

SSL EXPRES

14.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 14-07-2025 "Další bolest hlavy pro přepravce", protože rally mezi Asií a Evropou končí

Zdá se, že nedávný růst spotových sazeb kontejnerové přepravy v obchodě mezi Asií a severní Evropou by mohl přinejmenším dočasně skončit. Světový kontejnerový index Drewry's World Container Index na trase Šanghaj-Rotterdam zaznamenal 2 % mezitýdenní pokles a skončil na hodnotě 3 384 USD za 40 stop, čímž skončilo šest po sobě jdoucích týdnů růstu cen na této trase.

Mezi jednotlivými indexy však existovaly určité rozdíly: SCFI byl v podstatě beze změny na úrovni 3 996 USD za 40 stop, stejně jako XSI společnosti Xeneta, který zaznamenal sazbu 3 393 USD za 40 stop; zatímco úsek FBX východní Asie - severní Evropa společnosti Freightos se poněkud vymykal, když zaznamenal 14% týdenní nárůst na 3 522 USD za 40 stop. Jeden ze speditérů působících v tomto oboru označil ceny v tomto týdnu za stabilní a dodal: "Řekl bych, že sazby z Asie do severní Evropy se u našich hlavních dopravců nezměnily, ačkoli někteří dopravci, kteří jsou pro nás obvykle na vyšším konci trhu, trochu klesli, aby se vyrovnali." Přes přípravu na hlavní sezónu v Asii a severní Evropě bylo poměrně snadné zajistit prostor. S výjimkou Xiamenu, kde se zdá být obtížné získat místo, vše ostatní probíhá v pořádku - pár srolovaných kontejnerů, ale to se v tomto ročním období dá očekávat.

Hlavní analytik společnosti Xeneta Peter Sand mezitím varoval, že severoevropští dovozci by měli v příštích několika týdnech očekávat opětovný nárůst spotových sazeb. V severoevropských přístavech se šíří silné přetížení - a špatnou zprávou je, že je tu po zbytek roku 2025, což způsobuje narušení provozu a tlačí na růst přepravních sazeb. Průměrné spotové sazby z Dálného východu do severní Evropy se 4. července ve srovnání s koncem června zvýšily o 18 %, zatímco dopravci byli nuceni revidovat jízdní řády, ať už se jedná o vyhýbání se zastávkám v přístavištích, kde dochází k přetížení, nebo o zajištění do přístavů, do kterých by za normálních okolností nezajížděli. To způsobuje narušení, které se exponenciálně obtížně odstraňuje, a vytváří další bolest hlavy pro odesílatele.

Středomořští přepravci zároveň zaznamenali v posledních dvou týdnech zhruba 15% pokles spotových sazeb, neboť tento týden došlo k dalšímu 7% mezitýdennímu poklesu na úseku WCI Šanghaj-Janov, který skončil na 3 491 USD za 40 stop, zatímco neoficiální důkazy od přepravců naznačují, že sazby ve Středomoří již klesly pod sazby do severní Evropy. Na středomořských trasách je zaznamenán pokles a sazby za 40ft do hlavních středomořských přístavů jsou nyní nižší než sazby pro severní Evropu, což je poprvé za několik let.



SSL Express 14-07-2025 Autobahn GmbH zastavuje výběrová řízení na nové stavby (DVZ)

Společnost Autobahn GmbH letos nemůže vypsát žádné další výběrové řízení, uvedla tiskové agentuře DPA. Důvodem je prozatímní rozpočet, jelikož federální rozpočet na rok 2025 je k

dispozici, ale Bundestag jej dosud neschválil. Tento rozpočet zahrnuje také zvláštní fond „Infrastruktura a ochrana klimatu“ (SVIK) ve výši 500 miliard eur, který schválil předchozí Bundestag. Žádné finanční prostředky z tohoto fondu v současné době nelze použít na nové stavební projekty.

Stavební odvětví je pobouřeno, protože „na tento den varoval už týdny,“ řekl jeho generální ředitel Tim-Oliver Müller. „Toto je rána pro všechny podnikatele, kteří na objednávky čekají měsíce.“ Rozhodnutí před letní přestávkou mohlo okamžitě spustit 70 až 80 stavebních projektů, řekl Müller.

„Stavební rok 2025 je ztraceným stavebním rokem, přičemž firmy trpí provizorním hospodařením s rozpočty, a tedy nedostatkem zakázek, už od listopadu 2024,“ dodal. Zkrácená pracovní doba existuje dokonce i ve výstavbě mostů. Je až tragické, že se stavebního průmyslu opakovaně klade otázka, zda má dostatečnou kapacitu pro nadcházející investice.

Prozatímní rozpočtové řízení je upraveno Základním zákonem. Podle tohoto zákona mohou být probíhající projekty nadále financovány, ale nemohou být zahajovány nové. Federální vláda však uvádí, že nové výdaje může vynakládat pouze v omezeném rozsahu, a to tehdy, jsou-li objektivně i časově nevyhnutelné.

SVIK letos vyčlenil 2,5 miliardy eur na údržbu „mostů ve stávající federální dálniční síti“. Druhé a třetí čtení federálního rozpočtu je naplánováno na září. Prozatímní řízení rozpočtu skončí až po podpisu spolkového prezidenta, který se neočekává dříve než koncem září.



→ SSL Express 14-07-2025 Železnice chce prodloužit generální rekonstrukci do roku 2036 (DVZ)

Společnost Deutsche Bahn plánuje prodloužit komplexní rekonstrukci obzvláště důležitých tras o další rok – do roku 2036. Železnice to oznámila po dialogu se zástupci z odvětví. Modernizace více než 40 silně využívaných tratí, které naléhavě potřebují rekonstrukci, proto bude trvat nejméně o pět let déle, než bylo původně plánováno.

Společnost Deutsche Bahn považuje generální rekonstrukci nejdůležitějších železničních koridorů za ústřední koncept pro budoucnost železniční infrastruktury. Koncem června tato federálně vlastněná společnost navrhla prodloužení stavebních prací o čtyři roky, do roku 2035. To znamená, že zákazníci se pravděpodobně budou muset vypořádat s chátrající sítí a v důsledku toho s vysokým počtem zpoždění vlaků po výrazně delší dobu. Průmysl však na nový jízdní řád reagoval pozitivně. Například Asociace nákladních železnic se obávala nadměrného plánování a stavebních prací, stejně jako nepřiměřených omezení probíhající dopravy. Původní plány generální rekonstrukce počítaly s dlouhými objížďkami, což vedlo k významným zpožděním nákladní dopravy. „Prodloužení programu do roku 2036, které navrhl provozovatel infrastruktury, nabízí příležitosti k lepší přípravě projektů,“ uvedl výkonný ředitel Asociace Peter Westenberger. Konečné rozhodnutí o načasování renovací koridoru do roku 2036 musí učinit federální vláda. Železnice oznámila, že původní sled projektů zůstane v platnosti i pro roky 2026 a 2027 z důvodu pokročilé výstavby a plánování jízdního řádu. Generální rekonstrukce jsou nyní plánovány na rok 2026 na následujících trasách:

- Hagen-Wuppertal-Kolín nad Rýnem
- Norimberk-Řezno
- Obertraubling-Pasov
- Troisdorf-Wiesbaden.

V roce 2027 mají být tyto koridory obnoveny a modernizovány společně:

- Rosenheim-Salzburg
- Lehrte-Berlín

- Bremerhaven-Brémy
- a Fulda-Hanau.

Podle oznámení budou renovace koridorů Lübeck-Hamburk a Frankfurt-Heidelberg odloženy na následující roky. Od roku 2028 pak bude platit nový harmonogram. Podle železnice mají být do roku 2028 zrekonstruovány následující koridory:

- Kolín nad Rýnem-Mohuč
- Mnichov-Rosenheim
- Hagen-Unna-Hamm
- Lübeck-Hamburk.

Železnice zahájila generální rekonstrukci za předchozí federální vlády. Cílem je sloučit úkoly, ale tratě jsou po několik měsíců zcela uzavřeny. V loňském roce byla jako první takto zrekonstruována trať Riedbahn mezi Frankfurtem a Mannheimem. Od začátku srpna do konce dubna 2026 bude zcela uzavřena a kompletně zrekonstruována trať mezi Berlínem a Hamburkem. Federální vláda slíbila železnici dodatečné financování na rekonstrukci jejích tratí. Spolkový ministr dopravy Patrick Schnieder (CDU) hovořil o investicích do železnic do roku 2029 ve výši 107 miliard eur. Peníze budou z velké části pocházet ze zvláštního fondu pro infrastrukturu a ochranu klimatu. Generální ředitel Deutsche Bahn Richard Lutz však stále vidí finanční mezeru ve výši miliardy dolarů. Schnieder oznámil, že do konce léta vypracuje strategii pro budoucnost Deutsche Bahn. Poté plánuje řešit také personální otázky, například zda a jak by měl Lutz pokračovat v budoucnosti. Cílem je funkční a dobře situovaná železnice, která je dochvilná, spolehlivá a čistá. Federální kontrolní úřad (BCA) opět kritizoval přístup spolkové vlády k železnici. „Spolková vláda se musí konečně systematicky a holisticky zabývat základními problémy,“ uvádí se ve zprávě kontrolního úřadu pro rozpočtový výbor Spolkového sněmu, kterou získala Německá tisková agentura. Samotné další a další peníze krizi nevyřeší. Zpráva výslovně nevyzývá k rozdělení společnosti, a tedy k oddělení sítě a provozu, ale jasně kritizuje stávající strukturu. P.S. A k tomu jim dopomáhej pan Zababa! (pro neznalé = čaroděj z Pohádek o mašinkách)



SSL Express 14-07-2025 HHLA vyplatí Titzrath-ové milionové odstupné (eurotransport.de)

Hamburský provozovatel přístavu HHLA se loučí se svou generální ředitelkou Angelou Titzrathovou – a bude to drahé. Jak informoval Handelsblatt, i přes její předčasný odchod bude i nadále pobírat plnou mzdu až do konce roku 2025 a také odstupné ve výši 1,58 milionu eur. Dozorčí rada prodloužila smlouvu s 59letou generální ředitelkou o pět let teprve na začátku roku 2024 – přestože předčasné ukončení smlouvy z obou stran bylo již předvídatelné. Hanzovní město Hamburk, majoritní akcionář HHLA, v té době prodloužení smlouvy schválilo. Podle předsedy dozorčí rady Rüdiger Grubeho to byl „signál pro zaměstnance a partnery“. Na výroční valné hromadě HHLA poprvé veřejně potvrdila platby: přibližně 509 000 eur na fixní mzdu a bonus do roku 2025 plus odstupné, celkem více než 3 miliony eur.

