

# SSL EXPRES

15.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



 SSL Express 15-04-2026 Přepravní společnosti varují před cenovým šokem po úlevě

Německá vláda snižuje energetickou daň na naftu – ale logistický průmysl zůstává skeptický. Asociace varují před krátkodobými dopady a novými cenovými skoky.

Německá vláda reaguje na rostoucí náklady na energie – ale úleva zasahuje logistický průmysl jen v omezené míře. Plánované snížení daně z energie na naftu o 17 centů je v zásadě vítáno, ale zároveň čelí jasné kritice: příliš krátké, příliš nejisté, příliš malý dopad. "Vládní koalice konečně uznala vážnost situace," říká Frank Huster, generální ředitel Federální asociace DSLV pro přepravu a logistiku. Snížení daně z energie je "správným signálem", který má ekonomice krátkodobě ulevit. Ale právě zde spočívá problém: opatření je časově omezené. Pro mnoho výkonných dopravců to sotva přináší jakoukoli plánovací jistotu – naopak. Už je zřejmé, že po vypršení regulace hrozí další cenové kolo. Sám federální kancléř upozornil, že po dočasné úlevě by mohly následovat vyšší ceny. Pro odvětví to znamená krátkodobou úlevu, dlouhodobou nejistotu.

Z pohledu DSLV to nestačí. Průmysl potřebuje stabilní rámcové podmínky, nikoli krátkodobé zásahy s následným efektem oživení. "Společnosti zabývající se přepravou potřebují plánování bezpečnosti," zdůrazňuje Huster. Zákonodárce musí pomoci zmírnit cenové výkyvy místo vytváření nových. Konkrétně asociace požaduje trvalé snížení energetické daně na minimální úroveň povolenou podle evropského práva. To je jediný způsob, jak udržet náklady vypočitatelné a vyhnout se konkurenčním nevýhodám. Současně se stále více zdůrazňuje strukturální problém: závislost na naftě. DSLV zde vidí potřebu politické akce. Jasný regulační rámec musí silněji podporovat alternativní pohony a urychlit transformaci. Asociace vnímá pozitivně, že německá vláda chce na úrovni EU prosazovat, aby vozidla s obnovitelnými palivy, jako jsou biopaliva, byla započítána jako vozidla s nulovými emisemi. Ale i zde z pohledu průmyslu zůstává ústřední postoj: energetická politika jako celek.

Pokud jde o elektrifikaci flotil, DSLV varuje před novým problémem: rostoucími náklady na elektřinu. Pokud má přechod na alternativní pohony uspět, je třeba provést úpravy i zde. Z pohledu průmyslu by snížení daně z elektřiny bylo důležitým nástrojem, který by učinil transformaci ekonomicky životaschopnou. Jádrem věci je, že přetrvává ambivalentní obraz: politici vysílají signál, ale pro mnoho firem to nestačí. Krátkodobé snížení daní poskytuje

prostor pro nadechnutí, ale neřeší základní problémy. Místo toho hrozí vznikem nových nejistot. Jinými slovy: logistika má prostor k dýchání – ale žádný skutečný vzhled.

P.S. Copy paste Česko

## SSL Express 15-04-2026 POUČTE SE Vývoj "plavidlo neprovozujícího dopravce" (NVOCC), vztah k FMC

Termín **plavidlo neprovozujícího společného dopravce** byl formálně definován zákonem US Shipping Act z roku 1984 (46 U.S.C. § 40102). Tento zákon kodifikoval NVOCC jako provozovatele, který vydává vlastní náložné listy a přijímá odpovědnost dopravce bez vlastnictví nebo provozu plavidel. NVOCC se vyvinula v jednu z nejvšestrannějších rolí v kontejnerové dopravě na světě.

### **Jak model NVOCC funguje v praxi?**

Rezervujete malou exportní zásilku... Dostanete náložný list podepsaný jako dopravce od společnosti, která nevlastní ani jednu loď. Pak zjistíte, že námořní část se pohybuje s rejdařem, se kterým jste nikdy neměl smlouvu. Pokud vám to připadá jako zvrát v ději, potkali jste logiku plavidlo neprovozujícího společného dopravce (NVOCC). Jedná se o prostředníka, který prodává přepravu po oceánu pod svým jménem, přebírá odpovědnost dopravce vůči odesílateli a provádí námořní cestu prostřednictvím podkladového plavidla provozujícího dopravce.

