskusí a požadavků zákazníků o elektrických vozidlech. Aleš Willert vyzval členy k formulaci hlavních strategických cílů. Kromě elektromobility členové za hlavní cíle uvedli řidiče s důrazem na třetizemní a medializaci výsledků. Anna Hanáková se pozastavila nad tím, že veřejnost nezná stav, co pro těžkou dopravu znamená elektromobilita, resp. požadavky na dopravce a realita. Prezentace navenek reálného stavu a možností by mohla být jednou z aktuálních priorit. Dopravci delší dobu probírali možnosti, jak informace ze silniční dopravy dostat do většinových médií.

### Jak je na tom ČR v elektromobilitě lze vyčíst ze statistik ACEA:

Ve státech EU bylo v roce 2023 registrováno 108 297 nových elektrických lehkých užitkových vozidel, meziročně o 57 % více, podíl na všech registracích se z 5,4 %

zvýšil na 7,4 %. V Česku bylo registrováno 392 nových elektrických lehkých užitkových vozidel, meziročně o 97 % více.

Český trh v roce 2023 s novými lehkými užitkovými vozidly byl 13. největší mezi zeměmi EU, s těmi elektrickými pak 18.

Největšími trhy s elektrickými lehkými užitkovými vozidly byly v roce 2023 Francie (30 277), Německo (20 798), Španělsko (9 983), Nizozemsko (9 971) a Švédsko (8 667), nejvyšší tržní podíl těchto vozidel dosáhlo Švédsko (19,8 %), Finsko (14,5 %) a Nizozemsko (14,4 %). V České republice bylo loni registrováno 392 nových elektrických lehkých užitkových vozidel, v ostatních zemích V4 pak v Polsku 2 450, v Maďarsku 674 a na Slovensku 258 vozidel. V podílu elektrických lehkých užitkových vozidel byla Česká republika čtvrtá mezi zeměmi Visegrádské čtyřky,

Ve státech EU bylo v roce 2023 registrováno 1 538 621 nových osobních bateriových elektrických vozidel, meziročně o 37 % více, podíl na všech registracích se z 12,1 % zvýšil na 14,6 %.

V Česku bylo v roce 2023 registrováno 6 700 nových osobních bateriových elektrických vozidel, meziročně o 70 % více, podíl na všech registracích se z 2 % zvýšil na 3 %.

I přes nárůst počtu registrací bateriových elektromobilů byla v jejich podílu na celkových registracích Česko ve srovnání se zeměmi EU 25., když za námi bylo s 2,9% podílem pouze Chorvatsko a Slovensko (2,7 %).



Foto: Carlos Sardá





# PŘEDSEDNICTVO JEDNALO SPOLEČNĚ S PŘEDSEDY REGIONŮ



Vojtěch Hromíř  
generální tajemník

Foto: Carlos Sardá

**J**ednání představenstva Sdružení ČESMAD BOHEMIA 28. března proběhlo v rozšířeném složení o předsedy regionálních komisí. Ti prezentovali připomínky z regionů k činnosti Sdružení a k jeho strategii a posílili debatu o aktuálních problémech a tématech, která dopravce pálí. To se hodilo před dubnovými regionálními shromážděními členů.

Sdružení má zejména přidat v komunikaci výsledků své činnosti a nabídnout i formu a styl informací bližší nové generaci majitelů a manažerů firem. Členové od něj žádají i obecnou propagaci oboru a profese, pozitivní prezentaci, která by byla aspoň zčásti v protiváze častých negativních konotací v médiích. Rovněž spatřují větší potenciál ve využívání sociálních sítí. Dnes Sdružení udržuje facebookový profil s pěti tisíci sledujícími a pravidelnou aktualizací. Současné se připravují profily na sítích X a LinkedIn, které by měly být v ostrém aktivním provozu nejpozději 1. června.

Druhou důležitou připomínkou ke strategii byl požadavek korigovat pozici a vystupování Sdružení ke Green Dealu, kde členové vidí jeho nerealistické pojetí a zatím značný nesoulad nabízených řešení a přijatých opatření na straně jedné s provozní praxí dopravních firem na straně druhé. To ukázala i úno-

rová konference eTruck v Brně. Protože Evropa od Green Dealu neuteče, bude důležitá i diskuze na regionálních shromážděních o nejhodnějším přístupu Sdružení. Dopravcům jde rozhodně o jejich budoucnost a konkurenceschopnost vůči zahraniční konkurenci. Představenstvo už na konci února o potřebě upravit pozici rozhodlo, měla by být k dispozici v příštích týdnech.

Důležitým tématem bylo rušení zaručených mezd, které od roku 2025 navrhuje vláda. To Sdružení obecně podporuje, ale zároveň žádá řešení pro autobusové dopravce v dopravní obslužnosti, jejichž řidiči jsou zařazeni v 5. skupině prací, kde už druhým rokem nebyla zaručená mzda valorizována. To přineslo problém v některých krajích, kde smlouvy s objednateli mají valorizace cen vázány pouze na zaručenou mzdu a nikoliv alternativně na mzdu průměrnou. MPSV navrhuje od 1. června zvýšit na žádost odborů zaručenou

mzdu v 5. skupině o 2 000 Kč, což by přineslo většinu dopravců vícenákladů, s nimiž na začátku roku nepočítali. Proto je nyní úkolem Sdružení jednat s příslušnými partnery o možných alternativách a o uspořádání na další období, minimálně do konce platnosti současných smluv pracujících s termínem „zaručená mzda“. Současně představenstvo rozhodlo o výrazném angažmá Sdružení v kolektivním vyjednávání z pozice zaměstnavatelského svazu v koordinaci s ostatními uskupeními.

Hosty jednání byli vrchní ředitel MD ČR Ladislav Němec a ředitel odboru silniční dopravy Pavol Baran. Členové představenstva na ně měli řadu otázek. MD připravuje řešení, které srovná podmínky pro provozovatele tzv. tatraktorů s konvenčními trucky, zejména placení mýta. MD se chystá na ostrý start INSIDu – Inspekce silniční dopravy, která vzniká transformací Centra služeb pro silniční dopravu s inspirací v Německu a v Polsku a má přinést kvalitní výkon státního odborného dozoru. K diskuzi je i redukce objektivní odpovědnosti dopravce, která je dle názoru MD již minimální v rozsahu daném zákonem

o silniční dopravě, ale lze ji ještě omezovat v některých jiných předpisech. Již letos by měl být dotažen portál dopravy tak, aby dostupné služby byly využitelné i pro právnické osoby, kde je nutno zmocňovat pracovníky firem k jednotlivým úkonům.

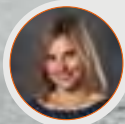
Ze sekce nákladní dopravy vyšlo, že ne všichni nákladní dopravci dosud plně promítli zvýšené mýto v Německu do cen. Totéž se týká i zvýšení tarifů v ČR od 1. března. Náročná jsou především jednání s německými zákazníky. Pro Sdružení to znamená, že je třeba stále upozorňovat na nutnost přenést tyto vícenákladů na zákazníky.

Další diskuze se týkala například retrofitu tachografů, zvyšujícího se průměrného věku řidičů v nákladní dopravě, stále pomalého procesu získávání třetího řidičů, rozšíření mýta v Německu pro menší vozidla od 1. července, porovnání cen alternativních paliv (HVO, bioLNG), požadavků korporátních zákazníků na reporting ESG.

Představenstvo schválilo přijetí 10 nových členů Sdružení.

# SILNIČNÍ DOPRAVA

## ZPRÁVY ZE SVĚTA



Jana Sláčilová  
vedoucí odboru informací

Foto: Carlos Sardá

### LETNÍ ZÁKAZY JÍZD V RAKOUSKU

#### Kategorie vozidel:

Nákladní vozidla a soupravy vozidel s nejvyšší přípustnou hmotností nad 7,5 t a nákladní vozidla s přívěsem, kde je součet nejvyšších celkových přípustných hmotností obou částí soupravy vyšší než 7,5 t.

- 29. března 2024 od 16:00 to 22:00 hod.
- 30. března 2024 od 11:00 do 15:00 hod.
- 25. dubna 2024 od 11:00 do 22:00 hod.

#### Území:

dálnice A12 Inntal a dálnice A13 Brenner, pokud je cíl cesty v Itálii nebo v zemi, k jejímuž dosažení je nutný tranzit přes Itálii.

- Všechny soboty od 6. července 2024 do 31. srpna 2024 včetně v období od 7:00 do 15:00, pokud je cíl cesty v Itálii nebo v zemi, k jejímuž dosažení je nutný tranzit přes Itálii.
- Ve dnech 29. března 2024 a 3. října 2024 v období od 00:00 do 22:00 hod. a o všech sobotách od 6. července 2024 do 31. srpna 2024 od 7:00 do 15:00 hod. v případě, že cíl cesty je v Německu nebo v zemi, k jejímuž dosažení je nutný tranzit přes Německo,

#### Území:

Inntalská dálnice A 12 a Brennerská dálnice A 13.

- Všechny soboty od 6. července 2024 do 31. srpna 2024 včetně od 8:00 do 15:00 mimo místní oblast v obou směrech na dálnici:
  - a) Loferer Strasse B 178 z Loferu do Wörglu
  - b) Ennstalstrasse B 320 od silničního kilometru 4, 500
  - c) Seefelder Strasse B 177
  - d) Fernpassstrasse B 179 z Nassereith do Biberwier
  - e) Achensee Strasse B 181
  - f) Brenner Strasse B182
- Všechny soboty od 29. června 2024 do 31. srpna 2024 včetně, v době od 8:00 do 15:00 hodin na dálnici A4 od křižovatky Schwechat po státní hranici Nickelsdorf (v obou směrech), s výjimkou cílové a výchozí dopravy do a z okresů Neusiedl am See, Eisenstadt, Eisenstadt-Umgebung, Rust, Mattersburg, Bruck an der Leitha, Gänserndorf a Korneuburg.

### POŽADAVEK NA DODATEČNÉ DOKUMENTY V POLSKU

Od 22. března 2024 požadují polští celníci na hraničním přechodu Koroszczyń od řidičů nákladních automobilů, odbavujících se do zemí střední Asie, předložení dalších dokladů.