Titzrathová, která do HHLA nastoupila v roce 2017 z Deutsche Post, byla dlouho považována za nejlépe placenou německou městskou manažerku. Její vztah se Senátem však byl již léta napjatý – například kvůli kontroverznímu vstupu společnosti Cosco do terminálu Tollerort společnosti HHLA nebo, podle názoru některých pozorovatelů, kvůli ambiciózním budoucím projektům, jako je kontejnerová doprava ve vakuových trubicích nebo logistika dronů v přístavu. Kritici ji obviňovali z politické necitlivosti a přehnané technologické sebedůvěry.

Hamburk a přepravní společnost MSC v současné době drží přes 90 procent hlasovacích práv HHLA. Hrozí vytěsnění zbývajících akcionářů a vyřazení z burzy. Podle Grubeho však bude muset

MSC počkat na uplynutí zákonné doby držení akcií po posledním nákupu akcií – pravděpodobně až do podzimu. Sám Grube oznámil, že v nadcházejících měsících opustí dozorčí radu.



SSL Express 14-07-2025 Čína nabízí evropským speditérům příležitosti v automobilové logistice

Evropský automobilový trh je sice v útlumu, ale poskytovatelé logistických služeb mají spoustu příležitostí, jak podpořit čínské výrobce OEM. Obchodní organizace Association of European Vehicle Logistics (ECG) upozornila své členy na tento rostoucí trh, na kterém se prodává stále více vozidel na celém kontinentu.

Ztráta produkce evropských výrobců automobilů byla odhadnuta na 5 milionů vozidel ročně ve srovnání s vrcholným obdobím 2017/2018. Dovoz čínských vozidel do Evropy však nadále silně roste. V 1. čtvrtletí byla vedoucím trhem Velká Británie, kde se prodalo 15 841 kusů, což představuje meziroční nárůst o 59 %, následovaná Španělskem s 14 284 kusy (+173 %) a Itálií s 12 522 kusy (+80 %). Podle prognóz - což svědčí o tom, že se Čína stává velmocí ve výrobě vozidel - bude do roku 2026 35 % všech elektromobilů v Evropě čínského původu.

I když mají vlastní plavidla pro přepravu automobilů, budou muset čínští výrobci OEM spolupracovat s lodními společnostmi, které působí v Evropě, aby mohli dodávat svá vozidla na trh. Čínští výrobci OEM chtějí efektivitu velmi velkých plavidel, ale tato velmi velká plavidla se nevejdou do mnoha [evropských] přístavů. Vytvořit infrastrukturu je pro ně obtížné, protože je třeba mít hlubokomořské přístavy. Konkrétně ve Velké Británii jsou skutečně jen dva přístavy, které mohou tato plavidla odbavovat. Takže s místními speditéry musí spolupracovat, aby našli přístup na trh. Společnost BYD, "čínská Tesla", která má ve druhém pololetí otevřít svůj první evropský závod v Maďarsku, již disponuje sítí poskytovatelů služeb v oblasti skladování, kontroly před dodávkou a služeb.

Je pravděpodobné, že výstupní objemy z nového závodu v Maďarsku budou dodávat poskytovatelé služeb v oblasti logistiky se sídlem v regionu.

Vyhlídka na to, že další čínské automobilky založí v Evropě vlastní výrobní závody, spolu s jejich tendencí k vertikálnímu přístupu k logistice "end-to-end", vyvolává otázku, zda by časem nemohly převzít zajišťování logistiky hotových vozidel (FVL) do vlastních rukou.

SSL EXPRES

15.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 15-07-2025 Velký celní chaos až do srpna

Americký prezident Donald Trump podepsal výkonný příkaz, kterým se plánovaná cla odkládají do 1. srpna. Navrhují se přírážky ve výši 25 až 40 procent. Pro několik zemí se mění celní předpisy. Čína je z tohoto pravidla vyňata a má svou vlastní dohodu.

Pro EU zůstává mnoho detailů ohledně toho, jak bude v budoucnu probíhat vzájemný obchod, nejasných. Evropská unie se v principu zavázala k dohodě se Spojenými státy. Evropská komise se mezitím snaží veřejnost uklidnit.

Podle Trumpa se nový termín 1. srpna jeví spíše jako vodítko než závazné datum. Severní Amerika svými jednostrannými rozhodnutími způsobuje v mezinárodním obchodě zmatek už měsíce.

Země jako Japonsko, Jižní Korea, Malajsie a Jihoafrická republika stále jednají se Spojenými státy, uvádějí zprávy Bílého domu.



SSL Express 15-07-2025 Přístavní dělníci dostanou přidáno

Po letech obtížného kolektivního vyjednávání mezi zaměstnavatelskou asociací ZDS (Ústřední asociace provozovatelů německých námořních přístavů) a odborovou organizací Verdi, včetně několika varovných stávek, se oběma stranám již podařilo dosáhnout dohody v prvním kole jednání v tomto roce.

Podle ZDS bude nová kolektivní smlouva platit dvanáct měsíců. Bylo dohodnuto, že hodinová mzda doků se zvýší o 3,1 procenta. Kromě toho se roční příplatky v tzv. společnostech A (provoz s plnými kontejnery) zvýší o 600 eur na 4 384 eur. Zaměstnanci obdrží jednorázovou platbu ve výši 1 200 až 1 800 eur.

Výsledek se týká přibližně 11 000 zaměstnanců v německých přístavech v Severním moři. Podle společnosti Verdi je ještě třeba dohodu formalizovat ve smlouvě.

Odpoledne Verdi také oznámil, že členové odborů dostanou každý rok jeden den volna navíc.

„Kolektivní smlouva zohledňuje současné ekonomické výzvy a zajišťuje konkurenceschopnost německých námořních přístavů v náročném prostředí,“ uvedl podle prohlášení vyjednaváče ZDS Torben Seebold.

Verdi před jednáními požadoval zvýšení mezd o 8,4 procenta.



SSL Express 15-07-2025 Nabídky přepravy na Timocomu výrazně rostou navzdory ekonomickým obavám (DVZ)

Nákladní burza Timocom zaznamenala ve druhém čtvrtletí roku 2025 výrazný nárůst poptávky po přepravě v Evropě. Podle nejnovější analýzy společnosti se počet nabídek přepravy zveřejněných uživateli portálu zvýšil o 23 procent ve srovnání se stejným čtvrtletím předchozího roku. Nárůst byl obzvláště silný v dubnu, a to o 25 procent. Květen, tradičně silný měsíc pro sezónu, byl také s 8 procenty vyšší než v předchozím roce. V červnu dosáhly zadání přepravy v celé Evropě dokonce 37procentního nárůstu.

Současně se dostupný nákladový prostor snížil o 5 procent. Průměrný čtvrtletní poměr přepravy k nabízenému nákladovému prostoru byl 80 ku 20 procentům. Timocom uvádí jako hlavní důvody koncentraci jarních prázdnin a obecně omezenou kapacitu kamionů.

V Německu zaznamenal Timocom ve druhém čtvrtletí o 32 procent více nabídek přepravy než ve stejném období loňského roku. Průměrný poměr přepravy k ložné ploše se za čtvrtletí posunul na 88 procent ku 12 procentům. Podle Timocomu je vysoká poptávka také způsobena efektem dohánění v exportně orientované přepravě, která byla dříve pozastavena kvůli celním nejistotám.

„Navzdory ekonomické nejistotě vysílají aktuální údaje o přepravě z Německa stabilní ekonomický signál,“ vysvětluje Gunnar Gburek, hlavní mluvčí Timocomu. Nadprůměrné výsledky si vedl i rakouský trh nákladní dopravy. Nabídka přepravy se zde mezičtvrtletně zvýšila o 35 procent. Tato čísla byla obzvláště silná v dubnu a červnu, kdy vzrostla o 47, respektive 75 procent. Vnitrostátní přeprava se od května výrazně zvýšila. Poměr nabídky se tak posunul z 50:50 v předchozím čtvrtletí na 65:35 procent.

Souběžně se zvýšenou poptávkou po dopravě dále rostly i ceny standardní dopravy. Na celoevropských trasách se nabídka nákladní dopravy pohybovala mezi 1,45 a 1,66 eury za kilometr. V rámci Německa se cena pohybovala mezi 1,68 a 1,92 eury; nejvyšších hodnot bylo dosaženo kolem Velikonoc a 1. května, což bylo způsobeno zvýšeným objemem přepravy v několika málo pracovních dnech. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku se ceny přepravy v Německu zvýšily přibližně o 8 procent a v celé Evropě o 5 procent. Průměrné cenové nabídky dopravců v Německu vykazují větší rozptyl než skutečné ceny přepravy: Zatímco ty činily v průměru 1,86 eura za kilometr, přepravní společnosti požadovaly průměrně 1,97 eura – rozdíl 11 centů. Ve zbytku Evropy činil rozdíl pouze 2 centy.

Podle společnosti Timocom se přeprava na vnitrostátních rakouských trasách nabízela za ceny mezi 1,93 a 2,20 eury za kilometr, přičemž průměr činil 2,08 eura. Průměrné cenové nabídky od dopravních společností byly jen o něco nižší, a to 2,04 eura. „Celkově vyšší ceny za kilometry jsou vysvětleny kratšími celkovými vzdálenostmi, kde kromě doby jízdy tvoří větší podíl i doba nakládky než na dálkových trasách,“ vysvětluje Gburek. „Dodavatelé, kteří svým zákazníkům nabízejí GPS sledování a sledování zásilek v reálném čase jako doplňkovou službu, mají dobrou šanci vyjednat vyšší ceny přepravy,“ poznamenává provozovatel burzy nákladů.