### **Jak se koncept NVOCC vyvinul?**

Koncept NVOCC vznikl z regulačních pokusů pochopit, co zprostředkovatelé již v praxi dělali. V počátcích námořní přepravy, zejména ve Spojených státech, byli speditéři v pozici dopravce vnímání především jako zástupci jednající jménem odesílatelů. Případ Nejvyššího soudu z roku 1946 *United States v. American Union Transport Co.* tuto pozici posílil. Speditéři byli považováni za zástupce vlastníka nákladu, nikoli za dopravce sami o sobě. Současně se podobné zprostředkovací role rozvíjely po celé Evropě a Asii. Konsolidátoři spojovali náklad a vydávali vlastní dokumenty, i když se regulační zacházení lišilo. Jak objem obchodu rostl a velikost zásilek se měnila, zprostředkovatelé začali konsolidovat náklad a vydávat vlastní dokumenty. Vstoupili do role, která stále více připomínala rejdaře, i když nevlastnili ani neprovozovali lodě. Tento rozdíl mezi právní definicí a provozní realitou vyvolal regulační vývoj termínu NVOCC.

Termín NVOCC lze vystopovat až do roku 1962. Federální námořní komise tento koncept zavedla a definovala prostřednictvím pravidel zveřejněných ve Federálním registru. Více než dvě desetiletí poté zákon o lodní dopravě z roku 1984 (46 U.S.C. § 40102) tento koncept zakotvil do zákona. Dal plavidlo neprovozujícímu obecnému dopravci jasnou zákonnou identitu. Federální námořní komise (FMC) uděluje licence a dohlíží na NVOCC působící v amerických obchodech. FMC definuje NVOCC jako:

- obecného dopravce (carrier), který se veřejnosti nabízí jako námořní dopravce, vydává vlastní náložný list nebo ekvivalentní dokument a neprovozuje plavidla, jimiž je námořní doprava zajištěna
- odesílatele (shipper) ve vztahu s plavidlem provozujícím obecnou přepravu, který se podílí na přepravě nákladu

Ačkoliv tato definice vychází z americké regulace, provozní model je globální. Provozovatelé typu NVOCC fungují pod různými licenčními režimy a obchodními praktikami napříč obory. Komerční struktura, která umožňuje fungování modelu NVOCC, je často nazývána dvojí role.

NVOCC rezervuje místo na plavidle a představuje se jako odesílatel u Plavidlo provozujícího společného dopravce (VOCC). VOCC vydává hlavní (Ocean/Master) náložný list. NVOCC pak vydává vlastní náložný list majiteli nákladu. To vytváří dvouvrstvou dokumentační strukturu. NVOCC stojí uprostřed a nese odpovědnost v obou směrech. Majitel nákladu nemá s provozovatelem plavidla žádný přímý smluvní vztah..

### **Jak se vyvíjely standardy NVOCC?**

Před rokem 1984 vydávalo mnoho zprostředkovatelů náložné listy a konsolidované náložné listy bez jasné klasifikace jejich odpovědnosti. Zákon o lodní dopravě z roku 1984 to v USA změnil. Zařadil NVOCC do definice běžného dopravce se všemi regulačními povinnostmi, které s tím souvisejí. Podle předpisů FMC musí NVOCC se sídlem v USA složit záruky. Tyto slouží jako finanční náprava, pokud NVOCC nedokáže splnit nebo se stane insolventním. Mimo Spojené státy se však požadavky liší a mnoho trhů nemá jediného globálního regulátora řídícího činnost NVOCC. Tento nedostatek globální standardizace vytváří výzvy v oblasti integrity dokumentace. Nejvíce je to patrné při vydávání náložných listů, což vede k nesrovnalostem a rizikům v celém obchodním řetězci. Mezinárodní námořní úřad reagoval zavedením [registru a standardů NVOCC](#). Také zavedl kodex chování ke zlepšení standardů vydávání a snížení rizik podvodů v oblasti obchodního financování.

Zákon o lodní dopravě z roku 1984 vytvořil regulační rámec. Také vylučoval NVOCC ze servisních smluv, které mohli přímo vyjednávat pouze skuteční majitelé nákladu s lodními společnostmi. Zákon o reformě námořní dopravy z roku 1998 (OSRA 98) to změnil. Umožnil NVOCC poprvé uzavírat servisní smlouvy s VOCC. Pro vážné provozovatele NVOCC to byla nejvýznamnější obchodní změna od roku 1984. V roce 2011 FMC zavedla NVOCC vyjednávané sazby (NRA). Před NRA musela být každá sazba veřejně uvedena v tarifu. NRA umožnily NVOCC nabízet individuální ceny prostřednictvím písemných smluv bez zveřejňování těchto sazeb. Nejnovější strukturální změna přišla s Zákonem o reformě oceánské lodní dopravy z roku 2022 (OSRA-22), který byl podepsán 16. června 2022. Zatímco OSRA-22 platí pro obchody s USA, podobné obavy existují i po celém světě. Patří sem alokace prostoru, transparentnost cen a odpovědnost dopravců. OSRA-22 vyžaduje, aby VOCC poskytly písemné odůvodnění při odmítání vyjednávání nebo uzavření servisních smluv s NVOCC. Posiluje vymáhání práva FMC kvůli nepřiměřeným odmítnutím nošení zbraní a praktikám detention a demurrage. Také poskytuje menším NVOCC kanál, aby mohly zpochybnit diskriminační přidělování prostoru během období vysoké poptávky. Zda vymáhání dohoní záměr zákona, je jiná otázka. Regulační postavení je nyní zavedeno.

