

SSL EXPRES

16.02.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



   **SSL Express 16-02-2026 Nákladní automobil jedoucí rychlostí 137 km/h a vážící 74 tun na dálnici A20**

Jak se mohl kamion s téměř dvojnásobnou povolenou hmotností dostat tak daleko – a co se stane teď? Na dálnici A20 poblíž Wismaru zastavila policie nizozemský návěsový kamion, který byl masivně přetížený kovovým šrotem. Prvním spouštěčem bylo podezření z nepřiměřené rychlosti. Nakonec váhu na váze viděli jen zřídka i zkušení inspektoři.

Kontrolní vážení v prostorách jedné firmy ve Wismaru situaci objasnilo: Celková hmotnost vozidla byla naměřena na 74,4 tuny, přičemž povolená hmotnost je 40 tun. Přetížení tedy činilo 34,4 tuny, což odpovídá přibližně 86 procentům. Bezprostřední důsledek:

Jednatřicetiletý řidič musel složit kauci ve výši 3 500 eur, aby zajistil zahájení tzv. řízení o propadnutí majetku. Minulost je také šokující: Podle prohlášení vyhodnocení tachografu odhalilo, že v minulosti došlo k masivnímu překročení rychlosti. Digitální tachograf ukázal, že řidič kamionu jel rychlostí až 137 km/h.

Souprava z Anklamu smí pokračovat v cestě směrem do Nizozemska až po snížení celkové hmotnosti na 40 tun. To zároveň odpovídá na původní otázku: souprava se dostala tak daleko, protože nebyla před kontrolou zastavena. V cestě však může pokračovat až po vyložení a za určitých podmínek.

Masivní přetížení nevede jen k pokutám: zvyšuje riziko na silnicích, například delší brzdovou dráhou, zvýšeným namáháním pneumatik a brzd a dodatečným zatížením infrastruktury. Právě proto se policie a úřady při takových kontrolách stále více spoléhají na kombinované kontroly nákladu, hmotnosti a údajů z digitálního tachografu. Je zřejmé, že dosud uložené pokuty se nezastaví na již uložených 3 500 eurech.

   **SSL express 16-02-2026 Právník Nejvyššího soudního dvora považuje horní limity kapacity letiště za přípustné**

Nařízení EU o přidělování slotů na letištích dává národním orgánům právo stanovit horní limity počtu cestujících, uvedl Campos Sánchez-Bordona, generální advokát Evropského soudního dvora (ESD). Tyto jsou klasifikovány jako "provozní omezení" ve smyslu vyhlášky. Jelikož "technické, provozní nebo environmentální faktory" ovlivňují kapacitu letiště, jsou relevantní

nejen fyzické faktory, ale i právní faktory, argumentuje Sánchez-Bordona ve svém závěrečném projevu.

Pozadím řízení před Soudním dvorem EU je právní spor mezi irským leteckým úřadem IAA a provozovatelem letiště Dublin, stejně jako několika leteckými společnostmi. Odvolali se k Irskému vrchnímu soudu proti tomu, že pro zimu 2024 a léto 2025 byl počet cestujících odbavených na terminálech 1 a 2 letiště Dublin stanoven na maximálně 32 milionů ročně. Neexistují žádné technické, provozní ani environmentální důvody. Takový horní limit by neměl ohrozit přidělení stávajících slotů, protože se jedná o "tradiční práva" leteckých společností. Generální advokát Soudního dvora EU to popírá. Sloty nejsou vlastnická práva, ale povolení k využívání letištní infrastruktury. Pokud by byly sníženy nebo zrušeny kvůli zachování kapacity letišť, neomezilo by to podnikatelskou svobodu. Terminály 1 a 2 v Dublinu by podle Soudního dvora mohly ročně odbavit více než 32 milionů cestujících. V letech 2007 a 2008 však územní plánovací úřad stanovil tuto horní hranici za podmínku pro rozšíření terminálů. V té době byl kapacitní limit letiště Dublin, včetně Terminálu 3, odhadován na přibližně 45 milionů cestujících ročně.