Jedná se například o prohlášení výrobce, že zboží zůstane v zemi dovozu a nikoli v Rusku. Výčet požadovaných dokladů uvádíme níže. Nový požadavek působí na místě značné dopravní komplikace, protože se nejedná o standardní dokumenty, a řidiči je tudíž nemají běžně k dispozici. Podle dostupných informací je v případě absence požadovaných dokumentů vozidlo odstaveno na polském terminálu do doby jejich předložení.

Zároveň byl snížen počet odbavovaných nákladních vozidel na 200–250 za směnu. Podle údajů Národní finanční správy se 26. března čekací doba na odbavení nákladních vozidel v Koroszczyńě zvýšila na 43 hodin, zatímco 12. března to bylo 11 hodin a den předtím, to bylo 20 hodin.

#### Abyste předešli případným komplikacím, vybavte svá vozidla následujícími dokumenty:

- vývozní deklarace
- CMR
- dodací list
- potvrzení o zaplacení zboží
- prohlášení výrobce zboží, na základě vyhlášky ze dne 6. 6. 1997 - trestní zákoník - čl. 233 - ve kterém je uvedeno následující:
  - o výrobce zboží je obeznámen s tím, kdo zboží prodává a kupuje a informace nevzbuzuje obavu z možného obcházení sankcí
  - o výrobce zboží si je vědom, že vyrobené zboží bude během tranzitu přes území Běloruska a/ nebo Ruské federace přepraveno do třetí země, a je si jist, že během tranzitu zboží přes území Ruské federace a/ nebo Běloruska nebude zboží prodáváno, zpracováno nebo přemístěno
  - o výrobce zboží je obeznámen se skutečností, kdo je konečným spotřebitelem a jaký je účel použití zboží a může garantovat, že zboží nebude použito způsobem, který je v rozporu s podmínkami, stanovenými mezinárodními sankcemi



## JAK DOPLATIT CHYBNĚ NASTAVENÉ NÁPRAVY V ČESKÉM MÝTNÉM SYSTÉMU

Doplatek je možné provést v zákaznické samoobsluze v sekci „Předplacení a doplatek mýtného“ volbou položky „Doplatek mýtného“, poté uživatel vybere vozidlo, pro které chce doplatek provést. Následně zvolí možnost „C. Doplatek za jízdu s chybně nastaveným počtem náprav“. Dále je nutné zadat parametry, potřebné pro provedení doplatku a následně se pokračuje dle pokynů aplikace.

Po provedení doplatku dojde k přecenění zvolených transakcí, u předplaceného kreditu dojde ke stržení kreditu a u režimu následného placení je uživateli vystaven vrubopis. Kromě výše uvedeného postupu je možné doplatek provést také na kterémkoliv kontaktním místě.

## OPRAVA RAKOUSKÉHO TUNELU ARLBERG

Od 15. dubna do 22. listopadu 2024 bude v obou směrech uzavřen pro veškerou dopravu tunel Arlberg na dálnici S16 mezi Tyrolskem a Voralbergem. Důvodem uzavírky jsou práce na údržbě.

## MÝTNÉ V NĚMECKU OD 1. ČERVENCE 2024 I PRO VOZIDLA NAD 3,5 T

Od 1. července 2024 bude zavedena mýtná povinnost pro vozidla s maximální technicky přípustnou hmotností vyšší než 3,5 tuny. Mýtná povinnost platí pouze pro vozidla, která jsou určena pro nákladní dopravu nebo se k tomuto účelu používají. Soupravy vozidel podléhají mýtné povinnosti pouze v případě, že maximální technicky přípustná hmotnost tažného vozidla je vyšší než 3,5 t.

### Časté dotazy

**Bude vozidla podléhat mýtnému v případě, že maximální technicky přípustná hmotnost je 3,5 t ?**

*Ne, vozidla s maximální technicky přípustnou hmotností 3,5 t nebo méně nepodléhají a nebudou podléhat mýtné povinnosti. Od 1. července 2024 se mýtná povinnost týká pouze vozidel s maximální technicky přípustnou hmotností nad 3,5 t.*

**Bude od 1. července 2024 vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností 3,5 t podléhat mýtnému, pokud připojím přívěs?**

*Ne, mýtné povinnosti podléhají pouze jízdní soupravy, pokud maximální technicky přípustná hmotnost tažného vozidla (motorového vozidla) přesahuje 3,5 t. To se od 1. července 2024 nezmění.*

Vozidla řemesníků jsou za určitých podmínek osvobozena od mýtné povinnosti. Na webové stránce společnosti Toll Collect je možné nahlásit vozidla s maximální technicky přípustnou hmotností vyšší než 3,5 a nižší než 7,5 t, která se pohybují po silničních komunikacích za podmínek platných pro výjimku pro řemeslníky.

Výjimka pro živnostníky neplatí v případech, kdy je vyexpedováno průmyslově vyrobené zboží, neplatí pro obchodní transporty pro třetí strany, ani pro jiný živnostenský podnik. Přeprava zboží může být pouze doplňkovou činností v rámci celkové činnosti společnosti.

### Časté dotazy

**Kolik vozidel pro uplatnění výjimky pro řemeslníky je možné nahlásit?**

*V online formuláři je možné nahlásit až deset vozidel. Pokud chcete nahlásit další vozidla, je nutné použít další online formulář.*

**Co se kontroluje při hlášení řemeslnických vozidel a jaké doklady je nutné doložit?**

*Doklady, které předložíte, slouží ke kontrole, zda vozidlo splňuje požadavky na výjimku pro řemeslníky.*

*Dokládá se osvědčení o registraci vozidla, část I (technický průkaz) vozidla a živnostenský list.*

**Jízdy, které nesplňují požadavky na výjimku pro řemeslníky, podléhají i přes nahlášení mýtné povinnosti!**

**Nevlastním německý živnostenský list. Jak prokážu, že jsem řemeslník při hlášení vozidla k výjimce pro řemeslníky?**

*V takovém případě je nutné předložit příslušné dokumenty v němčině nebo spolu s překladem do němčiny, např. výpis z obchodního rejstříku nebo registraci živnosti.*



Foto: Carlos Sardá

## ZÁKAZY JÍZD V EVROPSKÝCH STÁTECH - KVĚTEN 2024



### ČESKÁ REPUBLIKA

- 01. 05. Státní svátek - ČR
- 08. 05. Státní svátek - ČR



### FRANCIE

- 01. 05. Státní svátek - Francie
- 08. 05. Státní svátek - Francie
- 09. 05. Státní svátek - Francie
- 20. 05. Státní svátek - Francie



### ITÁLIE

- 01. 05. Státní svátek - Itálie
- 05. 05. Zvýšený provoz v Itálii
- 12. 05. Zvýšený provoz v Itálii
- 19. 05. Zvýšený provoz v Itálii
- 26. 05. Zvýšený provoz v Itálii



### LUCEMBURSKO

- 01. 05. Státní svátek - Lucembursko
- 09. 05. Státní svátek - Lucembursko
- 20. 05. Státní svátek - Lucembursko



### MAĎARSKO

- 01. 05. Státní svátek - Maďarsko
- 20. 05. Státní svátek - Maďarsko



### NĚMECKO

- 01. 05. Státní svátek - Německo
- 09. 05. Státní svátek - Německo
- 20. 05. Státní svátek - Německo
- 30. 05. Regionální svátek - Německo



### POLSKO

- 01. 05. Státní svátek - Polsko
- 03. 05. Státní svátek - Polsko
- 19. 05. Státní svátek - Polsko
- 30. 05. Státní svátek - Polsko



### PORTUGALSKO

- 01. 05. Státní svátek Portugalsko
- 30. 05. Státní svátek Portugalsko



### RAKOUSKO

- 01. 05. Státní svátek - Rakousko
- 02. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku
- 03. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku
- 06. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku
- 06. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku
- 07. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku

- 08. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku
- 09. 05. Státní svátek - Rakousko
- 10. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku
- 17. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku
- 18. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku
- 20. 05. Státní svátek - Rakousko
- 21. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku
- 22. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku
- 23. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku
- 27. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku
- 28. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku
- 29. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku
- 30. 05. Státní svátek - Rakousko
- 31. 05. Regulace průjezdu nákladních vozidel v Tyrolsku



### RUMUNSKO

- 01. 05. Státní svátek - Rumunsko
- 02. 05. Rumunsko - dodatečný zákaz jízdy
- 03. 05. Státní svátek - Rumunsko
- 05. 05. Státní svátek - Rumunsko
- 06. 05. Státní svátek - Rumunsko



### ŘECKO

- 01. 05. Státní svátek - Řecko
- 03. 05. Státní svátek - Řecko
- 05. 05. Státní svátek - Řecko
- 06. 05. Státní svátek - Řecko



### SLOVENSKO

- 01. 05. Státní svátek - Slovensko
- 08. 05. Státní svátek - Slovensko



### SLOVINSKO

- 01. 05. Státní svátek - Slovinsko
- 02. 05. Státní svátek - Slovinsko
- 19. 05. Státní svátek - Slovinsko



### ŠPANĚLSKO

- 01. 05. Státní svátek - Španělsko
- 02. 05. Regionální svátek - Španělsko
- 17. 05. Regionální svátek - Španělsko
- 30. 05. Regionální svátek - Španělsko
- 31. 05. Regionální svátek - Španělsko



### ŠVÝCARSKO

- 09. 05. Státní svátek - Švýcarsko
- 20. 05. Státní svátek - Švýcarsko

#### Podrobnosti na:

<https://info.odoprave.cz/zakazy-jizd-kamionu-v-evrope>  
nebo v publikaci Zákazy jízdy 2024



# ŠKOLENÍ & BEZPEČNOST



## ŠKOLENÍ, KURZY, SEMINÁŘE KVĚTEN – ČERVEN

Bc. Veronika Kudová  
Školící středisko ČESMAD BOHEMIA

### ODBORNÉ KURZY & SEMINÁŘE

#### ADR – přeprava nebezpečných věcí

Absolvent získá nejen potřebné osvědčení, ale i nezbytné praktické znalosti. Nezmeškejte termín obnovovacího školení.

