

SSL EXPRES

27.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 27-04-2026 Žádný vůz bez vad při kontrolách BALM

Federální úřad pro logistiku a mobilitu zkontroloval 1 624 nákladních vozidel na 97 kontrolních stanovištích během pěti inspekčních dnů v únoru s 458 inspektory a 42 technickými experty. Z 1 215 vozidel kontrolovaných na dodržování předpisů o kabotáži si zaměstnanci úřadu stěžovali na 249 vozidel, která měla 62 porušení. To znamená, že míra stížností je 20,5 procenta, zatímco 5,1 procenta porušilo předpisy. 77 z 639 kontrolovaných řidičů strávilo týdenní odpočinek v nákladním voze v rozporu se zákonem; to odpovídá míře 12 procent. Technické silniční kontroly odhalily 33 vad u 33 zkoumaných vozidel; to znamená, že míra vad dosahuje 100 procent.

Ve všech kontrolách zaměstnanci úřadu vybrali přibližně 137 000 eur na kauci, což je v průměru 797 eur za porušení nebo 84 eur za kontrolované vozidlo.

Výběr kontrolních míst byl proveden na základě očekávaného objemu dopravy a zjištění a zkušeností z předchozích opatření. Jak zdůrazňuje BALM, výsledky neumožňují vyvozovat žádné závěry o celkové situaci. Realizace celostátních kontrolních opatření bude pokračovat.

SSL Express 27-04-2026 Státy EU by měly dodávky petroleje více koordinovat

Aby se předešlo úzkým místům v dodávkách petroleje, Komise EU prosazuje užší koordinaci mezi členskými státy ohledně využívání zásob a výrobních kapacit. To má být provedeno prostřednictvím koordinační skupiny pro ropu, podle "nástrojového balíčku" představeného ve středu pro řešení energetické krize. Doporučující dokument nesl název "Urychlit EU – Energetickou unii".

"Dostupnost a výrobní kapacita evropských ropných rafinerií musí být maximalizována, aby vyhověla současné poptávce, zejména po leteckém palivu," uvádí dokument. Rafinerie jsou soustředěny v některých regionech EU a alternativy pro dodávky ropných produktů jsou omezené, proto Komise oznamuje, že bude zkoumat možnosti dovozu leteckého paliva "Jet A", které se běžně používá v USA. Aby se zvýšila domácí produkce – asi 70 procent petroleje spotřebovaného v Evropě se vyrábí v Evropě – musely by členské státy spolupracovat. Pokud by bylo nutné, národní zásoby ropy by například musely být uvolněny "koordinovaným a rychlým" způsobem pro zpracování v rafineriích. Výroba biopaliv má být také zvýšena.

Jak již bylo oznámeno, Komise hodlá poskytnout přehled o tom, která paliva se vyrábějí v EU, jaké rafinerské kapacity existují, kolik paliv se dováží a vyváží a jaké zásoby jsou k dispozici od května. V případě leteckých paliv také oznamuje návrhy na "optimalizaci distribuce mezi členskými státy tak, aby byla zajištěna dostupnost ve všech regionech a na všech letištích". Chce také zkoumat, zda by měly být zavedeny konkrétní požadavky na zřízení národních minimálních zásob pro letecká paliva. Při prezentaci doporučení si komisař EU pro energetiku Dan Jørgensen připomněl, že Mezinárodní energetická agentura (IEA) varovala, že v Evropě mohou během pěti až šesti týdnů vzniknout úzká místa v zásobování petrolejem. "Musíme to brát vážně," řekl Jørgensen. "Zda dokážeme odvrátit nebo zmírnit zásobovací krizi, závisí především na délce trvání krize v zemích Perského zálivu," zdůraznil. Je třeba být otevřený a upřímný: Kvůli zničení mnoha plynových a ropných zařízení a času, který by tankery potřebovaly i při otevření Hormuzského průlivu pro cestu do Evropy, EU nebude čelit pouze krátkodobým a malým nárůstům cen. "Současná krize může být stejně vážná jako krize z let 1972 a 2022 dohromady," řekl komisař pro energetiku.