Sánchez-Bordona považuje dočasné uzavření letiště za příliš radikální a "škodlivé" pro dodržení horního limitu. Irský vrchní soud se na tuto možnost ptal. Právník Evropského soudního dvora tvrdí, že uzavření této otázky není v nařízení EU stanoveno a doporučuje, aby Soudní dvůr tuto otázku zamítl jako nepřipustnou. Soudci často vycházejí z podání generálních advokátů ESD. Zatím není jasné, kdy bude vydán verdikt. (Az.: C-857/24)

V dalším právním sporu ohledně přípustnosti nároků na náhradu škody vůči poskytovatelům služeb letového provozu vydal Soudní dvůr EU ve čtvrtek rozhodnutí. Austrian Airlines požadují od rakouského státu odškodnění za ekonomické škody způsobené zrušením letů na mezinárodním letišti ve Vídni v srpnu 2016. Důvodem byla porucha serveru pro přepínání zpráv provozovaného společností Austro Control.

Po prozkoumání právního rámce EU SDEU dospěl k závěru, že poskytovatelé služeb letového provozu musí zajistit bezpečnost, kontinuitu, udržitelnost, efektivitu a nákladovou efektivitu svých služeb. Tyto služby jsou nezbytné pro aktivity uživatelů vzdušného prostoru a platí za ně. Zda Austro Control v konkrétním případě zaviněně porušila své povinnosti a zda za to musí nést odpovědnost rakouský stát, nyní přezkoumá rakouský Nejvyšší soud (OGH). (Az.: C-408/24)

   **SSL express 16-02-2026 Jak nenápadný úředník v Panamě svrhl CK Hutchison**

Spor o přístavy na Panamském průplavu – a plánovaný prodej přístavní a terminálové divize CK Hutchison – vede zpět k muži, kterého téměř nikdo mimo zemi nezná. V Panamě je naopak Anel "Bolo" Flores dlouho celebritou. Kdo je "Kontralor"? Dne 28. ledna 2025 se konečně ukázal. "Dobré ráno!" zdraví diváky panamského ranního pořadu "Nex Noticias Matutino", panamské ranní televize, formálně oblečený starší pán s přísně učešnými šedými vlasy. Anel Flores sedí u svého stolu mezi panamskou vlajkou a vlajkou své autority, Contraloría General de la República, Panamským nejvyšším kontrolním úřadem a zároveň fiskálním úřadem pro vládní výdaje, auditu a boj proti korupci. Dívá se vážně skrz brýle s rohovými obroučkami. Pak se otočí k moderátorovi ve studiu a řekne: "Dobré ráno i tobě, Fernando. Jsi, jako vždy, velmi přátelský." Floresův samotný výskyt vysílá poselství v zemi původu "Panama Papers", kde Transparency International zaujímá 114. místo ze 180 uvedených zemí v indexu vnímání korupce (CPI) s 33 z 100 bodů (0 znamená "vysoce zkorumpovaný"). Ale tam, v televizi, nyní

mluví důvěryhodný, správný úředník, na očích všech, o kterém všichni v malé středoamerické zemi mluvili osm dní, ale kterého do té chvíle viděli jen málokdo. Mezitím se Flores stal známou osobností v Panamě, kterou všichni oslovují jednoduše přezdívkou "Bolo" s věcností, která pravděpodobně existuje jen v Latinské Americe.

Flores je mužem na začátku příběhu, který je už rok předmětem globální zápletky. Ta se točí kolem Panamského průplavu, USA a hrozby prezidenta Donalda Trumpa, že "vezme kanál zpět". Pak je tu hongkongská globální korporace CK Hutchison miliardáře Li Ka-shinga, která provozuje oba přístavy na vstupu a výstupu z vodní cesty a překvapivě oznamuje prodej své přístavní a terminálové divize, která zahrnuje i dva přístavy v Panamě, pravděpodobně pod tlakem Washingtonu. A nakonec je tu Čína, která zuřivě bojuje o vliv v Panamě a za scénou bojuje o místo u jednacího stolu Hutchisonovy dohody.