Od	Do	Místa konání
03. 05.	05. 05.	Olomouc
03. 05.	05. 05.	Liberec
03. 05.	05. 05.	Praha 4
10. 05.	12. 05.	Plzeň
10. 05.	12. 05.	Hradec Králové
10. 05.	12. 05.	Brno
17. 05.	19. 05.	Ústí nad Labem
17. 05.	19. 05.	Ostrava
17. 05.	19. 05.	Praha 4
17. 05.	19. 05.	České Budějovice
24. 05.	26. 05.	Cheb
24. 05.	26. 05.	Pardubice
24. 05.	26. 05.	Brno
31. 05.	02. 06.	Olomouc
31. 05.	02. 06.	Praha 4
31. 05.	02. 06.	Chomutov
07. 06.	09. 06.	Brno
07. 06.	09. 06.	Hradec Králové
07. 06.	09. 06.	Plzeň
14. 06.	16. 06.	Praha 4
14. 06.	16. 06.	Ústí nad Labem
21. 06.	23. 06.	Brno
21. 06.	23. 06.	Sokolov
21. 06.	23. 06.	Ostrava
21. 06.	23. 06.	České Budějovice
28. 06.	30. 06.	Praha 4
28. 06.	30. 06.	Liberec

#### ADR pro ostatní osoby

Povinný kurz pro zaměstnance silničních dopravců, odesílatelů, personál provádějící nákladku a vykládku nebezpečných věcí a personál zasilatelských organizací. Je rovněž povinný pro řidiče provádějící přepravu v tzv. vyňatém, omezeném a „podlimitním“ množství.

03. 05.	.....	Liberec
03. 05.	.....	Olomouc
04. 05.	.....	Praha 4
10. 05.	.....	Brno
10. 05.	.....	Hradec Králové
10. 05.	.....	Plzeň

17. 05.	.....	Ústí nad Labem
17. 05.	.....	Ostrava
18. 05.	.....	České Budějovice
18. 05.	.....	Praha 4
24. 05.	.....	Brno
24. 05.	.....	Pardubice
24. 05.	.....	Cheb
31. 05.	.....	Chomutov
31. 05.	.....	Olomouc
01. 06.	.....	Praha 4
07. 06.	.....	Plzeň
07. 06.	.....	Brno
07. 06.	.....	Hradec Králové
14. 06.	.....	Ústí nad Labem
15. 06.	.....	Praha 4
21. 06.	.....	Ostrava
21. 06.	.....	Sokolov
21. 06.	.....	Brno
22. 06.	.....	České Budějovice
28. 06.	.....	Liberec
29. 06.	.....	Praha 4

#### Bezpečnostní poradce pro ADR - základ

Školení je určeno k získání Osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí silniční dopravou. Povinnost jmenovat bezpečnostního poradce ukládá zákon č. 111/1994 Sb. a Dohoda ADR každému podniku zabývajícím se oborem ADR.

28.–29. 05. + 03.–07. 06. .... Praha

#### Bezpečnostní poradce pro ADR - obnova

Jedná se o školení k přípravě na zkoušky pro prodloužení platnosti osvědčení odborné způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí v silniční dopravě dle Dohody ADR.

03.–07. 06. .... Praha

#### Používáme SW TaGra

Účelné a efektivní využívání programu na vyhodnocení dat z digitálních tachografů.

15. 05.	.....	České Budějovice
04. 06.	.....	Hradec Králové
11. 06.	.....	Ostrava
11. 06.	.....	Brno

#### Dispečer autobusové dopravy

Přehled předpisů a jejich výklad pro dispečery a střední management společností, zajišťujících silniční přepravu osob.

21. 05. .... Hradec Králové

#### Dispečer nákladní dopravy

Dvoudenní seminář shrnuje základní předpisy, které musí znát každý dispečer silniční nákladní dopravy a vysvětluje jejich účinnost v praxi.

14. 05. + 21. 05. .... Brno

23. 05. + 30. 05. .... Plzeň

#### Režim práce řidičů

Předmětem je podrobný výklad působnosti sociálních předpisů, limity doby řízení a doby odpočinku, používání tachografu, pracovní doba řidiče, její evidence a další.

16. 05. .... Ústí nad Labem

19. 06. .... České Budějovice

#### Případová studie nanečisto

Specifický pracovní seminář je určen zájemcům o zkoušku odborné způsobilosti v návaznosti na novelu zákona č. 111/1994 Sb. dle podmínek nařízení č. 1071/2009 EU.

02. 05. .... Brno

14. 05. .... Praha 4

06. 06. .... Brno

#### Správné uložení nákladu

Cílem je získání kompletních informací o legislativě zajištění nákladu. Dozvíte se, kdo nese odpovědnost za zajištění nákladu, jaké požadavky má silniční kontrola a mnohem více.

14. 05. .... Hradec Králové

#### Kalkulace ceny u nákladní dopravy

Specifikace nákladových položek u nákladní dopravy. Způsob kalkulace a optimalizace vstupních nákladů. Ukážeme si praktické případy problematiky cash flow a zpracujeme vzorové kalkulace nákladů.

11. 06. Plzeň

## ŠKOLENÍ ŘIDIČŮ PODLE ZÁKONA 247/2000 SB.

04. 05.	Pracovní režimy řidičů	Brno
06. 05.	Uložení a upevnění nákladu	Praha 4
10. 05.	Bezpečná a defenzivní jízda	Ústí nad Labem
11. 05.	Digitální tachografy	Ostrava
18. 05.	Bezpečná a defenzivní jízda	Praha 4
18. 05.	Dopravní předpisy aktuálně	Brno
18. 05.	Dopravní předpisy aktuálně	Olomouc
18. 05.	Digitální tachografy	Hradec Králové
18. 05.	Bezpečná a defenzivní jízda	Plzeň
25. 05.	Uložení a upevnění nákladu	Ostrava
25. 05.	Uložení a upevnění nákladu	Ústí nad Labem
25. 05.	Dopravní nehody	České Budějovice
27. 05.	Pracovní režimy řidičů	Praha 4
01. 06.	Silniční kontroly	Brno
01. 06.	Pracovní režimy řidičů	Hradec Králové
07. 06.	Uložení a upevnění nákladu	Ústí nad Labem
08. 06.	Pracovní režimy řidičů	Ostrava
10. 06.	Digitální tachografy	Praha 4
15. 06.	Digitální tachografy	Olomouc
15. 06.	Dopravní předpisy aktuálně	Plzeň
15. 06.	Pracovní režimy řidičů	Brno
22. 06.	První pomoc	Praha 4
22. 06.	Digitální tachografy	Ostrava
22. 06.	Pracovní režimy řidičů	České Budějovice
24. 06.	Silniční kontroly	Hradec Králové
24. 06.	Uložení a upevnění nákladu	Plzeň
29. 06.	Dopravní předpisy aktuálně	Brno
29. 06.	Bezpečná a defenzivní jízda	Ústí nad Labem

## WEBINÁŘE – ONLINE ŠKOLENÍ

V nabídce pro vás máme také širokou škálu školení. Po zhlédnutí získáte také videozáznam s materiály, a budete tak mít informace vždy po ruce.

- 16. 05. .... Obáváte se kontroly ve firmě?
- 22. 05. .... Efektivní zvládnání psychické zátěže a stresu
- 23. 05. .... Od asistenčních systémů po autonomní nákladní vozidla
- 12. 06. .... Úmluva CMR

Detailnější informace obdržíte na tel. 241 040 108.

Přehled všech vzdělávacích akcí včetně možnosti přihlásit se, naleznete také na internetových stránkách [skoleni.prodopravce.cz](http://skoleni.prodopravce.cz).

## ŠKOLENÍ PRO BEZPEČNOSTNÍ PORADCE ADR

Povinné školení pro získání osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí po silnici. Základní sedmidenní školení či obnovovací pětidenní školení, kde se naučíte pracovat s Dohodou ADR, procvičíte si testové otázky i případové studie.

**Květen/červen - PRAHA**



inzerce

inzerce

**Continental**  
The Future in Motion



**Dovezou tvůj  
náklad dál.  
A zvýší efektivitu.**

**Nová Conti Hybrid HD5  
a Conti Hybrid HS5.**

Pneumatiky pro vysoký kilometrový výkon vyvinuté v Německu.



Conti Hybrid  
HD5 22.5"

Conti Hybrid  
HS5 22.5"

**Generation 5.**  
Společně můžeme změnit hodně.





**Tagra.eu Digi - SW pro archivaci a vyhodnocování dat z digitálních tachografů**

**Tagra.eu Digi 1 - SW pro jedno vozidlo**

**Tagra.eu Digi 2 - SW pro dvě vozidla**

**Tagra.eu Digi 4 - SW pro čtyři vozidla**

**Tagra.eu Mini 6 - SW pro šest vozidel**

**Tagra.eu Combi - zpracovává data z digi i analogového tachografu**

**Tagra Trucker.eu - software pro řidiče. Plánování další práce,  
odpočinku a doby řízení.**

**Univerzální roličky do digitálních tachografů, tři roličky v krabičce**

## **VYHODNOCOVÁNÍ DAT Z TACHOGRAFŮ**

**V prodeji ve všech našich prodejnách**

<http://www.obchod.prodopravce.cz/>

Praha - tel.: 241 040 196, 731 131 369; Brno - tel.: 549 274 350, 731 131 384; Ostrava - tel.: 596 618 928, 731 131 388;

Hradec Králové - tel.: 495 537 221, 731 131 381; Ústí nad Labem - tel.: 475 209 102, 731 131 382;

České Budějovice - tel.: 387 425 949, 731 131 341; Plzeň - tel.: 377 388 493, 731 131 335



**Milan Olšanský**

Člen mezinárodní jury International Truck of the Year a International Van of the Year

## ZEMĚ E-MOBILITĚ ZASLÍBENÁ

Často se říká, že tam, kde vede Amerika, následuje Evropa. A pokud to bude případ elektrických nákladních vozidel, můžeme se poučit z nedávného vývoje v Kalifornii. Vypadá to totiž, že sedmá největší ekonomika na světě se na rozdíl od těch ostatních zajímá o elektromobilitu i na úrovni politické. Je tam celá řada institucí, které dokáží poskytnout finanční podporu těm, kteří chtějí provozovat lokálně bezemisní nákladní vozidla. Pojďme se na některé z nich podívat.