Ekonomická očekávání v EU zůstávají pro třetí čtvrtletí utlumená. Podle ukazatele ekonomického sentimentu (ESI) sestavovaného Evropskou komisí pouze jedenáct z 27 členských států, včetně Polska, Litvy, Španělska, Kypru a Řecka, očekává hospodářský růst. Komise naopak odhaduje, že Německo, Rakousko a Francie se nacházejí ve spodní čtvrtině. Navzdory přetrvávající napjaté ekonomické situaci společnost Timocom neočekává žádné krátkodobé zlepšení na dopravním trhu. Podíl nákladní dopravy sice v letních měsících pravděpodobně opět klesne pod 80 procent, ale od září, s nástupem konce roku, opět poroste. „Vývoj bude záviset také na úlevě pro spotřebitele, jejich ochotě utrácet a realizaci investičních projektů v Evropě – a to jak v soukromém, tak i ve veřejném sektoru,“ shrnuje mluvčí společnosti Timocom Gburek.



SSL Express 15-07-2025 Poslanci Evropského parlamentu chtějí větší sdružování dodávek v rámci elektronického obchodování

Poslanci Evropského parlamentu by uvítali, aby zboží objednávané online ze třetích zemí bylo dováženo do EU ve větším množství a následně dodáváno z evropských skladů koncovým zákazníkům v EU. Ve srovnání s přímou přepravou jednotlivých balíků by to celním orgánům a orgánům dohledu nad trhem umožnilo udržovat si lepší přehled o dováženém zboží a výrazně by se usnadnilo odhalování zboží, které nesplňuje normy EU, uvádí se v usnesení, o kterém se minulý pondělí večer diskutovalo na plenárním zasedání EP ve Štrasburku a které bylo ve středu přijato poměrem hlasů 619 pro, 26 proti a 46 se zdrželo hlasování. V textu se uvádí, že Evropská komise a členské státy by měly prozkoumat, jaké pobídky mohou nabídnout na podporu přechodu od individuální přepravy ke konceptu skladů. Poslanci zároveň zdůrazňují, že koncept skladů není proveditelný pro všechny maloobchodníky v oblasti elektronického obchodování a že by neměl způsobovat nepřiměřené narušení některých obchodních modelů.

Jako pobídku k sdružování dovozu zvažuje EP návrh Evropské komise zavést poplatek za zpracování zboží objednaného online ze třetích zemí. Komise navrhla poplatek ve výši 2 eur za balík, který by se mohl snížit na 50 centů, pokud důvěryhodný obchodník (Trust & Check Trader) provozuje v EU celní sklad, ze kterého zboží distribuuje koncovým zákazníkům v EU. V květnu Komise do svého návrhu celní reformy z roku 2023 zařadila myšlenku poplatku za zpracování. Členské státy takový poplatek v zásadě podporují, ale Parlament k této záležitosti stále musí zaujmout stanovisko v nadcházejících jednáních s Radou ministrů o celní reformě. Řečníci z křesťanskodemokraticko-konzervativní skupiny EPP a sociálních demokratů se v pondělí vyslovili

pro poplatek za zpracování. Poslanec Evropského parlamentu za CDU Andreas Schwab vyjádřil naději, že by mohl být stanoven na 4 eura za balík. Poslanci Evropského parlamentu však také chtějí, aby Komise prošetřila, zda je tato myšlenka slučitelná s pravidly Světové obchodní organizace (WTO) a zda je dostatečná a přiměřená k dosažení požadovaných cílů. Dále je třeba zajistit, aby poplatek za zpracování nebyl přenesen na spotřebitele, uvádí se v usnesení. Poslanci Evropského parlamentu volají po urychlení zrušení limitu de minimis 150 eur na zboží, pod kterým se neplatí žádné clo, což je rovněž diskutováno v rámci celní reformy. Počet těchto zásilek rapidně roste, mezi lety 2023 a 2024 se zvýšil z 2,4 miliardy na 4,6 miliardy – to je zhruba 12 milionů balíků denně. Drtivá většina z nich, 91 procent, pochází z Číny. Dokud miliony balíků nelze fyzicky zkontrolovat, zrušení limitu 150 eur není dostatečným prostředkem k řešení problémů. Je však naléhavě nutné, alespoň u produktů, které by mohly být pro spotřebitele obzvláště nebezpečné, uvádí se v usnesení. Podle parlamentu je zhruba 65 procent balíků dovážených do EU záměrně podhodnoceno. Normy EU nejsou obzvláště často splňovány u textilu, hraček, kosmetiky a elektroniky. Poslanci Evropského parlamentu vyzývají Komisi, aby urychleně zavedla digitální produktový pas (DPP) alespoň pro tyto produkty, což by mělo usnadnit vymáhání předpisů EU. „To nám umožní sledovat původ produktu před jeho vstupem do EU,“ uvedl italský poslanec Salvatore De Meo (ELS), který jako zpravodaj EP sehrál klíčovou roli při tvorbě návrhu usnesení. Mezi další četné požadavky v návrhu usnesení patří navýšení zdrojů pro celní a spotřebitelské kontroly a rychlé zavedení navrhované Agentury EU pro celní záležitosti a jednotné platformy celních dat EU, o níž zákonodárci doufají, že zlepší analýzu rizik během kontrol. Na konci debaty komisař EU pro spravedlnost Michael McGrath poznamenal, že řečníci z různých politických skupin „prakticky hovořili jedním hlasem“ a podpořili požadavky rezoluce. Masivní vstup nebezpečných výrobků na jednotný trh EU představuje velmi vážný problém pro spotřebitele, ale také pro konkurenceschopnost evropských společností, které musely dodržovat všechna nařízení a normy EU. McGrath oznámil, že bude s Evropským parlamentem spolupracovat na realizaci jeho požadavků. Plánuje také cestu do Číny, aby tamní úřady naléhal na „důraznější přístup k řešení problému u jeho zdroje“. P.S. Dále je třeba zajistit, aby poplatek za zpracování nebyl přenesen na spotřebitele - a to jako jak??

SSL EXPRES

16.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 16-07-2025 USA uvalily na Vietnam cla na obcházení opatření i přes nízký počet případů

Čtyřicetiprocentní cla proti obcházení opatření, která Spojené státy oznámily začátkem července na určitý vietnamský dovoz, jsou namířena proti podezřelým přesměrováním ze třetích zemí. Nedávná analýza americké celní a hraniční ochrany (CBP) však ukazuje, že taková porušení byla dosud zdokumentována pouze v poměrně malém počtu případů. Na rozdíl od tradičních celních postupů, které se zaměřují na individuálně zdokumentované podvodné jednání, jsou nová cla založena na strukturálním posouzení: Uplatňují se v případech, kdy nelze podle celních předpisů jasně připsat původ produktu Vietnamu – například v případech pouhé překládky nebo nízké

hloubky zpracování. Pro uplatnění není vyžadováno zdokumentované porušení. Samotné statistiky nenabízejí žádné důkazy o tom, že by Vietnam vystupoval obzvláště výjimečně v zdokumentovaných porušováních předpisů o překládce. Výběr země pro všeobecné celní opatření z nich nelze přímo odvodit, ani jej nelze odůvodnit znatelným shlukem případů. Skutečnost, že se opatření přesto zaměřuje na Vietnam, naznačuje, že je méně zaměřeno na známé vzorce obcházení a více na jiné, blíže neurčené priority.

Od roku 2016 celní správa USA identifikovala celkem 30 případů prokázaného úniku celních povinností podle zákona Enforce and Protect Act (EAPA), v nichž Vietnam jednal pouze jako překladiště. Pohled na statistiky ukazuje, že jiné země se výrazně častěji objevují jako tranzitní země pro zboží. Například Malajsie vede v žebříčku se 104 zdokumentovanými případy překládky, následovaná Thajskem a Jižní Koreou se 40 případy. Mexiko, Indonésie a Tchaj-wan se také objevují častěji než Vietnam. Během uplynulých devíti let bylo zaregistrováno celkem 407 dokončených postupů obcházení, z nichž 379 se týkalo překládky – úmyslného odklonu nebo přeznačení zboží přes třetí země. Všechny tyto případy vycházejí z dokončených vyšetřování celní správy USA.

Pravidelný dovoz z Vietnamu podléhá 20% sazbě. Zvýšená 40% sazba se uplatňuje, pokud mají americké úřady podezření, že produkt pochází ze třetí země a neprošel ve Vietnamu podstatným dalším zpracováním. Vietnam je zatím jedinou zemí, na jejíž vývoz se toto nařízení vztahuje plošně. Čínská lidová republika byla jako země původu identifikována ve 272 případech. Mezi další země původu patřily Vietnam (30 případů), Německo (23), Thajsko (20) a v menší míře Jižní Korea, Indie a Tchaj-wan.

Jiné schémata obcházení byly výrazně méně časté: 14 případů se týkalo nesprávného sazebního zařazení, osm opomenutí cla a tři uplatnění nesprávných antidumpingových nebo vyrovnávacích celních sazeb. Jeden případ se týkal manipulace s celní hodnotou. Tyto statistiky naznačují, že překládka je nejen obtížně kontrolovatelná, ale také nejrozšířenější schéma obcházení.

Fiskální vývoj je také pozoruhodný: V aktuálním fiskálním roce 2025 CBP již vybrala 24,6 miliardy dolarů v následných auditech pravidelných dovozních prohlášení. V předchozím roce to bylo přibližně 668 milionů dolarů. Informace o příčinách ani o dotčených komoditních skupinách dosud nebyly zveřejněny.



SSL Express 16-07-2025 Panamský průplav ožívuje díky nárůstu objemu kontejnerů a LPG tankerům

Zatímco Rudé moře se minulý týden opět dostalo na přední stránky lodního tisku a Černé moře je stále sužováno válkou, jedno z dalších hluchých míst, které v posledních letech působilo chaos v dodavatelském řetězci, oznámilo, že pracuje na plnou kapacitu.