Vše začalo 20. ledna 2025, kdy na pokyn Anela "Bolo" Florese dorazilo deset úředníků z jeho agentury do sídla provozovatele přístavu a terminálu Panama Ports Company (PPC). V tuto chvíli není ve funkci ani tři týdny. Contraloría zveřejnila video, na kterém auditori přijíždějí k hlavnímu vchodu PPC v malém bílém autobusu Hyundai a pomalu procházejí skleněnými dveřmi společnosti se svými volnými koženými taškami a batohy, registrují se na recepci a zjevně se snaží nedívat do kamery namířené na ně. Zdá se to rozhodně jen ne elegantní a musíte mít hodně vůle, abyste si nemysleli, že je to celé jen inscenované. Ale to bylo dnes pravděpodobně až druhotné; jediné rozhodné poselství zde je: Panama podniká kroky proti PPC! Adresátem je zjevně muž, který zahájí své druhé funkční období v Bílém domě ve stejný den, kdy audit začíná. Ve svém inauguračním projevu 20. ledna Trump říká: "Čína provozuje Panamský průplav. A nedali jsme ho Číně. Dali jsme ho Panamě a teď ho přivádíme zpět." Flores, 66 let, pochází z Puerto Armuelles v provincii Chiriquí, což je banánová země na hranici s Kostarikou. Jelikož otec zemřel brzy, převzal rodinný podnik, který pěstoval ovoce pro Chiquitu, už v mladém věku. Později restrukturalizoval zkrachovalý cukrovar. Studoval podnikovou administrativu na Georgetown University ve Washingtonu až do roku 1981. Už předtím, než nechal své úředníky začít vyšetřovat, tušil, že něco není v pořádku. Když nastoupil do úřadu na začátku roku 2025, narazil na investigativní zprávu o PPC z roku 2020, kterou jeho předchůdce Gerardo Solís po auditu nechal v zásuvce. Zpráva ukázala, že PPC nesplnila své povinnosti jako koncesionář od roku 1997. Nicméně v roce 2021 po auditu Port Authority oznámila, že mezitím vypršená koncese PPC bude prodloužena o dalších 25 let. Flores to vše sdělil ohromené veřejnosti v dubnu 2025 po dokončení auditu. Jeho úředníci vyhodnotili nalezené spisy, které naznačovaly, že PPC systematicky pašovala peníze mimo stát po mnoho let. Čísla, která Flores předložil, byla zdrcující: Panama obdržela od začátku koncese pouze 483 milionů dolarů – o 854 milionů méně, než bylo smluvně předpokládáno. Kromě toho došlo k přímému porušení smluv za více než 300 milionů. Z investice slíbené miliardy eur bylo možné prokázat pouze 690 milionů. Zisky proudily do dceřiných společností, v nichž stát neměl žádný podíl. "Tohle je společnost, která vydělává méně, čím více obrátí," řekl Flores. Na konci července 2025 pak Flores podal dvě žaloby u Nejvyššího soudu: jednu za neústavnost a druhou za neplatnost. Spoléhal se na výsledky auditu – smlouvu označil za "predátorskou a zneužívající". Soud obě žaloby povolil. Dne 29. ledna 2026 soudci jednomyslně vynesli verdikt: Zákon o ústupcích z roku 1997, jeho novely a prodloužení z roku 2021 byly protiústavní. Neexistuje žádný platný ústupek. Panama Ports se musí zdát přístavů Balboa a Cristóbal. Flores pak hovořil o "velkém triumfu pro Panamskou republiku". CK Hutchison, mateřská společnost, oznámila arbitrážní řízení. Není jasné, co se stane s plánovanou dohodou s Hutchisonem. Čína označila rozsudek za "absurdní" a "ostudný" a varovala Panamu, že zaplatí "vysokou cenu". Flores sám není ohromen: "Přístavy jsou panamské a zůstanou jimi navždy."