California Air Resources Board (CARB) je vládní agentura státu Kalifornie, jejímž cílem je snížit znečištění ovzduší. I když se zabývá emisemi CO<sub>2</sub> a globálním oteplováním, hlavní důraz klade na kvalitu ovzduší. Vznikla v roce 1967, kdy se Kalifornie stala jediným státem, kterému federální vláda povolila uzákonit své vlastní automobilové emisní předpisy, a v průběhu desetiletí zavedla nepřeborné množství pravidel a předpisů, jejichž cílem je

zlepšit kvalitu vzduchu, který její obyvatelé dýchají. Nedávno obrátila svou pozornost na nákladní vozidla a zavedla některé z dosud nejpřísnějších předpisů. V roce 2020 CARB zavedl pravidlo Advanced Clean Trucks (ACT), které vyžaduje, aby výrobci OEM prodávali v průběhu let rostoucí procento nákladních vozidel s nulovými emisemi výfukových plynů. Poté v roce 2023 přeorientovala svoji pozornost z nabídky na poptávku a oznámila podrobnosti o svém programu Advanced Clean Fleets. Jednalo se o sérii postupných předpisů, které vyvrcholily tím, že všechna nákladní vozidla provozovaná ve státě budou mít do roku 2045 nulové výfukové emise. Na příkladu velké společnosti NFI, která provozuje desítky BEV těžkých nákladních vozidel v rámci své flotily 5 000 tahačů a 14 000 návěsů si ukažme, jak je možno si v Kalifornii také těžká nákladní BEV pořídit. Polovina nákladních BEV vozidel je nasazena s finanční podporou kalifornského projektu Hybrid



Velká dopravní společnost NFI provozuje v Kalifornii také několik desítek BEV těžkých nákladních vozidel



V současné době má společnost ve své flotile také zhruba 60 plně elektrických vozů Volvo VNR



Kalifornie je zemí elektromobilitě zaslíbená, existuje zde celá řada pobídek



Další část BEV HDV bylo částečně financováno iniciativou JETSI (Joint Electric Truck Scaling Initiative)



Posledních kontingent BEV těžkých vozidel je součástí projektu SWITCH-ON, grantu společnosti Volvo Trucks

and Zero-Emission Truck and Bus Voucher Incentive Project (HVIP). Tento projekt zahájila společnost CARB jako součást California Climate Investments s cílem urychlit komercializaci bateriových elektrických nákladních vozidel. Je poskytován podle zásady „kdo dřív přijde, ten dřív mele“. Další část BEV HDV bylo částečně financováno iniciativou JETSI (Joint Electric Truck Scaling Initiative), kterou vede oblast řízení kvality vzduchu na jižním pobřeží (South Coast AQMD) a společně financují CARB a California Energy Commission (CEC). Posledních kontingent BEV těžkých vozidel

je součástí projektu SWITCH-ON, grantu společnosti Volvo Trucks na nasazení bateriových elektrických nákladních vozidel v jižní Kalifornii pro regionální distribuci a svoz zboží. Financování poskytuje grantový program cíleného grantového programu US Environmental Protection Agency (EPA).

I když pobídky snižují pořizovací náklady, stále existuje značný rozdíl mezi cenou elektrických a dieselových nákladních vozidel. Ale je to přece jen příjemnější než u nás v Evropě.



# POPRVÉ BAVORSKÝM MEGAWATTEM

Společnosti MAN a ABB E-mobility dělají ve spolupráci pokroky s ohledem na megawattové nabíjení určené především pro nový MAN eTruck. Poprvé byl mnichovský eTruck nabit výkonem více než 700 kW a proudem 1 000 A na nabíjecí stanici MCS od ABB E-mobility. S finalizací standardu MCS již budou možné nabíjecí kapacity přes jeden megawatt. To povede k výraznému zkrácení doby nabíjení. Premiéra se uskutečnila za přítomnosti bavorského ministra Dr. Markuse Södera, který řekl: „Bavorsko je na cestě k mobilitě budoucnosti: dnes byl dán startovací signál pro první megawattovou nabíjecí stanici pro elektrická nákladní vozidla MAN v Mnichově. Jedná se o nejmodernější ekologickou a ekonomickou e-mobilitu, která je vyvíjena v Bavorsku. Potřebujeme dostat náš domácí průmysl do pozice konkurenceschopnosti. Inovace a technologie zajišťují budoucnost.“

## Směřování ke standardu

Společnost ABB E-mobility instalovala jedno z prvních megawattových nabíjecích míst v Německu. „S MCS bude v blízké budoucnosti možná udržitelná dálková doprava s kamiony a autobusy. Dnes jsme to dokázali. I když zde stále ukazujeme prototyp: S novým standardem MCS jsme během několika let nejen zdvojnásobili proud, ale také nabíjecí kapacitu. K dosažení energetické transformace v dopravě potřebujeme řešení, která jsou udržitelná, spolehlivá a ekonomická. Abychom toho dosáhli, musíme myslet integrativně a spolupracovat. Dnešní prezentace je také výsledkem úzké spolupráce mezi MAN a ABB E-mobility a celým průmyslem,“ řekl Michael Halbherr, generální ředitel ABB E-mobility.

„Cílem je 30 000 nabíjecích míst MCS v Evropě do roku 2030, z toho přibližně 4 000 v Německu. Dnes jsme



Nedávno byl poprvé BEV MAN eTruck nabit na megawattové nabíjecí stanici v Bavorsku



Megawattová nabíjecí stanice je výsledkem spolupráce MAN a ABB



MAN je jedním z finálních výrobců těžkých nákladních vozidel, který věří v bateriová nákladní vozidla



ABB E-mobility pracuje na MCS systému nabíjení již několik let



Společnost ABB E-mobility stojí za technikou nabíjecí stanice MCS (700 kW/1000 A)

zprovoznil jeden z prvních nabíjecích bodů. Na jeho nastavování nám nezbyvá moc času. Elektrické dálkové trucky jsou k dispozici, funguje megawattové dobíjení. Nyní potřebujeme jasné signály od politiků, v neposlední řadě k vybudování důvěry mezi našimi zákazníky ve prospěch elektrifikace. Nyní potřebujeme rychle vybudovat a rozšířit infrastrukturu,“ dodal nově potvrzený generální ředitel

MAN Truck & Bus Alexander Vlaskamp. Rozšiřování vysoce rychlostní a vysoce výkonné dobíjecí sítě a její digitalizace jsou nejen zásadní pro budoucí dodávky obnovitelné energie, ale také nezbytným předpokladem pro efektivní využití především dálkových plně elektrických těžkých nákladních vozidel.



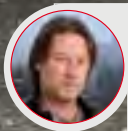
# TECHNIKA

## Test

**CITROËN BERLINGO M PROFIT+ 1.5**  
**BLUEHDI EAT8 (96 KW)**  
**NÁVRAT ZTRACENÉHO SYNA**







Text a foto  
Martin Felix

**V**zpomínáte ještě na luxusní kombíky s mřížkou za zadními sedadly? Kdysi se tam dávala, aby bylo možné osobní automobil prohlásit za nákladní a homologovat ho jako vozidlo kategorie N1, čímž se získalo právo na odpočet DPH. V některých případech tato absurdita byla provázána ještě nutností provozovat vůz jako čtyřmístný, a odstranit proto bezpečnostní pás pro zadní střední pozici. Vůz tím byl sice značně znehodnocen, a to nenávratně, ale ušetřených 20 % DPH za to pro mnohé lidi stálo. Zákon se dávno změnil, ale protože dnes blbneme zase jinak, finta s prohlášením osobního vozu za nákladní opět našla své uplatnění.





V současnosti nešvejkuje kvůli nesmyslným zákonům, ale kvůli globálnímu oteplování a z něj plynoucí nevráživosti vůči spalovacím motorům využitým sodovkový plyn CO<sub>2</sub>. Citroën proto s ostatními koncernovými kolegy ze Stellantisu nedávno vyřadil ze svého programu osobní dodávky se spalovacím motorem. Možná s tím zachránil několik ledních medvědů, své zákazníky však roztrpil. Dvakrát dražší elektrické auto, které má čtvr-

tinový akční rádius, se kupodivu nestalo kasovním trhákem. Nyní proto přichází nebo se spíše vrací s verzí Profi+, která spalovací motor má. Ta je sice vedena jako pracovní N1 a jako taková neodporuje předsevzetí prodávat osobní verze pouze s baterkami, ale jinak má všechny atributy osobního rodinného MPV. Není tomu stejně na všech trzích, ale pro českého zákazníka se tak vrací prostorné, univerzální a cenově přijatelné oblíbené auto.



Pro návrat osobní dodávky se zvolil reverzní postup, kterým se dřív vyráběly odpočtové kombíky N1. Zmizela přepážka za sedadly, za B sloupky se objevilo prosklení a v interiéru najdeme pět plnohodnotných sedadel. Opěradla zadních sedáček lze jednotlivě a jednoduše sklápat, čímž už tak dost velký zavazadlový prostor zvětšíme z 597 litrů na skutečně nákladních 2 126 l. Jak je vidět na fotografii, při převozu horských

kol proto odpadá nutnost jejich demontáže, na druhou stranu je pak nutno vyluxovat černý koberec, který by v užitkové verzi chyběl. I další výbava je hodna osobního vozu, nechybí dvouzónová klimatizace, parkovací kamery, asistenty, automatické přepínání světel a stěračů. Dotykový displej je sice menší, ale o to přehlednější, ovládání všech funkcí je snadné. Kolečko voliče automatické převodovky není úplně nejl-





bější systém, ale ani nejlepší a je škoda, že když uvolnilo místo mezi sedadly, nevyužil je výrobce pro instalaci úložných prostor. Neurazí ani exteriér, neboť krabicové tvary prostě k podobnému typu vozidla patří výměnou za jeho praktičnost., Berlingo naopak potěší bočními posuvnými dveřmi, které mají stahovací okénka, a navíc jsou proti poškození chráněny mohutnými plasty. Nešetřilo se ani na světlech, kterých vpředu najdeme hned tři páry a svou práci odvádějí kvalitně.