Panamský průplav, který díky meteorologickému jevu El Niño trpěl po dobu přibližně 15 měsíců v letech 2023 a 2024 velkým suchem, dokázal během letošního suchého období fungovat s ponorem 50 stop (15,24 m) a podle správce vodní cesty Dr. Ricaurte Vásqueze Moralese bude mít po zbytek roku relativně vlhkou zimu, resp. období dešťů, v rámci příprav na další suché období na začátku roku 2026.

"Tranzity zkapalněného ropného plynu a kontejnerů se zvýšily a suchý náklad se oproti loňskému roku zotavil," uvedl Vasquez v aktualizaci trhů z tohoto týdne. "

Úřady průplavu pokračují v rozsáhlém rozšíření nádrže za 1,6 miliardy dolarů, což po dokončení umožní 15 dalších tranzitů denně. Mezi červnem 2023 a zářím 2024 byly tranzity Panamským

průplavem omezeny kvůli nízké hladině vody v jezeře Gatun, což přinutilo část světové obchodní flotily změnit trasu. Byl omezen celkový počet tranzitů i ponor lodí a lodě soutěžily o omezené tranzitní sloty.



SSL Express 16-07-2025 POUČTE SE Rozdíl mezi překládkou a překládkou (Shipping and Freight Resources)

"Překládka" je jedním z nejpoužívanějších slov v globální přepravě, ale má dva velmi odlišné významy. Pro mnohé pracovníky v logistice označuje rutinní, legální a nezbytnou praxi překládání zboží mezi loděmi. Pro celní úřady v USA znamená "překládka" něco zcela jiného: podvodné schéma, jehož cílem je zakrýt skutečný původ výrobku, aby se vyhnul clu nebo obchodním nápravným opatřením.

V závislosti na kontextu může toto jediné slovo označovat rutinní překládku kontejnerů v přístavu nebo problém s dodržováním předpisů pod červenou vlajkou, který vyvolává celní kontrolu a sankce. Zde je vysvětlení dvou různých významů překládky, jak se uplatňují v oblasti obchodu a dodržování celních předpisů a proč musí dovozci, speditéři a logističtí odborníci chápat tento rozdíl, zejména při jednání s americkou celní správou a ochranou hranic (CBP).

V kontejnerové dopravě se překládkou rozumí překládka nákladu z jednoho plavidla na druhé v mezipřístavu na cestě do konečného místa určení. Jedná se o standardní postup, pokud nejsou k dispozici přímé přepravní trasy nebo pokud se k optimalizaci rozmístění plavidel používají modely "hub-and-spoke".

Příklad: Kontejner přepravovaný z Durbanu do Manily může být přeložen v Singapuru, kde je vyložen z plavidla A a přeložen na plavidlo B. Tato forma překládky je:

- Provozní způsob překládky
- Běžná ve všech světových přístavech
- Není z podstaty problematická z celního hlediska.

Jedná se o logistickou nutnost, nikoliv o riziko dodržování předpisů.

Naproti tomu Celní a pohraniční ochrana USA (CBP) používá termín překládka ve velmi specifickém a regulačním kontextu. Jde o přepravu zboží přes třetí zemi s cílem zamaskovat nebo zastřít skutečnou zemi původu, často za účelem obejít cel, kvót nebo sankcí. Podle publikace CBP Informed Compliance Publication je překládka červeným signálem, pokud:

- zboží je vedeno přes třetí zemi, aniž by zůstalo pod celní kontrolou
- je podrobena jiným operacím než pouhé vykládce nebo překládce
- záměrem je změnit nebo zastřít zemi původu

Příklad: Zboží čínského původu odeslané do USA přes Malajsii a falešně deklarované jako zboží malajského původu, aby se vyhnulo clům podle oddílu 301. Nedávná svodka CBP upozorňuje dovozce, že tyto praktiky podléhají vymáhání, včetně:

- zabavení
- sankce
- ztráta preferenčního zacházení v rámci obchodních dohod

CBP používá test podstatné transformace k určení, zda směrování přes třetí zemi skutečně mění původ. Pokud zboží neprojde významným zpracováním, jehož výsledkem je nový a odlišný výrobek s novým názvem, charakterem nebo použitím, původ se nemění. CBP výslovně varoval dovozce: "Dovozci jsou odpovědní za zajištění přesných prohlášení o zemi původu pro CBP a nemohou se vyhnout placení cel tím, že zboží přesměrují přes jinou zemi bez podstatné přeměny." Vymáhání práva zahrnuje clo ve výši 10 % ad valorem v případě pochybení, občanskoprávní sankce podle § 1592 celního zákona a dokonce i trestní stíhání. CBP využívá analýzu dat, inspekce a mezinárodní spolupráci k odhalování a stíhání podvodů. Požadavky na označování země původu mají jasný cíl: zajistit transparentnost pro amerického spotřebitele. Když výrobek vstupuje na americký trh, musí být jeho konečný kupující schopen na první pohled zjistit, kde byl vyroben. Tato zásada je zakotvena v oddíle 304 celního zákona z roku 1930 (19 U.S.C. 1304), který vyžaduje, aby každý dovážený výrobek (nebo jeho obal) byl označen způsobem, který konečnému kupujícímu v USA udává zemi původu. Podle § 1304 zákona 19 U.S.C. musí být veškeré zboží zahraničního původu dovážené do USA čitelně označeno anglickým názvem země původu, pokud není vyňato. CBP definuje zemi původu jako zemi výroby, produkce nebo růstu, nikoliv jako zemi vývozu nebo překládky. Pokud je zboží ve třetí zemi pozměněno, CBP pro určení původu použije test podstatné přeměny. To znamená, že

- Musí vzniknout nový článek s jiným názvem, znakem nebo použitím.
- Pouhé přebalení nebo drobné zpracování nemění původ.

Pokud jsou například čínské LCD obrazovky sestaveny do zobrazovacího modulu v Mexiku, může CBP rozhodnout, že Mexiko je zemí původu, pouze pokud přeměna splňuje zákonný práh. Různé země definují a prosazují pravidla země původu s různou mírou přísnosti.

Spojené státy

Jedny z nejpřísnějších na světě
Vyžadují trvalé a čitelné označení
Uplatňují testy podstatné přeměny a přesunu cel
Uplatňují sankce za klamavou překládku

Kanada

"Made in Canada" vyžaduje 51 % domácích nákladů
"Product of Canada" vyžaduje 98 % domácího obsahu
Žneužití kanadských symbolů (např. javorového listu) je regulováno

Evropská unie

Používá pravidlo poslední podstatné přeměny
Méně přísné než USA
Pravidla původu textilu jsou mírnější

Švýcarsko

"Swiss Made" vyžaduje 60-80 % domácího obsahu v závislosti na typu výrobku.

Jak se pojem "překládka" liší napříč hranicemi: Většina zemí používá pojem překládka v logistickém smyslu, tedy jako překládku nákladu mezi plavidly nebo druhy dopravy. Definice souladu používaná úřadem CBP je konkrétnější a zaměřená na prosazování práva. Např:

EU nepovažuje překládku za porušení shody, pokud není nesprávně deklarován původ. Singapur a Hongkong jsou hlavními překladišti, ale neukládají požadavky na označování původu, pokud není zboží dováženo pro domácí spotřebu. Stručně řečeno, definice CBP je jedinečná ve svých právních a donucovacích důsledcích.

Závěr

Pro dovozce, speditéry a odborníky na dodržování předpisů je pochopení dvojího významu překládky více než jen sémantika, je to otázka právního rizika a provozní integrity...

- V lodní dopravě je překládka rutinní záležitostí
- V oblasti dodržování předpisů může být překládka porušením předpisů

S tím, jak se zpříšňuje vymáhání celních předpisů USA a vyvíjejí se pravidla označování původu, je vyjasnění tohoto rozdílu zásadní...

→ SSL Express 16-07-2027 Kdo je z právního hlediska odesílatelem? (eurotransport.de)

Německý svaz zasilatelství a logistiky (DSLV) objasňuje, kdo je odesílatelem ve smyslu CMR – a kdo je odpovědný v případě škody. V případě reklamace totiž bude od toho záviset, kdo má nárok na odškodnění – a kdo ne. Svaz se odvolává na rozhodnutí Vrchního zemského soudu v Naumburgu.

Kupní smlouvy uzavřené podle tzv. doložky **Incoterms 2020 EXW** zavazují prodávajícího pouze k tomu, aby zboží zpřístupnil k vyzvednutí. Přeprava (a vyzvednutí) zboží je však podle DSLV odpovědností kupujícího. Pokud si kupující pověří přepravou zboží dopravní společností, musí být kupující uveden jako odesílatel zboží v nákladním listu CMR. Odesílatelem ve smyslu CMR je smluvní partner dopravce ze smlouvy o (sub)přepravě. Objednatelem zboží přepravovaného podle doložky Incoterms 2020 EXW však není prodávající, ale kupující. Podle DSLV rozhodl Vrchní zemský soud v Naumburgu ve svém rozsudku ze dne 27. září 2024 (číslo spisu: 7 U 30/24), že prodávající, který je v nákladním listu falešně označen jako „odesílatel“, nemá vůči (sub)dopravci žádný nárok podle § 12 odst. 7 CMR.