Komise ve svém dokumentu neuvádí žádná doporučení ke snížení spotřeby paliva. Na dotaz ohledně toho Jørgensen uvedl, že nadále podporuje "dobré" rady IEA, jako je pomalejší jízda, přechod na veřejnou dopravu nebo vyhýbání se letecké dopravě. "Členské státy však musí rozhodnout o mnoha nápadech, které lze rychle realizovat, aby se snížila spotřeba paliva." Například by mohli snížit daň z elektřiny nebo podpořit přechod na elektrická vozidla, tepelná čerpadla či dálkové vytápění. Návrh evropské daně na "nadměrné zisky" palivových společností také v dokumentu Komise chybí. Některé členské státy to požadovaly. Rozhodnutí EU o daních vyžadují jednomyslnost v Radě ministrů, uvedla místopředsdkyně Komise Teresa Ribera, která je odpovědná za dekarbonizaci a konkurenci, a vysvětlila toto osvobození. Nicméně jednotlivé členské státy by nadměrné zisky mohly zdaňovat. "Komise bude tato rozhodnutí respektovat a informovat členské státy o osvědčených postupech, stejně jako analyzovat dopad národních opatření na vnitřní trh," uvádí dokument. Komise také chce podpořit členské státy, pokud krátkodobě sníží energetické daně pod minimální hranice EU. Trhy by však neměly být narušeny a poptávka po fosilních palivech by neměla být podporována.

Svémi doporučeními Komise znovu potvrzuje, že chce urychlit přechod na obnovitelné zdroje energie dostupné v Evropě a elektrifikaci – odtud název dokumentu "Accelerate EU".

Současná krize "musí být varováním a zlomovým bodem – kdy se Evropa vzdává závislosti na fosilních palivech a vydá se na cestu k nezávislosti prostřednictvím čisté energie," řekl Jørgensen. Aby se zvýšila výroba alternativních paliv, Komise hodlá ve druhém čtvrtletí zahájit revizi předpisů o výrobě obnovitelného vodíku. Cílem je usnadnit vývoj vodíkových syntetických motorů a lodních paliv (eSAF a eSMF). Se stejným cílem mají být formulována jasněji pravidla pro využití biomasy. Podle svého dokumentu Komise zvažuje odměnit letecké společnosti bezplatným přidělením emisních povolenek CO₂ na delší dobu a více, než bylo dříve možné, pokud budou SAF používat. Podobný mechanismus je třeba zkoumat i pro přepravu.

Veřejná konzultace má být také zahájena do 30. června ohledně podmínek, za kterých může být elektřina uznána jako "nízkouhlíková elektřina" vyráběná v jaderných elektrárnách.

P.S. Závěry 681. sjezdu Evropské komise splníme !

SSL EXpress 27-04-2026 Hormuz se stává první linií v oblasti "vyzbrojování obchodu"

Šéf Mezinárodní námořní organizace (IMO) vydal varování ohledně zhoršující se bezpečnostní situace v Hormuzském průlivu poté, co iránské revoluční gardy během jediného dne ostřelovaly tři kontejnerové lodě a dvě z nich zabavily, přičemž USA dnes reagovaly a podle agentury Reuters při operacích daleko v jižní Asii zabavily tři tankery. Generální tajemník IMO Arsenio Dominguez nešetřil v odsuzování eskalující krize, označil útoky a zabavení obchodních plavidel za "nepřijatelné" a vyzval k okamžitému zastavení toho, co označil za bezohledné chování, které ohrožuje nevinné životy. "Znovu vyzývám k zastavení těchto bezohledných činů a k okamžitému propuštění lodí a nevinných námořníků," řekl Dominguez. "Situace v regionu zůstává extrémně nestabilní. Nedokážu pochopit, proč by firmy riskovaly a ohrožovaly životy námořníků."

Šéf IMO uvedl, že mluvil přímo s námořníkem uvězněným v Perském zálivu, který popsal děsivou realitu operací v regionu – neustálý stres z raket nad hlavou, nebezpečí dopadajících trosek na loď, nutnost přidělu zásob a obtíže informovat rodinné příslušníky. Ačkoliv se tomuto námořníkovi nakonec podařilo odejít, Dominguez varoval, že téměř 20 000 dalších zůstává v regionu po více než sedmi týdnech a stále není jasné, kdy se vrátí domů.

"Deeskalace, smysluplné kroky a obnovení svobody plavby jsou jedinou cestou vpřed," řekl. Jeho prohlášení přišlo v době, kdy se objevily nové detaily o dramatických událostech ve středu v průlivu. Íránské Islámské revoluční gardy zaútočily na tři kontejnerové lodě, zahájily na ně palbu a zadržely dvě v sérii incidentů, které otřáslý lodním průmyslem. První zasaženou loď byla *Epaminondas* o výtlačku 6 673 TEU, kterou zasáhl dělový člun IRGC přibližně 15 námořních mil severovýchodně od Ománu. Námořní zpravodajská agentura Ambrey poznamenala, že loď v té době nepřenášela data AIS – což mohl přispět ke střetu. Plavidlo utrpělo značné poškození můstku, i když nebyla hlášena žádná zranění posádky.