Návrat spalovacího ústrojí představuje buď přepínaný zážehový tříválec 1.2 PureTech, nebo jedna z dvou verzí dieselu 1.5 BlueHDI. Pro auto podobného typu stále považuji za ideál

naftu a k testíku jsme si proto půjčili silnější verzi 96 kW/131 k se slušným korouťákem 300 Nm a hlavně luxusní osmistupňovou automatickou převodovkou. Diesellová patnáctistovka nepoužívá žádné elektrické pomocníky, díky čemuž berlingo není obtěž-

káno bateriemi. Jeho hmotnost je tak příznivých 1 563 kg a užitečná vyloženě velkorysých 802 kg. S tím souvisí i příznivá spotřeba pohybující se kolo sedmi litrů na sto a při ekonomické jízdě i o litr níže. Rovněž plně dostačující je dynamika umožňující nejen bez-



TEST

pečně předjíždění, ale i dosažení maximální rychlosti 186 km/h, takže na autobahně předjedete všechna volva, která mají omezo-vač na 180. Přestože jde papírově o nákladní automobil a navíc se vznětovým motorem, netřeba se obávat nějak sníženého komfortu. Motor je slušně odhlučněn, automat řadí sametově a ochotně. Samozřejmě s limuzínou to srovnávat úplně nelze, ale do té zas rozhodně nadáte kompletního horáka. A navíc také nebude stát necelých osm set tisíc korun, což z pohledu dnešních cen na jedné straně a výbavy a užitečných vlastností na straně druhé činí z Citroenu Berlingo M Profi+ 1.5 BlueHDI EAT8 (96 kW) velmi zajímavou nabídku. ■



# STŘÍPKY TRUCKS



připravil Milan Olšanský  
CZ a SK člen jury International  
Truck of the Year a jury Truck  
Innovation Award

## IVECO GROUP STRATEGIE 2028

Skupina Iveco oznámila své nové strategické plány. Poté, co investovala do přípravy výrobového portofolia 2024 více než jednu miliardu Eur, jde o další finanční a společenský tah, který by měl skupině zajistit nejen solidní finanční „život“, ale též přihrát několik či alespoň jednoho strategického partnera na cestě za uspokojením budoucích zákazníků. V rámci nové strategie došlo k prodeji společnosti MAGIRUS Firefighting firmě Mutares. Bylo oznámeno nové partnerství se společností Ford Otosan na konstrukci kabiny těžkých nákladních vozidel a rozšíření a prohloubení strategického partnerství se společností Hyundai Motor Company. Mezi klíčové finanční cíle patří: Čisté tržby ve výši 19 mld. EUR, EBIT marže 7 až 8 % a tzv. zředěný zisk na akcii přesahující 3 EUR, to vše vztaheno k roku 2028.



## TRUCK OF THE YEAR AUSTRALASIA 2024

Nový model těžkého nákladního vozu Western Star X-Series se stal Truckem roku 2024 v regionu Australasia! Vítěz tohoto žádaného ocenění byl vyhlášen na předkonferenční akci před zahájením inaugurační konference technické údržby a bezpečnosti společnosti Teletrac-Navman dne 13. března 2024 v Christchurch na Novém Zélandu. Vytoužená trofej byla předána generálnímu řediteli Penske Australia and New Zealand pan Hamishi Christie-Johnston. Western Star odrazil vážnou konkurenci v podobě Volvo F-Series Electric a Scania Super Series. Hlavním kritériem pro nominaci a volbu jakéhokoli kandidáta na Truck of the Year Australasia je jeho příspěvek ke standardům bezpečnosti a efektivity silniční přepravy zboží v Australasii.



## KROPIČKA SCANIA

Kropičí nástavba MK 7 s možností tlakového čištění na výměnném mechanismu NN3 je postavena na podvozku SCANIA 4x4 P410. Samotná nástavba je v nerezovém provedení a svojí kombinací přední mycí lišty a zadního vysokotlakého čištění nemá v tomto odvětví konkurenci. Přední lišta je hydraulicky stavitelná, osazená kombinací 11 ks tlakových trysek a 3 ks splachovacích trysek typu „žába“ o kapacitě průtoku až 250 l/min. O dodávku vody do přední lišty se stará vysoce výkonné objemové odstředivé čerpadlo. Zadní tlakové čištění propustí až do průměru DN400, zajišťuje hydraulický naviják s 50m hadicí a sadou čistících a prorážecích trysek typu Cellina. Vodu pro tlakové čištění zajišťuje plunžrové (pístové) čerpadlo o kapacitě 130 l/min při tlaku 160 bar. Na toto čerpadlo lze samostatně připojit mycí pušku se 7m hadicí a využít tak potenciál tohoto zařízení k tlakovému vap mytí.



## 30 LET VE VEDOUĆÍ POZICI

TRP, značka patřící pod společnost PACCAR Parts, oslaví v roce 2024 své 30. výročí jako úspěšný dodavatel náhradních dílů pro všechny značky a modely nákladních vozidel, přívěsů a autobusů. TRP nabízí rozsáhlý sortiment více než 157 000 dílů prostřednictvím celosvětové sítě 18 distribučních center pro náhradní díly a více než 2 300 dealerů a obchodů DAF, Kenworth a Peterbilt a obchodů TRP. Díly TRP lze objednat u celosvětových servisních dealerů, on-line i ve vyhrazených TRP obchodech. Síť prodejen TRP otevřela svou první prodejnu v Polsku v roce 2013. Do konce roku 2014 bylo v Evropě, Mexiku a Latinské Americe provozováno 18 prodejen TRP. V roce 2015 byl otevřen první severoamerický obchod TRP. Ve stejném roce otevřela společnost TRP obchody na Novém Zélandu a na Mauriciu. V roce 2016 bylo otevřeno rekordních 41 nových lokalit, což zvýšilo globální působnost a zahrnovalo Irsko, Maďarsko, Austrálii a Kanadu. V posledních letech pokračuje program TRP v rozšiřování obchodu v USA, Kanadě, Evropě a Latinské Americe. V současné době existuje více než 300 prodejen TRP ve 45 zemích světa.



## CESTA K UNIVERZÁLNOSTI

Kontejnerizace, která u nás propukla před třiceti lety je jeden z doslova bohubilých kroků vedoucích k jisté formě univerzality dopravy. Například tento cisternový kontejner CSAL 9KN-AD pro mobilní plnění stavebních strojů a vozidel naftou a technickou kapalinou AdBlue je možno používat jak při natažení na hákový mechanismus dle normy DIN 30 720, tak jako odstavený na volné zpevněné ploše. Cisternový kontejner splňuje veškeré normy pro přepravu dle ADR tř. 3 a ekologické normy. Dvouplášťová cisterna je vyrobena z hliníkové slitiny H5182 a v její technologické části je umístěna samostatná nerezová izolovaná nádrž na AdBlue o objemu 500 litrů. Každá komora je vybavena elektromagnetickými tyčemi, které umožňují okamžité sledování stavu jejich naplnění. Cisternový kontejner lze pohánět buď od hydrauliky hákového nosiče nebo elektricky ze sítě popřípadě z baterií.



## SPECIÁLY PRO ANGOLU

Společnost Kobit je známou nástavbařskou firmou, která nezdávka staví své produkty na podvozcích Tatra. Tak jako například důlní speciály MK 22 a CSN 20, které jsou provozovány v africké Angole ve slavných náplavových dolech Lulo alluvial Mine. Kropičí nástavba MK 22 s objemem 22 000 l na podvozku TATRA Phoenix 8x8 je určená převážně k převozu technologické vody pro vyluhové věže promývající vytěžený materiál. Dalším důležitým úkolem je snižování vzdušné prašnosti za pomoci tří zadních trysek typu Mega. V horní části nástavby za kabinou je umístěné vodní dělo s dosahem až 75 m, které je říditelné z kabiny vozu. Cisternová servisní nástavba CSN 20 opět na podvozku TATRA Phoenix 8x8 je pojízdnou servisní stanicí, která převáží 20 000 litrů nafty a 200 kg tuhého maziva pro důlní stroje.





# VÝSTAVA NÁKLADNÍCH VOZIDEL, AUTOBUSŮ A SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU

## TRANSPORT SHOW BRNO CZECH REPUBLIC



NÁKLADNÍ VOZIDLA • AUTOBUSY • SLUŽBY  
INFORMACE • WORKSHOPY

VÝSTAVIŠTĚ BRNO, PAVILON F  
13. ČERVEN 2024  
10H - 17H  
[WWW.TRANSPORTSHOW.CZ](http://WWW.TRANSPORTSHOW.CZ)







# NOVINKY U FORD TRUCKS

Jan Šplíchal  
Marketing & PR Manager  
F TRUCKS a.s.



**P**ro letošní rok si společnost Ford Trucks připravila opravdové lahůdky. První z nich je limitovaná edice tahače Ford F-MAX s názvem Select v počtu pouhých 400 kusů. Tou druhou je nabízená 4letá záruka bez limitu kilometrů na jakýkoli nově zakoupený tahač Ford F-MAX. Novinkou v portfoliu je také zcela nová stavební a rozvážková řada vozidel pod označením F-LINE.

Ford F-MAX Select se vyznačuje kombinací nepřehlédnutelného černého lakování Agate Black a bronzových prvků, kte-



ré se nacházejí jak venku, tak v interiéru vozidla. Do bronzové barvy jsou tak vyvedeny například kryty zpětných zrcátek, znak F-MAX, nebo boční mezinápravové spojery. Líbivou barevnou kombinaci pak potrhují LED světlomety s parabolami v černé barvě, nebo černé disky kol. Uvnitř pak v této barevné kombinaci nalezneme kliky dveří, části volantu, unikátní sériové číslo edice Select, nebo vzduchově odpružená sedadla řidiče i spolujezdce, opět v unikátní barevné kombinaci. Samozřejmostí je pak také plná výbava bezpečnostních a asistenčních systémů-General Safety Regulation, která vstupuje v platnost od 7. července 2024 pro celou EU.

Řada F-LINE je novinkou na poli rozvážkových a stavebních vozidel. Svými parametry a modely rozšiřuje spektrum zákazníků v odvětví těžkých užitkových vozidel. Kabina a interiér vozidel je inspirován modelem F-MAX a využívá jeho předností v ergonomii a pohodlí řidiče. Přebírá tak například 9" multimediální systém, USB-A a USB-C konektory, nebo nové materiály interiéru a sedadel. Motory o objemu 9 a 12,7l s různými stupni výkonu. Posílena na 9 tun užitečného zatížení byla rovněž přední náprava stavební řady a celková nosnost pak činí, v závislosti na konfiguraci, až 44 tun. Obrovskou výhodou této řady je EHPAS, elektrohydraulický posilovač řízení, který významně usnadňuje manipulaci s vozidlem. I pro tuto řadu pak platí plně bezpečnostní a asistenční systémy.

