



Chrášťany, 5. prosince 2023

## Potenciál k úspoře: Scania Super v nejuvážnější emisní třídě pro nový výpočet německého mýta

Od začátku prosince 2023 přechází Německo na nový systém výpočtu mýtných poplatků, který se odvíjí od emisí CO<sub>2</sub>. Pohonné ústrojí Scania Super si díky důrazu na efektivitu a spotřebu paliva, která je v porovnání s předchůdci nižší o 8 procent, připisuje další výhodu. V neobvyklejších konfiguracích pro dálkovou přepravu se s přehledem drží v nejlepší emisní třídě určené pro naftová vozidla. Provozovatel díky tomu může podle velikosti flotily a ročního nájezdu ušetřit tisíce eur.

„Když jsme na trh uváděli nové pohonné ústrojí Scania Super, byla jasným benefitem o osm procent nižší spotřeba paliva, teď se přidává další: o 4,6 % nižší sazby německého mýtného v porovnání se staršími vozidly,“ říká obchodní ředitel Scania CER Marian Mráz.

Mýtné sazby se v Německu nově stanovují podle typu vozidla a emisí oxidu uhličitého přepočteného na jednotku dopravního výkonu, tunokilometr. Vychází se přitom z údajů v dokumentaci k vozidlu, na jejichž základě se mu přiřadí jedna z pěti emisních tříd. Dvě nejvyšší (4 a 5) jsou určeny pro čistě elektrické nebo hybridní vozy.

„Z naší zkušenosti vyplývá, že tyto měrné emise pro většinu konfigurací Scanie Super, včetně těch nejoblíbenějších pro dálkovou dopravu, vychází tak, že vozidla Scania Super spadají do emisní třídy 3. To je ta pro neefektivnější naftová vozidla,“ vysvětluje Marian Mráz.

Pro srovnání: vozidlo zařazené do emisně nejhorší třídy 1 platí podle [sazebníku](#) (stav ke 4. 12. 2023) za kilometr jízdy po dálnicích v Německu 0,348 eur, pokud by bylo ve třídě tři, zaplatí 0,332 eur/km. U jednoho automobilu, který ročně najede po Německu 50 000 km, to může znamenat úsporu ve výši 4800 eur, tedy necelých 120 000 Kč, během šesti let provozu.

Mezi konfigurace Scanie Super spadající do třídy 3 patří například dvounápravové tahače s motory o výkonu 460 nebo 500 koní a spacími kabinami řad R a S. Stejně tak to ale platí i pro třinápravový podvozek 6x2 určený typicky pro tandemové soupravy. Důležité je však nezapomenout na pneumatiky s nízkým valivým odporem a na aerodynamické prvky, jakými jsou boční zábrany. „Výhodou pro naše zákazníky je to, že jim zařazení do emisní třídy sdělí s velkou jistotou již prodejce při konfiguraci vozidla,“ dodává Marian Mráz.

Emise CO<sub>2</sub> se budou v dohledné době propisovat do výše provozních nákladů větší a větší měrou. Od jejich výše se totiž budou odvíjet mýtné systémy i v dalších evropských zemích.

### Podrobnější informace poskytnete:

Martin Příbyl, PR & Communication Coordinator CZ/SK, Scania CER (Czech Republic, Hungary, Slovakia)

Telefon: + 420 739 543 056, e-mail: [martin.pribyl@scania.com](mailto:martin.pribyl@scania.com)

*Scania je předním světovým poskytovatelem řešení v oblasti dopravy. Společně s našimi partnery a zákazníky se ubíráme směrem k udržitelnému systému dopravy. V roce 2022 jsme našim zákazníkům dodali 80 238 nákladních automobilů, 4 994 autobusů a také 13 400 průmyslových a lodních pohonných systémů. Čisté tržby dosáhly více než 170 miliard SEK, ze kterých bylo více než 20 procent spojených s poskytováním služeb. Společnost Scania, která byla založena v roce 1891, aktuálně působí ve více než 100 zemích a zaměstnává téměř 57 000 lidí. Výzkum a vývoj se soustředí především ve Švédsku. Výroba probíhá v Evropě a*



*Latinské Americe, s regionálními produktovými centry v Africe a Asii. Scania je součástí TRATON GROUP. Více informací naleznete na: [www.scania.cz](http://www.scania.cz)*