V případě, o kterém rozhodoval Vrchní zemský soud v Naumburgu, subdodavatel postupoval podle pokynů „fiktivního dopravce“ a dodal zboží na jiné místo vykládky, než které bylo uvedeno v nákladním listu. Odesílatel mu předložil kopii nákladního listu CMR. Proávající zboží, uvedený jako odesílatel v nákladním listu CMR, neúspěšně žaloval subdodavatele o náhradu škody vzniklé ztrátou zboží. Podle článku 12 odst. 7 CMR odpovídá dopravce, který provede pokyny, aniž by si vyžádal první vyhotovení nákladního listu, oprávněné straně za škodu. Podle názoru soudu však prodávající nebyl „oprávněnou stranou“ ve smyslu článku 12 odst. 7 CMR. Podle článku 12 odst. 1 a 3 CMR náleží právo nakládat se zbožím odesílateli, nebo pokud je v nákladním listu uvedena odpovídající poznámka, příjemci. Podle Vrchního zemského soudu v Naumburgu nemají záznamy v nákladním listu, které se odchyľují od skutečného právního stavu, právní účinky. Žadatel se tím, že se v nákladním listu falešně označil, nestal odesílatelem podle přepravního práva, a proto se nemůže dovolávat porušení práva nakládat.

Stranou oprávněnou k uplatnění nároku na náhradu škody podle článku 12 odstavce 7 CMR je strana, která je rovněž oprávněna nakládat se zbožím podle článku 12 odstavců 1 a 3 CMR, tj. odesílatel nebo příjemce podle přepravního práva. Soud proto žalobu zamítl. V této souvislosti DSLV doporučuje všem stranám zapojeným do dodavatelského řetězce, aby pečlivě přezkoumaly jak informace v nákladním listu CMR, tak i oprávnění osoby vydávající příkaz.

SSL EXPRES

17.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 17-07-2025 Evropský parlament brzdí regulaci proti odlesňování DVZ)

Spor o nařízení EU proti odlesňování pokračuje. Evropský parlament minulou středu hlasoval proti prováděcímu nařízení k nařízení EU/2023/1115, které v květnu navrhla Evropská komise.

Prováděcí pravidla by měla upravovat, jak jsou země rozdělovány do kategorií s nízkým nebo vysokým rizikem, že výrobní procesy pro určité produkty povedou k odlesňování. Europoslankyně CDU Christine Schneiderová po hlasování požadovala, aby Komise nyní stáhla prováděcí akt a začlenila námitky EP do nařízení o odlesňování – zavedení kategorie "nulového rizika" bylo obzvláště důležité. Do toho by mohly spadnout například evropské země. "Plánovaná implementace nařízení EU o odlesňování se mívá účinkem: místo toho, aby účinně bojovala proti nezákonnému nadměrnému využívání, zahrnuje všechny byrokracií - včetně těch, kteří naše lesy spravují zodpovědně," řekl Schneider.

V budoucnu budou muset společnosti, na které se nařízení vztahuje, získat od svých dodavatelů záruky, že nebyl vykácen žádný les nebo že prales nebyl přeměněn na lesní plantáže pro výrobu produktů. To musí být doloženo dokladem o původu s geoúdaí o pěstební ploše. Dovozy a jejich dopravci jsou v zájmu sledování pravidel ohroženi zvýšenými kontrolami v přístavech vstupu, přičemž četnost namátkových kontrol závisí na úrovni rizika v zemích, kde se země produkují. Kromě toho nesmí být žádný lid vyhnán ze své půdy za účelem výroby. Týká se to skotu, kaka, kávy, palmového oleje a některých derivátů palmového oleje, sóji a dřeva, dřevěného uhlí, kaučuku a tištěných výrobků, stejně jako výrobků obsahujících výše uvedené suroviny nebo z nich vyrobených, jako je kůže, čokoláda a nábytek.

V prosinci Evropský parlament a členské státy odložily použitelnost nařízení z 1. ledna 2025 na 1. ledna 2026. Skupina Evropských konzervativců a reformistů (ECR) po hlasování proti prováděcímu nařízení uvedla, že toto datum se také zdá být "stále více nerealistické". Ekologická organizace WWF hlasování kritizovala. Podle plánovaných pravidel by většina zemí na světě – včetně všech států EU – byla klasifikována v kategorii "nízkého rizika", přičemž pouze Rusko, Bělorusko, Severní Korea a Myanmar by byly zařazeny do kategorie "vysokého rizika". WWF zdůraznil: "Společnosti zůstávají plně odpovědné za zajištění toho, aby produkty, které chtějí uvést na trh EU, nevedly k odlesňování." To platí bez ohledu na kategorii rizika země, ze které produkty pocházejí.



SSL Express 17-07-2025 Předseda dozorčí rady HHLA Grube odchází do důchodu (DVZ)

Předseda dozorčí rady hamburské přístavní logistické společnosti HHLA, Rüdiger Grube, odchází do důchodu. Jakmile bude rozhodnuto o nástupnictví odcházející generální ředitelky Angely Titzrathové, pravděpodobně na konci července, vzdá se svého postu "ve spořádaném přechodu", řekl bývalý šéf železnic "Hamburger Abendblatt". K tomu dojde ve druhé polovině roku. Podle společnosti je Grube od června 2017 členem dozorčí rady společnosti Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA). Původně chtěl svůj odchod do důchodu oznámit na výroční valné hromadě na začátku července. "Ale pak zasáhlo ohlášené odstoupení paní Titzrathové," řekl Grube novinám. Město Hamburk a největší světová přepravní společnost MSC, jako hlavní vlastník, ho pak požádaly, aby zůstal a zařídil nástupnictví.

V současné době se však objevují i obvinění, že Grube sedí v příliš mnoha dozorčích radách a porušuje tak zákon o akciových společnostech. Hamburský specializovaný právník pro obchodní a korporátní právo Sven Claussen řekl "Abendblatt": "V době ustavujícího zasedání dozorčí rady dne 16. června 2022 mohla mít společnost Rüdiger Grube již deset mandátů v dozorčí radě." Stojí proto za to prozkoumat, zda není Grubeho zvolení předsedou dozorčí rady neplatné. Pokud by tomu tak bylo, Claussen se domnívá, že by to pro společnost nemělo téměř žádné důsledky. Rezoluce by byly neplatné pouze v případě, že by Grubeho hlas byl rozhodující. "Vzhledem k tomu, že usnesení dozorčí rady jsou obvykle přijímána jednomyslně, měla by být účinná, ale společnost to musí předložit a prokázat." V poslední době došlo ke značnému hněvu mezi zástupci akcionářů na výroční valné hromadě, mimo jiné kvůli předčasnému odchodu Titzrathové. Především prohlášení Grubeho a samotné paní Titzrath, že k oddělení nejpozději do konce roku dojde "za nejlepších podmínek", se setkalo s nedůvěrou.

Koneckončů, v minulosti se o neshodách mluvilo znovu a znovu. Přestože je 59letá žena v čele HHLA již devět let, nepodílela se na přípravách kontroverzního vstupu MSC do přístavu Hamburk červeno-zeleným Senátem. Titzrathové byla smlouva prodloužena o pět let teprve v lednu loňského roku. Mezitím HHLA a Titzrath-ová také dosáhly finanční dohody. Podle Grubeho dostane manažerka za letošní rok plný plat plus honoráře v celkové výši 1,1 milionu eur a také odstupné ve výši 1,58 milionu eur.



SSL Express 17-07-2025 Dopravní sektor poskytuje podprůměrné platební podmínky (DVZ)

Poprvé za osm let nabídlo 84 % všech společností svým zákazníkům platební podmínky v první polovině roku 2025. Podle úvěrové pojišťovny Coface odráží toto vysoké číslo slabý makroekonomický vývoj. Pro svou studii o platební zkušenosti Německo 2025 se mezinárodní skupina dotazovala 847 společností ze 13 odvětví; 69 procent z nich má sídlo v Německu, 4 procenta pocházejí z dopravního sektoru. "Platební podmínky jsou nejlevnějším úvěrem, který mohou firmy získat," vysvětlil při prezentaci studie Jochen Böhm, regionální vedoucí oddělení hodnocení rizik úvěrové pojišťovny. V ekonomice jako celku činily v první polovině roku 2025 v průměru 32,5 dne, což je přibližně o půl dne více než v předchozím roce. Odvětví dopravy nejenže poskytlo nadprůměrnou dobu splatnosti 33,3 dne; tento nárůst byl také dvakrát vyšší než průměr v průmyslu.

Kromě toho 90 procent společností v dopravním sektoru hlásilo zpoždění plateb, což je nejvyšší míra zpoždění od roku 2019. Riziko platební neschopnosti se znatelně zvýšilo: podíl těch, u nichž platby po splatnosti se zpožděním od šesti měsíců do dvou let představují více než 2 procenta jejich ročního příjmu, vzrostl o 3 procentní body na 10 procent. V rozporu s celkovým ekonomickým trendem se zpoždění plateb zákazníků v dopravě od začátku roku snížilo až o 4,5 na 28,5 dne ve srovnání se stejným obdobím loňského roku.

Pokud jde o podnikatelská očekávání, studie společnosti Coface odhalila bod obratu v náladě v jednotlivých sektorech. Zatímco většina sektorů je stále připravena na ztráty pro druhou polovinu roku, téměř všechny sektory očekávají od přelomu roku vzestup. Pozoruhodný je zejména extrémní výkyv v odvětví dopravy: Zatímco podniky mají druhá nejhorší očekávání po stavebnictví s mínus 47 bilančními body, jejich očekávání pro nadcházející rok jsou jednoznačně pozitivní. Nárůst o 31 bilančních bodů znamená podle studie nejoptimističtější výhled ze všech ekonomických sektorů.



🚢🇸🇰🤝 SSL Express 17-07-2025 Námořní organizace pro jadernou energii získala oficiální status u IMO a MAAE

Námořní organizaci pro jadernou energii (NEMO) byl oficiálně udělen poradní status nevládní organizace při Mezinárodní námořní organizaci (IMO) a byla formálně pozvána k pravidelné účasti na zasedáních generální konference Mezinárodní agentury pro atomovou energii (MAAE). Nominovaný organizátor trhu s elektřinou bude nyní aktivně přispívat ke globálním diskusím a rozvoji politik na nejvyšších úrovních mezinárodní správy v MAAE a IMO. Tento status umožňuje NEMO poskytovat odborné poznatky, technické poradenství a strategická doporučení týkající se integrace jaderných technologií v lodní dopravě, energetických systémech na moři a plovoucích jaderných elektrárnách. Očekává se, že se nominovaný organizátor trhu s elektřinou bude aktivně podílet na iniciativě MAAE ATLAS. ATLAS (Atomic Technologies Licensed for Applications at Sea) má být spuštěn později v roce 2025 a je mezinárodním programem agentury podporujícím vývoj regulačních rámců pro jadernou energii na moři.