## F-LINE



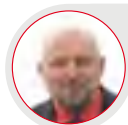
Ford F-MAX Select, je již k objednání a dostupný. 400 ks pro celou Evropu

Poslední novinkou je pak zavedení 4leté záruky na tahače F-MAX, a to bez omezení kilometrů. Společnost F TRUCKS, importér pro Českou republiku současně pro tyto vozy nabízí i výhodné servisní kontrakty, nebo úvěry s nízkým úrokem. Podrobné informace jsou uveřejněny na stránkách importéra: [www.fordtrucks.cz](http://www.fordtrucks.cz)



# STŘÍPKY

## VANS



**připravil Milan Olšanský**  
Člen mezinárodní jury International Van of the Year a International Pick-up Award za ČR

### ČTVRTÁ GENERACE

Ve své čtvrté generaci se představuje legendární panelová dodávka Citroen Berlingo. Nové pojetí přináší optimalizaci tak, aby zákazníkům nabídlo více komfortu, moderní konektivitu, mnoho asistenčních systémů a výběr různých variant pohonu. Nejlepším příkladem těchto nových produktů je nová skříňová dodávka e-Berlingo. Mezi nejdůležitější novinky patří Citroën Advanced Comfort Seats®, která jsou poprvé použita v lehkém užitkovém vozidle a zajišťují maximální komfort sezení. Když nastoupíte do vozidla, pohodlí zaručuje 15 mm silná speciální pěna v povrchu sedadla, která zajišťuje měkké a pohodlné sezení. Komfort při jízdě zvyšuje design samotného sedadla díky širokému sedáku a opěradlům, volitelnému vyhřívání sedadel a masážní funkci a také velkým a pohodlným područkám.



### NOVÉ E-DUCATO

BEV dodávka nabízí o 30 % větší dojezd, díky čemuž je nejlepší ve své třídě. Jednou z inovací je 110kilowatthodinová baterie, která nabízí větší dojezd ve srovnání s předchozím modelem s dojezdem až 420 km v cyklu WLTP. Nové E-Ducato, si zachovává svůj ložný objem až 17 metrů krychlových a užitečné zatížení až 1 500 kilogramů (více než dvě tuny u dieselové verze). Díky o 25 % nižší pořizovací ceně je E-Ducato dostupné pro každého a je v souladu s přístupem značky zaměřeným na zákazníky. Ducato má navíc díky nové elektrické architektuře širokou řadu nových ADAS, které z něj dělají nejbezpečnější užitkový vůz ve svém segmentu, a to i v naftové verzi. Nové E-Ducato je elektrická verze nového modelu, který se vyrábí nepřetržitě od roku 1981 a prodává se po celém světě.



### MIMO SILNICE IDEÁLNÍ

Nákladní dodávka Torsus Terrastorm (3,5 t nebo 5,0 t, Cargo, Coach, Ambulance, Mining, Camper) je vybavená stálým pohonem všech kol 4x4 se samosvorným mezinápravovým diferenciálem s nakládacím jeřábem o nosnosti 500 kg v nákladovém prostoru. Šestimetrové vozidlo je vybaveno pro přepravu různého nákladu. Vozidla poskytují 16 m<sup>3</sup> vnitřního nákladového prostoru. S jeřábovým manipulátorem umožňuje přepravu opravdu těžkého nákladu a dokonce i nebezpečných materiálů, protože kontakt s lidmi je minimalizován. Konstrukce vychází z VW Crafter/MAN TGE v rozměrovém provedení L3H3 s nájezdovým úhlem 26 stupňů. K pohonu slouží vynikající dvoulitr TDI Euro IV až VI s maximem výkonu na 177 k a vrcholem točivého momentu 410 Nm. Základní převodovka je manuální šestistupňová, k dispozici jako „option“ je též osmistupňový automat. Světla vozidla je 250 mm. Ceny začínají na 93 tisíc Eur.



### OPEL/VAUXHALL VIVARO

Skutečným vrcholem vozu Opel/Vauxhall Vivaro jsou nové systémy infotainmentu založené na Snapdragon® Cockpit a Auto Connectivity Platform od Qualcomm Technologies, Inc. Mimo jiné umožňují nejmodernější grafické, multimediální a konektivní funkce, jako je např. Wi-Fi, Bluetooth a 4G. Kromě toho jsou odkládací plochy kolem palubní desky a středové konzoly prostornější než dříve, takže ukládání věcí každodenní potřeby je jednodušší. Díky tomu je nový Opel/Vauxhall Vivaro flexibilním, univerzálně použitelným všestranným pomocníkem pro práci, který také nabízí komfort a jízdní vlastnosti automobilu, díky čemuž je čas za volantem příjemnější a uvolněnější. Bestseller Opel/Vauxhall Vivaro je modernější, praktičtější a udržitelnější.



### PEUGEOT CHCE BÝT LEPŠÍ

Francouzská značka Peugeot se sdružila se značkami Fiat Professional, Citroen a Opel/Vauxhall do velké společnosti Stellantis, aby společně lépe čelily výzvám blízké i vzdálenější budoucnosti. Peugeot, druhá stále fungující nejstarší automobilka na světě, by samozřejmě chtěl i v novém uskupení hrát prim. Užitkové vozidlo, které nejlépe ztělesňuje budoucí vizi Peugeotu pro lepší mobilitu v každodenním pracovním životě, je nový Peugeot E-Partner. V roce 2023 vedl evropský segment BEV-LCV, který by měl do roku 2025 tvořit třetinu evropského segmentu dodávek. S inovativním designem a přepracovanou palubní deskou, která nabízí lepší ergonomii a kvalitu zpracování, je nový Peugeot E-Partner vybaven pokročilým i-Cockpit®, který je vybaven zcela novým 10palcovým dotykovým displejem s vysokým rozlišením (25,4 cm).



### NEJVÝKONNĚJŠÍ BULLI

Zcela nové ID. Buzz GTX s maximálním výkonem elektromotorů 250 kW je nejvýkonnější Bulli všech dob. Je vybaveno dvěma elektrickými hnacími motory. Menší motor o výkonu 80 kW pohání kola přední nápravy, zatímco větší motor o výkonu 210 kW pohání kola zadní nápravy. Maximální rychlost modelů GTX je elektronicky omezena na 160 km/h. Elektrické hnací motory v ID. Buzz GTX jsou zásobovány energií z 79 kWh nebo 86 kWh trakční baterie. Menší baterii lze nabíjet na DC rychlodobíjecích stanicích výkonem až 185 kW. Ve dvou různých rozvorech a se dvěma velikostmi baterie, ID. Buzz GTX je k dispozici jako 5, 6 nebo 7místný. Se standardním rozvozem dosahuje maximální hmotnosti přívěsu 1 800 kg (brzděný, sklon osm procent), zatímco ID. Buzz GTX s dlouhým rozvozem má maximální hmotnost přívěsu 1 600 kg. Maximální hmotnost přívěsu se tak zvýšila o 800 kg a 600 kg.







# CESTA VZNĚTOVÉHO MOTORU CXCIII. DÍL

Emil Lánský  
Foto: archiv

Nespornou zajímavostí je fakt, že motor disponuje poměrně malým zdvihovým objemem, z něhož však poskytuje maximální výkon až 400 k a točivý moment na úrovni 1 800 Nm

**P**ředstavení devítilitrového vznětového šestiválce MAN D15 v roce 2019 bylo vzhledem k novým trendům v automobilovém průmyslu v segmentu těžkých nákladních vozidel poměrně překvapivé. Všichni jsme čekali na první dojmy z jízdy.

Hypotézou, která se měla záhy potvrdit či vyvrátit v praxi, bylo: „Čtyři sta koní stačí a to i na 40 tunou stavební soupravu.“ Kromě toho, že byl nyní motor MAN D15 k dispozici k pohonu vozidel modelových řad MAN TGX a MAN TGS, mnichovský výrobce tehdy přistavil vybraným evropským novinářům hned tři vozidla různých aplikací.

## Revuce dokonalosti

Hned na začátku se skvěla otázka: Jak nový vznětový motor MAN D15 tehdy zapadl do celé nabídky německého výrobce? Předně je třeba říci, že nový motor MAN D15 nahradil motor MAN D20, který byl svým způsobem nepříliš šťastné řešení. Za prvé jeho konstrukce a vznik byly těsně spjaty s nepoměrně zajímavějším a úspěšnějším „bratrem“ D26, s nímž sdílel

kompletní blok. Zatímco D26 nabízel zdvihový objem 12,4 l, D20 jen prostým převložkováním dával zdvihový objem 10,5 l. D26 zastínil svojí ekonomikou provozu D20, který měl handicap v podobě stejně těžkého bloku jako D26. Za druhé, motory MAN D20 se nezávisle staly jedním z důvodů skandálního řešení personálních záležitostí přímo v tehdejší představenstvu mnichovského výrobce v letech 2008 a 2009, v jehož důsledku došlo postupně na kompletní obnovení kádrů. Ale to může být vedlejší. Zcela nové motory MAN D15 nalaďené do tří výkonových kategorií: 243 kW/330 k, 265 kW/360 k a 294 kW/400 k byly určeny k pohonu těžkých nákladních vozidel MAN TGX a MAN TGS, stejně jako motory MAN D26 a MAN D38, oba dva též v trojím provedení maximální



Kamerový systém hlídající pravý bok vozidla přenáší informace na LCD displej umístěný v interiéru vozu

ho výkonu a točivého momentu. Pro lehká a středně těžká nákladní vozidla MAN TGL a MAN TGM byly určeny čtyřválcové a šestiválcové motory MAN D0834 a MAN D0836, opět každý ve trojím výkonovém provedení. Jinak řečeno nový motor MAN D15 byl jedním z pěti, které MAN nabízel k pohonu svých vozidel. Zajímavostí je zdvihový objem devět litrů a některá konstrukční řešení.