### **Co vlastně moderní NVOCC provozuje a nabízí?**

Dnes může NVOCC vypadat velmi podobně jako námořní dopravce, pokud se nepodíváte blíže na smluvní strukturu. Definující rys zůstává stejný. Pokud subjekt vydá vlastní náložný list a převezme odpovědnost za přepravu, jedná jako dopravce bez ohledu na vlastnictví majetku. Co se nezměnilo, navzdory desetiletím vývoje, je základní hodnotová nabídka. NVOCC spojuje náklad od různých odesílatelů, zajišťuje prostor s dopravci a přepravuje tento náklad na základě vlastní smlouvy. Tuto odpovědnost přebírá, protože většina odesílatelů, kterým slouží, nemá dostatečný objem ani páku, aby mohli jednat přímo s dopravci za funkčních podmínek. NVOCC agreguje tuto poptávku a činí pohyb životaschopným. To je opravdu důvod, proč model přežil. NVOCC nevznikla jako koncept. Vznikla z praxe, byla uznána regulátory a rozšířena s kontejnerizací a technologií. Existuje proto, že trh potřeboval někoho, kdo převezme odpovědnost, i když loď patří někomu jinému...

## SSL Express 15-04-2026 Společnosti DHL a IAG Cargo prohlubují spolupráci prostřednictvím významných víceletých smluv o SAF

Skupina DHL oznámila významné rozšíření své spolupráce v oblasti udržitelných leteckých paliv (SAF)\* se společností IAG Cargo, divizí pro nákladní přepravu skupiny International Airlines Group (IAG). Nová pětiletá smlouva spolu s předchozím prodloužením do roku 2025 umožní nakládku přibližně 240 milionů litrů SAF na letišti London Heathrow a sníží emise skleníkových plynů v průběhu celého životního cyklu nákladu společnosti DHL Express přepravovaného lety British Airways.

DHL Express dosáhne snížení emisí Scope 3 díky přibližně 40 milionům litrů čistého SAF ročně, což spolu s prodloužením smlouvy do roku 2025 představuje snížení emisí skleníkových plynů v průběhu životního cyklu o 640 000 tun CO<sub>2</sub>e. Pokrývá to téměř veškeré palivo, které se v současné době spotřebovává při přepravě nákladu DHL Express v rámci sítě IAG Cargo. SAF používané v rámci této spolupráce je certifikováno organizací International Sustainability & Carbon Certification (ISCC), pochází ze zdrojů, jako je použitý kuchyňský olej, a dosahuje přibližně 90% snížení emisí skleníkových plynů v průběhu životního cyklu ve srovnání s fosilním leteckým palivem, které nahrazuje.

Tuto spolupráci podpoří další rámcová dohoda mezi společnostmi DHL Global Forwarding (DGF) a IAG Cargo, která posílí mezidivizní strategii skupiny zaměřenou na zajištění spolehlivého a diverzifikovaného přístupu k udržitelným palivům. Tento rozšířený rámec DGF by mohl zvýšit celkový objem v rámci skupiny DHL na více než 1 milion tun snížení emisí skleníkových plynů na základě životního cyklu, což dále posílí schopnost skupiny uspokojit rostoucí poptávku po službách v oblasti snižování emisí. Tento mezidivizní přístup pomáhá podpořit rostoucí trh s logistickými řešeními využívajícími udržitelná paliva a upevňuje dlouhodobý závazek společnosti DHL nabízet zákazníkům robustní a do budoucna odolné možnosti udržitelnosti. Toto posílené partnerství se společností IAG Cargo odráží společný závazek pokračovat ve snižování emisí skleníkových plynů v leteckém odvětví po celou dobu životního cyklu. Zajištění stabilního a předvídatelného přístupu k SAF je stále důležitější, protože zákazníci hledají důvěryhodná, dlouhodobá řešení ke snížení svých emisí souvisejících s dopravou. Tvoří to klíčový stavební kámen pro schopnost společnosti DHL poskytovat konzistentní, vysoce kvalitní logistické služby v rámci DHL Express a DGF.

P.S. Pálením syntetického paliva (na bázi uhlíku) totiž emise prakticky nevznikají, a ta bílá čára, co uvidíte za letadly BA, je pouze ten oblbovací prášek. Tak hlavně aby v mezičase bylo alespoň nějaké palivo