"Tento významný milník odráží rostoucí význam jaderných inovací v námořní sféře pro dosažení globálních cílů v oblasti dekarbonizace a energetické bezpečnosti," řekl Dr. Mamdouh El-Shanawany, předseda NEMO.

Společnost NEMO byla založena v loňském roce v Londýně s cílem stanovit globální standardy a předpisy pro nasazení, provoz a vyřazování jaderných elektráren z provozu v námořním prostředí a podporovat komercializaci jaderné energie na moři. Mezi zakládající členy patří asijský loďařský gigant HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering, TerraPower, přední americká společnost zabývající se malými modulárními reaktory (SMR) založená Billem Gatesem, Westinghouse EC, třídílná společnost Lloyd's Register a dánská společnost Seaborg, inovátor v oblasti reaktorů s roztavenými solemi.



🚢🇸🇰!?! SSL Express 17-07-2025 Bitcoin na vzestupu – kryptoměna jako seriózní alternativa?

Kryptoměna Bitcoin zaujímá mezi elektronickými měnami zvláštní postavení, protože podléhá zvláštní regulaci ze strany oficiálních institucí. Současná vysoká cena se proto zdá být způsobena nejen nestabilní globální ekonomikou.

Například Spojené arabské emiráty, zejména Dubaj, se v posledních letech vyvinuly v pulzující kryptoměnové centrum. Tam se ze zisků z kryptoměn nevybírá žádná daň z příjmu. Mnoho bank také nabízí možnost nákupu bitcoinů prostřednictvím svých digitálních portálů.

V roce 2021 zavedl Salvador tuto měnu jako své oficiální zákonné platidlo a v březnu 2025 americký prezident Donald Trump oznámil vytvoření bitcoinové rezervy pro USA ze strategických důvodů: přibližně 200 000 bitcoinů v tehdejší hodnotě přibližně 18 miliard dolarů. Jednotlivé státy USA v posledních několika měsících následovaly tento příklad návrhy zákonů, které zřizují oficiální bitcoinové rezervy.

Takové okolnosti propůjčují kryptoměně vážnou auru. Nicméně se v podstatě jedná o software, který je mezinárodně přesouván zcela nekontrolovaným způsobem. Současné výkyvy ceny Bitcoinu naznačují vysokou míru spekulativních investic – s odpovídajícími riziky pro investory. P.S. Máte alespoň 1 B?



SSL Express 17-07-2025 Nový cargo dopravce v Polsku

Podle nejnovějších zpráv bude mít Polsko novou nákladní leteckou společnost. To je ovšem nadsázka, protože nová společnost Warsaw Cargo má k zavedení pravidelného letového řádu ještě daleko. Faktem však je, že se společnost chystá převzít své první nákladní letadlo A321, jak uvádí odborný portál "Cargo Facts".

Dopravce, který byl založen v roce 2024 a v jehož čele stojí letecký manažer Jaroslaw Chlopecki, jej hodlá od srpna využívat k provozu v segmentu charterových letů a pronájmu s posádkou. V plánu je také provozovat více než jen jedno letadlo. Na webových stránkách společnosti Warsaw Cargo se hovoří o budování flotily.



SSL Express 17-07-2025 Námořní přeprava: Zásilky z Dálného východu do Evropy lámou rekordy (DVZ)

Silná poptávka po dovozu v Evropě se v době obchodní války s USA stala nejdůležitějším pilířem globální kontejnerové dopravy. Podle nejnovější měsíční analýzy britské poradenské firmy Container Trades Statistics (CTS), která získává aktuální údaje o nakládce přímo z kontejnerových linek, se trasa Dálný východ-Evropa stala nejrušnější obchodní oblastí.

Její podíl na trhu globálního obchodu v květnu činil něco málo přes 11 procent, tedy 1,78 milionu TEU. Ve srovnání se stejným měsícem loňského roku se přeprava na této trase zvýšila o 16 procent. Tak vysoké tempo růstu bylo dříve zaznamenáno pouze během čínského boomu v roce 2000 a ve fázi obnovy po kovidových lockdownech. Tentokrát klíčovým faktorem není ani tak nárůst ekonomické poptávky jako spíše přesun čínského zboží do Evropy, což vytváří nelibostnou konkurenci. Kvůli clům v USA se prodej čínských dodavatelů dočasně propadl. Dlouhodobý výhled zůstává nejasný vzhledem k probíhajícím jednáním mezi USA a řadou obchodních partnerů. V obchodu mezi Dálným východem a Severní Amerikou však kontejnerová přeprava v květnu meziročně klesla o 15 procent na 1,67 milionu TEU, což odpovídá tržnímu podílu 10,4 procenta. Před rokem byl poměr opačný. Tehdy obchod mezi Dálným východem a Severní Amerikou tvořil téměř 13 procent, zatímco obchod mezi Dálným východem a Evropou 10 procent. Nicméně dovoz kontejnerů v USA ve skutečnosti překonává očekávání. V posledních měsících toto odvětví dokonce občas hlásilo pokles dodávek z Číny do USA o 30 až 50 procent. Významná část ztrát však byla zjevně kompenzována nárůstem dodávek z dodavatelských zemí jihovýchodní Asie, jako jsou Vietnam a Indonésie.

Objemy nákladní dopravy nadále rostou na trasách z Dálného východu do subsaharské Afriky, kde v květnu vzrostly o téměř 34 procent, a do Latinské Ameriky o 15 procent. Ačkoliv absolutní objemy jsou zde výrazně nižší, a to 403 000 a 533 000 TEU, sazby za přepravu se poměrně silně vyrovnaly, což umožňuje tratím generovat na těchto trasách historicky vysoké příjmy. Mezitím se sazby za přepravu zboží minulý týden změnil jen nepatrně – alespoň ve srovnání s prudkými výkyvy v posledních dvou měsících. Šanghajský index SCFI klesl o 1,7 procenta.

Na trase Dálný východ – Evropa zůstaly ceny stabilní na zvýšené úrovni kolem 2 000 USD/TEU a něco málo přes 3 000 USD/FEU. V současné době jsou služby údajně plně obsazené s dvou až třítydenními rezervacemi. Nicméně podle logistických expertů většina hlavních dopravců stále váhá s dalším výrazným zvýšením cen v srpnu. Na šanghajském futures trhu se ceny spotových

přepravních kontraktů mírně zvýšily po obnovených útocích hnutí Hútíů na obchodní lodě v Rudém moři. Ocenění však zůstává výrazně pod úrovní spotových kontraktů.

Pozitivní jev na transpacifickém trhu se poněkud rozšířil, přičemž sazba v šanghajském indexu SCFI pro rezervace z Číny na západní pobřeží USA mírně vzrostla o 5 procent na přibližně 2 200 USD/FEU. Dopravci ale odebírají kapacitu z trhu v transpacifickém obchodu. Zdá se, že první větší škrty v kapacitě mají dopad. Společnost MSC pozastavila svou „Pearl Service“ s loděmi o kapacitě 8 000 až 9 400 TEU do odvolání. Společnosti CU Lines, Sealead a TS Lines také omezují svou nabídku. Pravděpodobně budou následovat další racionalizace.

Pohled na další segmenty všeobecné nákladní dopravy nad rámec kontejnerů ukazuje, že dopad amerických cel na objemy nákladu a poptávku po charterové přepravě je také menší, než se očekávalo. Například dopravce RoRo Hoegh Autoliners dokázal ve druhém čtvrtletí meziročně zvýšit objem přepravy o 10 procent. Pokles dodávek kolových nákladů, jako jsou nová vozidla směřující do USA, by stále mohl být kompenzován nárůstem dodávek do Latinské Ameriky a na Střední východ, dodal k údajům od Hoegh lodní makléř Clarksons.

V oblasti přepravy těžkých nákladů vykazuje index Toepfer Multipurpose Index tento měsíc také stabilní podmínky. Tržní barometr pro charterové sazby pro víceúčelové lodě s nosností přibližně 12 500 tun a vlastními jeřáby pro těžké nákladní lodě zůstává prakticky nezměněn na přibližně 12 900 USD/den. Index kolísá mezi 12 800 a 13 250 USD/den již rok.



SSL Express 17-07-2025 Exportní boom na indickém subkontinentu vyvolává růst sazeb za leteckou přepravu

Zájem o charterové a nákladní lety je v Indii nebyvale vysoký, podle jednoho ze speditérů poptávka "prudce roste". Podle společnosti Ligi Logistics se sídlem v Čennaí je nákladní prostor plně obsazen a sazby rostou. "O charterové lety je velký zájem," uvedla společnost. "Sazby v klíčových obchodních pásmech vzrostly v porovnání s předchozím týdnem o 10 až 15 %."

Speditér konstatoval, že poptávka byla vysoká zejména po zásilkách z Bombaje, Dillí, Čennaje, Dháky, Kolomba a Karáčí do USA a Evropy. "Na trasách z Dháky, Karáčí, Kolombaje, Bombaje a Dillí na letiště JFK/ORD/LAX jsou kvůli vysoké poptávce v oblasti elektronického obchodu a maloobchodu nevyřízené objednávky," dodal - zejména Dháka zaznamenala "velký nárůst".