## Inovace velkého řádu

Největším přínosem D15 bylo nepochybně to, že šlo o zcela nový motor a především skutečnost, že je o celých 230 kg lehčí než jeho předchůdce D20. A to byla a stále je opravdová konkurenční výhoda, která se vyplatí právě v těch segmentech provozu těžkých nákladních vozidel, kde se významně počítá s užitečnou hmotností vozidla, resp. s jeho celkovou hmotností. A to je přece jedno z hlavních kritérií při výběru jakéhokoliv nákladního vozidla. I tak ale některé dopravní úkoly jsou významněji založeny na maximalizaci užitečné hmotnosti vozu než jiné. Jde například o silniční tahače cisteren a sil, dopravu velkoobjemového zboží v optimalizovaných návěsích, vozidla s domíchávací betonových směsí, komunální vozidla a dokonce i stavební vozidla specifického určení, od tahačů stavebních návěsů až po aplikace 8x4 čtyřicetitonových stavebních vozidel či jejich kombinací.

Proč klást důraz na skutečnost, že D15 má devět litrů zdvihového objemu? Protože v té době šlo o poměrně zajímavé rozhodnutí. Mezi ním a dalším v řadě, 12,4 l MAN D26 je tří a půllitrový rozdíl zdvihového objemu, a to znamená, že D15 je z tohoto hlediska téměř dvoutřetinový motor D26. Konkurence se snažila nabízet motory třináctilitrové a jako alternativu jedenáctilitrové v lehčím provedení. Navíc tzv. downsizing, tedy snižování zdvihového objemu, tehdy již nebyl zrovna tím hlavním konstrukčním trendem. Také se traduje stará „pravda“: zdvihový objem ničím nenahradíš.



Nový motor MAN D15 Euro VI Step D nabízí maximální výkon až 400 k a to je velmi příjemná informace



Devítilitrový motor s maximálním výkonem „pouhých“ 400 k byl vhodný pro pohon stavebních čtyřnápravových vozidel 8x4 či dokonce pro tahač stavebních návěsů s celkovou hmotností do 40 t. Tajemství efektivity ovšem bylo skryto v dokonalém uvažování a rozmyšlení zákazníka či provozovatele vozidel. Pokud si vezmeme ty stavební. Je třeba si říci pravdu – stavební provoz je stále jednodušší především z hlediska nutnosti překonávání terénních překážek. Těžkého i středně těžkého terénu ve stavebních či těžařských dílech rapidně ubývá. Dnes je běžné, že stavebníkům stojí za to si vyskládat cesty z betonových prefabrikátů, a tím podstatně zlehčit pohyb vozidel na stavbě. Druhá věc je, že pokud jde o nutnost vyjet se zatíženým vozidlem ze stavební jámy, být za těžkých povětrnostních podmínek, stačí si připravit jeden traktorbagr jako alternativní/náhradní tahač a na tyči všechna naložená vozidla a soupravy dostat na upravenou cestu. Poměr terénu k běžným cestám, po nichž stavební vozidla s materiálem jezdí, je

výrazně příznivý upraveným komunikacím. Proto je třeba vždy při počáteční konfiguraci nově pořizovaného vozu myslet na převažující typ provozu. Pokud například budete vaše stavební vozidla používat především na liniových stavbách, například při stavbě dálnic či rychlostních silnic, kde je velmi příznivá topografie – tedy žádné kopce, jen rovina, můžete zjistit, že vám opravdu budou stačit vozy MAN TGX nebo TGS 8x4 s motorem D15 o maximálním výkonu 400 k a točivém momentu 1 800 Nm!

### Je třeba opravdu myslet

Ale přece jenom, maximální výkon 400 k dnes opravdu nic moc není – to by se snadno mohlo zdát pod dojmem emocí vycházejících z ničím rozumným podložených pojmů a dojmů, že musím mít vůz s motorem o výkonu 500 k či vyšším. Čtyři sta koní je dost na cokoliv i se soupravou na hranici standardně povolené maximální hmotnosti. Spíše než o maximální výkon jde o točivý moment. Uprávně řečeno, i těch maximálních 1 800 Nm může vzbuzovat jisté



Čtyři sta koní na soupravu 28 t bylo více než dost. S velkou výhodou jsem využíval novou funkci řazení převodových stupňů D<sub>a</sub>



Motor MAN D15 výborně zapadá do nabídky mnichovského výrobce dodávkových automobilů, nákladních a užitkových vozidel i autobusů



Motor MAN D15 byl nejprve představen ve variantě jako pohon pro autobusy, dnes je k dispozici i pro pohon těžkých nákladních vozidel MAN TGS a MAN TGX

pochyby. Nakonec však záleží na převodování, a to jak v převodovce, tak v nápravách. I zde odvedli konstruktéři MAN velmi solidní práci. Konstruktérní novinky se tedy odrazily na celém hnacím traktu. K dispozici byly automatizované převodovky MAN TipMatic PROFI 12 22 DD či MAN TipMatic Offroad 12 26 OD s vlastním softvérem řazení. Důležitá byla nová elektronická funkce označená na voliči převodovky jako D<sub>d</sub>, tedy rychlejší a pozdější řazení převodových stupňů. U převodovky s přívlastkem Offroad to bylo též nám již tehdy dobře známý systém řazení D<sub>x</sub>, který prakticky nedovolil vozidlu ztratit potřebný grip. Z hlediska provozu nově vybavených a nových vozidel MAN je třeba také zmínit nové elektronické asistenty jízdy MAN ComfortSteering (pomáhá řidiči elektricky aktivovat sílu v řídicím systému, brzy pracující s napětím 48 V), které dovolilo zařadit též další funkcionalitu v podobě AMN Lane Return Assist (LRA), který dokázal intervenovat samostatně do řízení vozidla v rámci systému hlídání zvoleného jízdního pruhu (samotnými řidiči ne moc

oblíbená funkce). Více z hlediska výrobce než z hlediska zákazníka byl též zajímavý nový systém ACC Stop-and-Go, který bylo možno využívat u vozidel s automatizovanými převodovkami TipMatic s 12 převodovými stupni.

Základem a doslova krucialní inovací byl však vzpomínaný motor MAN D15. Podíváme-li se na něj jako celek, zjistíme, že nový byl motorový blok a samozřejmě celá řada periférií. V systému u chlazení bylo nově zařazeno čerpadlo s proměnným výkonem, elektrický okruh měl vřazen tzv. inteligentní alternátor. Palivový systém byl osazen vylepšeným systémem vstříkávání Common Rail se vstříkovacím tlakem až 2 500 barů, tlak spalování vystoupal na 230 barů, nové písty byly ocelové. Přepřlňovací pracovalo pouze s jedním turbodmychadlem. Motory výkonových úrovní 330 k a 360 k mají turbo s wastegate, motor výkonu 400 k pracuje s turbodmychadlem s měnitelnou geometrií výstupní komory. Na přání mohl být motor vybaven poměrně výkonnou motorovou



brzdou MAN Turbo EVEBec. K dispozici byl jednopístový ESS nebo odpojitelý či dvoupístový kompresor se systémem ESS. Významnou změnou byl též vylepšený dvoustupňový systém čištění paliva. Ostatně ten zákazník mohl nalézt také u vylepšených motorů MAN D26. U třináctilitrů byl vylepšen Common Rail systém, čištění palivového systému, přibýly elektronicky řízené komponenty chladicího systému motoru, kompresor dostal systém ESS spořicí potřebnou energii.

U motorů MAN D26 došlo ve všech výkonových kategoriích k růstu maximálního výkonu o 10 k a nárůstu točivého momentu o 100 Nm. Takže vylepšený motor MAN D26 byl v nabídce v roce 2019 s maximálním výkonem 316 kW/430 k a 2 200 Nm, 346 kW/470 k a 2 400 Nm a 375 kW/510 k a 2 600 Nm. Je třeba ještě také říci, že všechny motory (MAN D08, D15, D26 a D38) byly v emisní specifikaci Euro VI Step D.

### Překvapivě skvělá jízda

Pro první jízdní zkušenosti s vozidly vybavenými motorem D15 jsem měl k dispozici hned tři kusy. Typické aplikace, při nichž měl mít nový motor nejvyšší význam. MAN TGS 18.330 se skříňovou nástavbou, MAN TGS 18.400 stavební tahač a MAN TGS 18.400 silniční tahač. Vozidla byla vybavena ka-

binami typu M, resp. L. Všechna byla vybavena automatizovanými převodovkami MAN TipMatic, motorovou brzdou MAN Turbo EVEBec a systémy MAN EfficientCruise 2 a EfficientRoll.

Stavební souprava byla doplněna třiosým návěsem a měla celkovou hmotnost 39 t! Rozvážková souprava měla dvouosý návěs a celkovou hmotnost 28,16 t a dvounápravový vůz měl celkovou hmotnost 18 t.

Nejvíce jsem byl samozřejmě zvědav na to, jak si čtyřtakoňový motor poradí se soupravou o celkové hmotnosti 39 t. Začal jsem tím nejmenším vozem. Po pravdě 330koňový motor byl docela slyšet, ale to byla spíše věc kabiny, té nejmenší, rozměr M. Na osmnáct tun motor zcela dostatečný, vozidlo velmi příjemně ovladatelné a díky všem elektronickým vymoženostem jsem mohl využít pohody jako u velkého kamionu. Dle nastavení hystereze systému EKO si vůz plachtil, když bylo možno. Následoval rozvážkový tahač. Tak, jak nejsem příznivec moc velkých emocí, co se týká rozdílného maximálního výkonu, musím říci, že od prvního okamžiku to bylo lepší a znovu ještě lepší. Čtyři sta koní na soupravu 28 t bylo více než dost. S velkou výhodou jsem využíval novou funkci řazení převodových stupňů Dd. Převodovka si v tomto módu drží stupně o 200 min<sup>-1</sup> déle a řadí o poznání rychleji.



K dispozici jsem měl tři kusy, typické aplikace, při nichž by nový motor měl mít nejvyšší význam. MAN TGS 18.330 se skříňovou nástavbou, MAN TGS 18.400 stavební tahač a MAN TGS 18.400 silniční tahač. Vozidla byla vybavena kabinami typu M, resp. L.



Na první pohled by se mohlo zdát, že tak „velká“ auta snad ani nemůže devítilitrový motor D15 efektivně obslužit – ale to je jen první a povrchní pohled



Německý výrobce nedávno představil zcela nový devítilitrový motor MAN D15 určený pro pohon těžkých nákladních vozidel

To se hodí především na „bundeskách“, při jízdě po městě či ve velkém provozu, rovněž při rozjezdu na křižovatkách jde o velmi příjemnou funkci. Navíc se mi velmi líbila možnost nastavení speed limiteru na požadovanou rychlost, v mém případě na 70 km/h. Pak můžete stát na „plynu“ jak chcete a vůz jede plynule na hranici zvolené rychlosti. Předjedete tak nutnosti nastálého „topení“ a brzdění.

Vrcholem byla souprava se stavebním návěsem. Díky novému systému řazení automatizované převodovky chodila „bedna“ docela často při rozjíždění či při průjezdu velmi utažených zatáček do prvního převodového stupně, což není zrovna obvyklé. Ale na druhou stranu to bylo velmi praktické a plynulé. Se soupravou jsem se vydal i na nezpevněnou komunikaci malého šterkového lomu. Opět s výhodou využití systému řaze-

ní Dd a Dx. Motor si poradil se vším, co jsem mu naservíroval. Osmnáct set Newtonmetrů točivého momentu bez problému na lehký terén nezpevněné cesty stačilo.

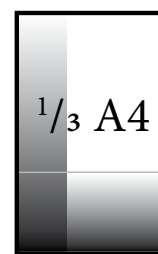
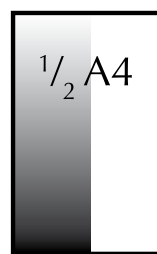
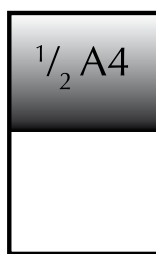
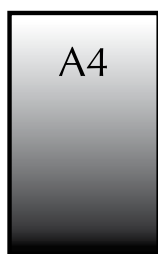
Nakonec tedy spokojenost. Motor MAN D15 příjemně překvapil, především v nejvýkonnější verzi. Při ustálené jízdě na nejtěžší převodový stupeň dokonce vnitřní hluk v kabině odpovídal zhruba tomu, co známe u luxusních autobusů. Ostatně, to je vlastně takový informační oblouk, nadneseně řečeno, MAN D15 byl totiž nejprve představen jako motor pro autobusy. Při vědomí hmotnostní výhody 230 kg opravdu 400k motor s 1 800 Nm točivého momentu stačil na celou řadu aplikací těžkých nákladních vozidel, jen bylo třeba u toho trochu myslet.



Čtyři sta koní je dost na cokoliv i se soupravou na hranici standardně povolené maximální hmotnosti. Spíše než o maximální výkon jde o točivý moment a ten u D15 vrcholí na 1 800 .m. Jednoduše zjistíte, že i to je dostatečná hodnota



# CENY PLOŠNÉ INZERCE



zrcadlo 187 x 275

185 x 135

90 x 275

70 x 275

90 x 135

spad 220 x 307

220 x 145

100 x 307

185 x 100

190 x 60

220 x 100

220 x 75

70 x 307

## INZERTNÍ PODKLADY

Inzeráty je třeba dodat ve formátu tiskového PDF s ořezovými značkami (5 mm pro ořez), případně je možné dodat podklady pro inzerci na nosičích: CD, DVD, FLASH a to ve formátu: PDF, InDesign, Adobe Illustrator (text musí být v křivkách), Adobe Photoshop.

**Obrázky stažené z internetu nelze pro tisk použít!** Obrázky je třeba dodávat ve formátu JPG nebo TIFF při rozlišení 300 dpi a velikosti alespoň 90 x 130 mm. Loga pokud možno v křivkách (Adobe Illustrator nebo CorelDraw). Texty ve formátu RTF, DOC nebo TXT. Nevyžádané podklady nevracíme.

<b>dvoustrana</b>	85 000 Kč
<b>1 strana</b>	50 000 Kč
<b>1/2 strany</b>	30 000 Kč
<b>1/3 strany</b>	25 000 Kč
<b>1/4 strany</b>	20 000 Kč

## OBÁLKA

2., 3. a 4. strana (A4) 55 000 Kč

- U druhého opakování inzerce je poskytována sleva ve výši **20 %**, u každého dalšího opakování **30 %**.
- U celoroční inzerce nabízíme **výrazné individuální slevy**.
- Členové Sdružení ČESMAD BOHEMIA mají nárok za uveřejnění vlastní inzerce na slevu ve výši 25 % z celkově vypočtené částky.

Dodá-li inzerent již vyhotovený reklamní list, je cena za vložení 40 000 Kč

Při opakované celostránkové inzerci nabízíme možnost umístit do časopisu také zdarma PR články A4

## Předplatné Transport magazínu



Objednávám předplatné měsíčníku Transport magazín na rok..... od čísla ..... v ceně 700 Kč/rok (včetně poštovného)  
Od každého čísla objednávám ..... výtisků

Zasílací adresa:

Firma: \_\_\_\_\_ DIČ \_\_\_\_\_ IČ \_\_\_\_\_

Jméno: \_\_\_\_\_

Ulice a číslo: \_\_\_\_\_ PSČ: \_\_\_\_\_

Obec: \_\_\_\_\_ Tel.: \_\_\_\_\_

E-mail: \_\_\_\_\_ Datum & podpis: \_\_\_\_\_

Fakturu zasíláme E-mailem ve formátu PDF. On-line můžete objednat zde: <https://www.prodopravce.cz/objednavka-magazinu>

Je-li fakturační adresa jiná, uveďte ji zde:



V případě, že svou objednávku nezrušíte, budeme ji považovat za platnou i pro další období a fakturu vám pošleme automaticky.

# 4 ROKY ZÁRUKA na nový Ford F-MAX

na celé vozidlo bez limitu kilometrů



**ZÁRUKA  
4 ROKY**

**MODELOVÝ  
ROK 2024**

**ZVÝHODNĚNÝ  
SERVIS NA  
4 ROKY\***

**ÚVĚR  
OD 1280 EUR  
ÚROK 4,99%\*\***

\* Servis předepsaný výrobcem, po dobu 4 let, vč. diagnostiky, výměny olejů a filtrů za výhodných podmínek. Pro podrobné informace a podmínky kontaktujte náš obchodní tým.

\*\* Měsíční splátka + DPH. Pro podrobné informace a podmínky kontaktujte náš obchodní tým.

## Kontakty na obchodní tým:

### Radek Bělohávek

region severní Čechy,  
západní Čechy  
T: +420 732 929 443  
radek.belohlavek@fordtrucks.cz

### Petr Sluka

region Praha a okolí,  
východní Čechy  
Tel.: +420 774 000 700  
petr.sluka@fordtrucks.cz

### Marek Světnický

region Moravskoslezský kraj,  
Olomoucký kraj, Zlínský kraj  
Tel.: +420 739 509 984  
marek.svetnický@fordtrucks.cz

### Tomáš Lavička

region jižní Čechy  
Tel.: +420 604 202 239  
tomas.lavicka@fordtrucks.cz

### Vojtěch Duba

region Jihomoravský kraj  
Tel.: +420 606 339 399  
vojtech.duba@fordtrucks.cz



**F TRUCKS a.s.**  
V Oblouku 731  
252 43 Průhonice  
[www.fordtrucks.cz](http://www.fordtrucks.cz)



Sharing the load





# ZMĚNY V MÝTNÉM: ZKONTROLUJTE SI ZAŘAZENÍ SVÉHO VOZIDLA DO **EMISNÍ TŘÍDY CO<sub>2</sub>**

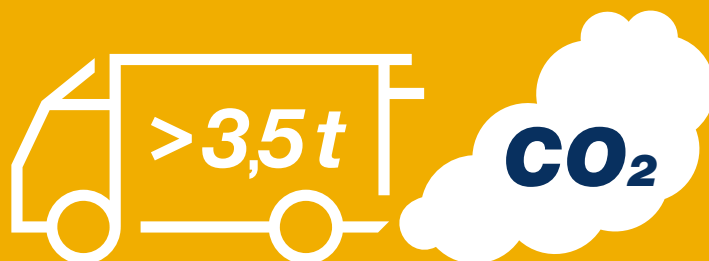
Systém elektronického mýtného byl v ČR od 1. března 2024 rozšířen o složku mýtných poplatků, která zohledňuje produkci emisí CO<sub>2</sub>. Vozidla byla automaticky zařazena do základní emisní třídy CO<sub>2</sub> 1.

Vozidla s datem první registrace před 1. červencem 2019 a všechna vozidla kategorie M2 a M3 jsou zařazena do základní emisní třídy CO<sub>2</sub> 1 a nemají nárok na zařazení do vyšší emisní třídy CO<sub>2</sub> (2 až 5, s nižšími poplatky). Jejich provozovatelé nemusí podnikat žádné kroky (vyjma vozidel poháněných čistě elektrickou energií a vodíkem – ty patří do emisní třídy CO<sub>2</sub> 5).

Dopravci, kteří provozují vozidla s datem první registrace po 1. červenci 2019, mohou zkontrolovat dokumentaci vozidla od výrobce a následně ověřit s pomocí Vyhledávače na stránce [www.myto.cz.eu/co2](http://www.myto.cz.eu/co2), zda mají nárok na přeregistraci do vyšší emisní třídy CO<sub>2</sub> s nižšími poplatky.

Pokud potvrdí Vyhledávač nárok na emisní třídu CO<sub>2</sub> 2 a vyšší, můžete požádat o zařazení do vyšší emisní třídy. Žádost lze podat v zákaznické samoobsluze, e-mailem, osobně na Kontaktních místech, případně vám pomohou vybraní vydavatelé tankovacích karet.

## CO POTŘEBUJETE PRO KLASIFIKACI TŘÍDY CO<sub>2</sub> VOZIDLA?



### 3 Hodnoty

- Datum první registrace do provozu – naleznete jej v osvědčení o registraci vozidla (technický průkaz)
- Podskupina vozidla – je uvedena v dokumentu CIF nebo v dokumentu COC (pokud neznáte podskupinu vozidla, pomůže vám s jejím určením vyhledávač emisní třídy CO<sub>2</sub> na [www.myto.cz.eu/kalkulace-co2](http://www.myto.cz.eu/kalkulace-co2))
- Specifické emise CO<sub>2</sub> vozidla – jsou uvedeny v dokumentu GIF, případně v dokumentu COC

### 2 Dokumenty

- Osvědčení o registraci vozidla
- CIF zákaznický informační soubor (od roku 2022 poskytují výrobci dokument COC)

### 1 Tabulka

Detailnější informace a praktický návod pro stanovení emisní třídy CO<sub>2</sub> naleznete na:  
[www.myto.cz.eu/CO2](http://www.myto.cz.eu/CO2)