Podle Freightos Terminal sazby z Indie na západní pobřeží USA v uplynulém týdnu vyskočily, poté co před měsícem dosáhly dalšího maxima. Do Chicaga sazby rostou od poloviny června. Databáze kapacit společnosti Rotate neofiltrovává osobní lety širokotrupých letadel ze subkontinentu do USA, ale minulý měsíc se v porovnání s průměrem předchozích čtyř měsíců kapacita širokotrupých letadel snížila o 32 % - minulý týden však vzrostla o 15 %. Indie a USA se stále snaží vyjednat obchodní dohodu, která údajně naráží na problémy týkající se přístupu USA na indický zemědělský trh, který nemusí být schopen zvládnout dovoz z USA. Neočekává se však, že by se jakákoli obchodní dohoda - Indie doufá, že dosáhne všeobecné úrovně cel pod 20 % - týkala farmaceutických výrobků, což je oblast, na kterou USA rády uvalují vysoká cla. Minulý týden prezident Donald Trump uvedl, že cla na léčiva by mohla dosáhnout až 200 % a mohla by být zavedena do jednoho roku až 18 měsíců. Pokud tomu tak bude, pak se odesílatelé léků možná nebudou snažit léky naléhavě vyvážet, ale nekonzistentní politika USA může vyvolat vlnu předtarifní poptávky. Na USA připadá více než třetina indického vývozu léčiv, v roce 2025 téměř 15 %.

Ligi uvedl, že hlavními vývozními položkami ze subkontinentu jsou nyní móda, léčiva a elektronika. Speditér však uvedl, že vysoká je i poptávka do Evropy. "Prostor je omezený, nejvíce jsou ovlivněny Amsterdam, Frankfurt a Paříž. Průměrná sazba činí 4,5 USD/6 kg v závislosti na naléhavosti a místě určení. Farmaceutická doprava se zrychluje, což zvyšuje tlak na kapacitu."

Podle společnosti Rotare vzrostla kapacita nákladních strojů ze subkontinentu do Evropy minulý měsíc o 10 % oproti průměru předchozích čtyř měsíců, zatímco minulý týden se zvýšila o 1 %. Podle společnosti Freightos se ceny na této trase od května rovněž posunuly vzhůru, ale v tuto chvíli jsou podobné ložským úrovním.

Mezitím se přetížení na Blízkém východě, které nastalo po uzavření vzdušného prostoru v důsledku izraelsko-iránských potyček, zmírnilo a trasy jsou "stabilnější", uvedl Ligi. "Dochází k pravidelnému nárůstu počtu úkotrupých letadel přes Dubaj (DXB), Dauhá (DOH) a Abú Zabí (AUH). Sazby se drží na úrovni 2,5 USD/kg, s mírnými výkyvy z jižní Indie.

SSL EXPRES

18.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



♀ SSL Express 18-07-2025 Nikdo se necítí zodpovědný za nelegální kabotáž (DVZ)

Porušování práva na vysílání pracovníků je navzdory balíčku EU v oblasti mobility masovým jevem. Kromě toho existuje vysoké byrokratické úsilí o audit, které zahrnuje odesílatele, speditéry a kontrolní orgány. Německé dopravní společnosti se cítí být systematicky znevýhodňovány ve srovnání s převážně východoevropskými konkurenty. Speditéři si stěžují na vysoké riziko porušení pravidel. A klienti přeprav by rádi předali svou společnou odpovědnost podle zákona o silniční nákladní dopravě (GüKG) zcela svým poskytovatelům služeb. Z tématu vzbuzuje u všech zúčastněných nepříjemný pocit. Je nesporné, že kabotáž má smysl, aby se předešlo zbytečným nákladům a emisím. Právní rámec je však komplikovaný a zároveň náchylný k manipulaci. To vytváří vysoký stupeň nejistoty mezi těmi, kteří mu nechtějí ublížit. Speditéři, kteří zajišťují přepravy, často nemají přístup ani k dokumentům, které jsou pro kontrolu klíčové. "Pokud požádám zákazníka, aby zkontroloval přepravní dokumenty na místě, raději se poohlédne po novém speditérovi, který tak neučiní," říká spediční manažer středně velké tradiční společnosti, který si přeje zůstat v anonymitě. Odesílatelé na druhé straně postrádají na nakládacích a vykládacích rampách vhodně vyškolený personál se zkušenostmi v oblasti přepravního práva. "Pokud dopravce nepověříme přímo, očekáváme, že pro nás naši speditéři vyberou dopravní společnosti, které dodržují pravidla kabotáže," vysvětluje manažer logistiky Jörg Cremer z výrobce barev Hesse Lignal v Hammu.

Klienti se však nesmí jednoduše obejít bez kontroly: "Každý, kdo důvěřuje ujištění dopravního podniku, že dodržuje předpisy, musí počítat s vysokými pokutami za jejich porušení," varuje konzultant v ologistice Bopp. Podle § 7c GüKG jsou klienti, speditéři a přepravní společnosti společně odpovědní, i když o tom nevědí. Stát nemůže tak vysoké kontrolní úsilí jednoduše přenést do ekonomiky, říká za středně velké firmy manažer speditérství. Vyzývá k výraznému rozšíření státních kontrol, které by snížily zátěž firem. Ani orgány státní kontroly však nemohou za současné právní situace tento úkol plnit. Podle statistik o přeshraniční dopravě, které v prosinci 2024 zveřejnil Spolkový úřad pro motorová vozidla (KBA), se jen v roce 2023 uskutečnilo v Německu přibližně 5,9 milionu kabotážních jízd, na které nerezidentní společnosti přepravily 82,1 milionu tun zboží. Pro srovnání, v roce 2023 pracovalo přibližně 300 osob v silniční inspekční službě Spolkového úřadu pro logistiku a mobilitu (BALM), která zahrnuje odvětví kabotáže. Úřad

mezitím sloučil své monitorovací úkoly a má téměř 800 inspektorů ve službě řízení dopravy pro všechny oblasti práva – technologie vozidel, právo řidičského personálu s dobou řízení a odpočinku, nebezpečné zboží a mýtné. Selektivně je podporuje přibližně 280 000 státních policistů 16 spolkových zemí.

Zákonné provádění kabotáže zahrnuje nejen omezení na tři jízdy v sedmi dnech, ale také povinnost vyslat řidiče v souladu se směrnicí EU 2020/1057. Uvádí, že za každé období, ve kterém jejich řidič provádí kabotáž, musí dopravní společnosti nahlásit svou činnost v jiné zemi EU prostřednictvím portálu EU pro prohlášení o silniční dopravě. Oznámení, které je třeba podat předem, obsahuje mimo jiné registrační značky jízdní soupravy, jakož i datum výjezdu a plánovaný čas výjezdu. To však umožňuje růst rozsahu nelegální kabotáže. Povinnost vysílání platí od února 2022 a v roce 2023 poprvé platila na celý kalendářní rok. Podle informací Generálního ředitelství cel bylo v letošním roce podáno téměř 1,4 milionu hlášení od řidičů nákladních automobilů do Německa, což matematicky umožnilo téměř 4,2 milionu legálních jízd kabotáží. Ti, kteří nepocházejí ze Spolkové republiky Německo, potřebují oznámení také pro cesty v kombinované dopravě před a po přepravě. S ohledem na 5,9 milionu jízd kabotáže o celkové délce 1,9 miliardy kilometrů podle statistik KBA chybí výkazy pro 30 procent, tedy téměř 1,8 milionu jízd s téměř 581 miliony kilometrů. I při fiktivní sazbě za kilometry ve výši 1,50 eura, která sotva pokryje náklady, to má za následek ztrátu obrátu pro německé přepravní společnosti ve výši přibližně 870 milionů eur. Němečtí klienti neoprávněně těží z výhod v oblasti personálních nákladů ve výši 380,5 milionu eur mezi polskou základní mzdou podle Polského institutu silniční dopravy (PITD) a mzdovým průměrem německé středně velké společnosti.

Teoreticky povinnost hlásit vyslání také umožňuje zjednodušit kontrolu kabotáže. Je to proto, že evropský systém pro výměnu informací o vnitřním trhu IMI obsahuje úplné údaje o účtování. Technicky by tak BALM mohl při svých dopravních kontrolách průběžně kontrolovat, zda jsou řidiči nákladních vozidel, kteří nejsou rezidenty, registrováni jako potřební pro kabotáž. Díky senzorové technologii svých vozidel zkontroloval úřad v roce 2024 na dálnicích téměř 16 milionů nákladních vozidel. Nemá však mandát ani oprávnění přezkoumávat vysílání zaměstnanců z vlastní iniciativy. Spolkové ministerstvo práce (BMAS), které je odpovědné za zákon o vysílání pracovníků, přesto tváří v tvář tomuto problému nevidí potřebu jednat. Namísto toho zpochybňuje databázi a extrapolaci na ni provedenou. Statistiky KBA "nejsou vhodné k vyvozování závěrů o možné mezeře ve vykazování ve vztahu k zaznamenaným výkazům," řekla DVZ mluvčí ministerstva, protože nejsou shromažďovány úplným průzkumem, ale průzkumem a extrapolací. Podle Spolkového ministerstva dopravy to znamená, že riziko odchylek je příliš vysoké.

P.S. Nák mi to neštymuje. Přepravci si stěžují na rostoucí cenu, dopravci na nedostatek řidičů a my pořád řešíme problém nadměrné kabotáže v Německu...

SSL Express 18-07-2025 Mosela: Ztroskotání lodi mohlo být způsobeno technickou závadou

Po lodní nehodě u zdymadla Mosele v St. Aldegundu vyšetřuje státní zastupitelství v Koblenzi kapitána plavidla. Existuje podezření z ohrožení lodní dopravy, oznámilo v úterý státní zastupitelství v Koblenzi. Nehoda 2. července způsobila škodu na majetku ve výši přibližně 2,5 milionu eur. Osobní loď vjela do zdymadla proti zavřeným spodním vratům. Pět lidí bylo lehce zraněno, oznámilo dále státní zastupitelství. Podle předběžného posouzení pověřeného znalce se má v současné době předpokládat technická závada. Vysoká teplota ve strojovně údajně způsobila poruchu společného napájení kormidelních šroubových systémů, takže mohlo dojít ke ztrátě kontroly nad lodí. Vyšetřování má nyní ukázat, zda existuje trestní odpovědnost. Za tímto

účelem jsou zadávány různé znalecké posudky, uvedla mluvčí státního zastupitelství. Výsledek se očekává za tři až čtyři měsíce.

Mezitím první loď propluly poškozeným zdymadlem Moselle St. Aldegund proti proudu. Nejprve byla zablokována 105 metrů dlouhá nákladní motorová loď naložená železnou rudou, která směřovala do Dillingenu nad Sárem, řekl Tobias Schmidt z přepravního oddělení WSA Mosel-Saar-Lahn. Několik dalších "horolezců" nyní projelo proti proudu Mosely zdymadlem v nouzové operaci. Na tomto cíli se nic nemění a jsme optimističtí, že to bude pokračovat, dokud nepřijde nový cíl. Tak by tomu mohlo být snad na konci srpna, ale možná až v září. V úterý ráno bylo potápěči poprvé umožněno znovu se ponořit k bráně zdymadla kvůli kontrole. Podle vedení v současné době před zdymadlem stále čeká dobrých 20 lodí, které čekají na zdymadlo v tomto směru.

Dosud bylo opačným směrem propašováno asi 47 lodí. Podle Spolkového ministerstva dopravy mohou plavební komoru využívat i osobní kajutové a osobní lodě - v současné době však bez hostů na palubě. Zatím není předvídatelné, kdy bude toto omezení zrušeno. Brána byla při nehodě těžce poškozena. Zámek musel přestat fungovat, možné byly pouze nouzové zámky. Po nehodě byla poškozená brána zpevněna a opravena. "Jsem šťastný a ulevilo se mi, že poškození zdymadla St. Aldegund se podařilo dostat pod kontrolu a že provoz na Mosele mohl být rychle obnoven," řekl spolkový ministr dopravy Patrick Schnieder (CDU). Určitě hodlá "pokračovat v důsledných investicích do zachování a modernizace našich vodních cest".

"Nyní doufáme, že poškozená spodní brána bude rychle vyměněna a že se zdymadlo St. Aldegund bude moci vrátit do běžného provozu," řekl ve středu člen představenstva BDB Martin Staats (MSG eG, Würzburg). BDB požaduje, aby rozšíření zdymadel na Mosele, o kterém se rozhoduje již více než 20 let a je zakotveno jako "projekt naléhavé potřeby" ve federálních plánech dopravní infrastruktury a zákonech o rozšíření spolkové vlády, bylo nyní co nejrychleji realizováno.

Skutečnost, že pouze tři z deseti plavebních komor mají druhou komoru, ukazuje, že je naléhavě zapotřebí urychlit implementaci, uvádí se ve zprávě. "Pokud by zdymadla Müden a St. Aldegund, která byla poškozena při nehodách, již měla tuto redundanci, byla by lodní doprava od začátku omezena, ale ne zcela zablokována," zdůrazňuje Staats.

P.S. Oni řeší existující zdymadla, my plány na ně... Je v tom velký rozdíl

SSL Express 18-07-2025 Spor o příplatky za SAF

Mnoho leteckých společností se domnívá, že příliš mnoho nákladů na přechod na udržitelná letecká paliva (SAF) se přesouvá na jejich bedra. Příplatky za palivo, které musí platit na velkých letištích v EU, protože dodavatelé musí od letošního roku splnit kvótu pro přimíchávání udržitelných leteckých paliv ve výši nejméně 2 procent, jsou přibližně dvakrát vyšší, než by bylo odůvodněno dodatečnými náklady na udržitelná letecká paliva, stěžuje si mezinárodní asociace leteckých společností IATA. Většina leteckých společností se musela smířit s cenami, malý výběr dodavatelů paliv a omezení nařízení EU o udržitelných leteckých palivech (ReFuelEU Aviation) jim nedaly na výběr. "Náklady leteckých společností na SAF se v Evropě nepříjemným způsobem zdvojnásobily kvůli příplatkům účtovaným výrobcí nebo dodavateli SAF," kritizuje generální ředitel IATA Willie Walsh. "Místo toho, aby kvóty EU pro udržitelná paliva poskytovaly pobídku k používání udržitelných leteckých paliv, způsobily, že toto palivo je pětikrát dražší než konvenční petrolej."

Pokud jde o požadavky EU, IATA odkazuje na povinnost leteckých společností natankovat alespoň 90 procent paliva potřebného pro další spojení na každém letišti v EU, na které se nařízení vztahuje. Cílem je zabránit tomu, aby letecké společnosti obcházely kvóty udržitelných leteckých paliv, například doplňováním zásob mimo EU (tankování) a aby výrobcům zůstaly drahé udržitelné

letecké palivy. Letecké společnosti však mají ještě méně příležitostí než dříve, aby se vyhnuly vysokým cenám na již tak vysoce koncentrovaném trhu dodavatelů pohonných hmot. Podle IATA jsou na přibližně 40 procentech letišť pokrytých ReFuelEU maximálně tři dodavatelé paliva. Někteří z nich také nakupují pohonné hmoty od stejného výrobce. IATA vypočítala, že palivový příplatek ve výši 25 eur za tunu by byl oprávněný pro příměs průměrně 2 % SAF při současných tržních cenách SAF. Účtováno je však přibližně 50 eur za tunu, což je částečně odůvodněno nejistotou ohledně předpisů nebo vyššími náklady na logistiku. Roční dodatečné náklady leteckých společností na palivo v celé EU se tak zdvojnásobí na přibližně 2 miliardy eur. Pokud letecké společnosti nakoupí SAF nad rámec své povinnosti doplňovat palivo, bude jim nabídnuto na stejných letištích za ceny, které jsou "výrazně bližší tržním cenám", uvádí IATA s odkazem na služby informací o trhu, jako jsou Platts a Argus.

IATA také předložila tyto informace Evropské komisi, řekl DVZ Daniel Chereau, vedoucí palivového oddělení asociace. Baví se s nimi o tom, jak by se dala situace na trhu zlepšit. Komise může v zásadě zasáhnout, pokud například zjistí náznaky zneužití dominantního postavení. Prodejci pohonných hmot dotazovaní DVZ a Asociace pro obchod s pohonnými hmotami a energiemi (en2x) nechtěli ceny a příplatky komentovat. Christian Küchen, generální ředitel společnosti en2x, k obecným cenám udržitelných leteckých paliv uvedl: "Základním problémem je, že kvóty udržitelných leteckých paliv stanovené EU nejsou dostatečné pro rozběh trhu. Nezajišťují dlouhodobou cenovou stabilitu, která je pro rozsáhlé investice nezbytná. Politici se zde musí přizpůsobit." Dodavatelé paliv na všech letištích v EU s více než 800 000 cestujícími nebo více než 100 000 tunami odbaveného nákladu ročně musí splňovat kvóty dodávek udržitelných leteckých paliv, které se v průběhu let zvyšují. Aby jim však ušetřili neúměrně vysoké logistické náklady na trhu, který je stále v plenkách, musí v EU splnit kvóty v průměru pouze do roku 2035. V příštích několika letech proto mohou být příplatky za udržitelná letecká paliva účtovány i na letištích, kde není žádné udržitelné palivo fyzicky nabízeno. Letecké společnosti mohou získat bezplatné povolenky na emise uhlíku jako kompenzaci za vyšší náklady na SAF a mohou je také použít ke splnění svých závazků v rámci systému EU pro obchodování s emisemi v letecké dopravě. Musí však prokázat, že natankovali palivo na letištích, kde jsou udržitelná letecká paliva skutečně k dispozici. Podle společnosti Chereau to vede k tomu, že letecké společnosti platí příplatky za udržitelné letecké palivo jak na letištích Paříž-Charles-de-Gaulle, tak na letištích Paříž-Orly, ačkoli letiště Orly SAF vůbec nedodává. Letecké společnosti, které létají pouze z Orly, nemohou navzdory příplatkům snížit své povinnosti obchodování s emisemi.

Podle IATA jsou letecké společnosti kvůli vysoké koncentraci trhu na straně dodavatelů jen stěží schopny snížit náklady na palivo nákupem SAF od samotných výrobců za nižší ceny. Dodavatelé na jiných letištích by museli souhlasit s prodejem udržitelných leteckých paliv od leteckých společností a jejich následným zpětným prodejem. IATA je odhodlána zajistit, aby EU umožňovala provádění takových transakcí virtuálně, například převodem certifikátů SAF dodavatelům paliv, aniž by bylo nutné obchod provádět fyzicky. Doposud však Evropská komise odmítla všechny pokroky z tohoto odvětví v oblasti virtuálních obchodních systémů, jako je systém "zaknihuj a nárokuje".

SSL Express 18-07-2025 EU nesmí dovolit, aby se plýtvalo penězi na udržitelná letecká paliva

Přechod letecké dopravy na udržitelná letecká paliva (SAF) bude nákladný. Pokud se kvůli nežádoucímu vývoji na trhu ztratí peníze na investice do výroby, musí zasáhnout Evropská komise. Má-li EU splnit své cíle v oblasti klimatu v letecké dopravě, musí na trh vstoupit více udržitelných leteckých paliv a ceny těchto udržitelných leteckých paliv musí klesnout. V současné

době stojí SAF na biologické bázi asi dvakrát až čtyřikrát více než konvenční petrolej a syntetické SAF je ještě dražší.

Aby trh rostl, musí výrobci paliv a letecké společnosti investovat spoustu peněz. Pokud však letecké společnosti skutečně musí platit přemrštěné příplatky za povinné přimíchávání SAF do leteckých paliv v EU, jak kritizuje jejich asociace IATA, nebudou mít tyto peníze na další nákupy SAF. IATA uvádí, že takové nákupy udržitelného paliva mohly v roce 2025 zabránit dalším 3,5 milionu tun emisí CO₂.

EU si nemůže dovolit promarnit takové příležitosti k ochraně klimatu. Komise EU by proto měla rychle přezkoumat, zda jsou příplatky za udržitelná letecká paliva přiměřené. Měla by také brát vážně další kritiku ze strany energetického a dopravního průmyslu vůči nařízení EU ReFuelEU Aviation, které reguluje trh s udržitelnými leteckými palivy. Vždyť čím efektivněji bude fungovat, tím větší finanční volnost bude mít odvětví pro další investice, například do letadel šetrnějších k životnímu prostředí.