Druhá loď, panamská loď *Euphoria* o kapacitě 2 478 teu, byla cílem západně od iránských vod, ale zdálo se, že unikla vážnému poškození a posádka je v bezpečí. Později během dne byla 11 668 teu *MSC Francesca* zachycena při opouštění průlivu do Ománského zálivu, utrpěla poškození trupu a kajut, než byla převzata pod iránskou kontrolu a bylo jí nařízeno zakotvit. Íránské úřady tvrdily, že plavidla porušila předpisy, protože operovala bez řádných povolení a manipulovala s navigačními systémy. IRGC označila jakékoli narušení bezpečnosti v průlivu za "červenou čáru". Útoky přišly jen několik hodin poté, co americký prezident Donald Trump oznámil prodloužení příměří s Íránem – dohody, která byla formálně vázána na udržení otevřené vodní cesty.

Peter Sand, hlavní analytik zpravodajské platformy pro přepravní zpravodajství Xeneta, uvedl, že situace představuje záměrné ekonomické nasazení oběma stranami konfliktu.

"Prodloužené příměří lze považovat za pozitivní krok, ale pokud přinese uklidnění konfliktu pouze na obloze, a nebude se týkat vody, protože není bezpečný a volný průchod Hormuzským průlivem," řekl Sand, "bude to je zneužívání obchodu jako zbraně, přičemž obě strany si uvědomují bolest, kterou mohou způsobit úzkým hrdlem v Hormuzském průlivu."

SSL Express 27-04-2026 Zklamání odesílatelů zpochybňují oprávněnost palivových příplatků dopravců

Rostoucí frustrace majitelů nákladu v souvislosti s nouzovými palivovými příplatky odhaluje propast mezi dopravci a jejich zákazníky, přičemž někteří přepravci otevřeně zpochybňují, zda

skutečně dochází k nedostatku paliva. Jeden z velkých maloobchodníků sdělil (magazínu The Loadstar), že za dodatečnými poplatky, které se nyní objevují na fakturách, není příliš jasnosti – ani důvěryhodnosti. „Singapur má největší zásoby paliva na světě. Proč tedy dopravní společnosti účtují tyto přemrštěné příplatky? To nedává vůbec žádný smysl.“

Tento manažer také zpochybnil, zda zásoby v jiných významných centrech pro zásobování palivem, jako jsou Rotterdam a Šanghaj, poklesly natolik, aby ospravedlnily nouzová cenová opatření. Rejdaři, včetně společností Maersk a MSC, zdůvodňují tyto příplatky narušením dodávek a nutností nakupovat palivo z alternativních zdrojů, přičemž vinu přisuzují geopolitickým napětím a logistickým problémům. Někteří zákazníci však zůstávají skeptičtí. Rajesh Verma, zástupce ředitele pro výzkum hromadné přepravy ve společnosti Drewry, dnes uvedl, že globální ropné trhy jsou pod tlakem, ale nemusí nutně čelit přímému nedostatku. „Před válkou jsem jako analytik býval toho názoru, že jakékoli možné narušení v Hormuzu se promění v katastrofu pro globální dodávky ropy i pro globální ekonomiku. Nyní však odhaduji čistý dopad na přibližně 10% výpadek dodávek.“

Pan Verma poznamenal, že celosvětové zásoby ropy na pevnině činí přibližně šest miliard barelů, což odpovídá zhruba 60denní poptávce. „Pokud tedy vytvoříme zásoby na pokrytí tohoto 10% deficitu, vystačí tyto zásoby na 600 dní. Na první pohled to tedy nevypadá na nijak složitou situaci.“ Upozornil však, že zásoby jsou nerovnoměrně rozloženy, což činí některé regiony zranitelnějšími než jiné. „Některé země jsou ve své spotřebě zcela závislé na dovozu, takže tyto země budou výrazně zasaženy. Pokud hlavní držitelé zásob nebo velké rafinérie upřednostní domácí dodávky, dojde k nedostatku pro ostatní uživatele. V takové situaci tedy samozřejmě dojde k prudkému nárůstu cen.“

Společnost Drewry vytvořila dva scénáře, od krátkodobého narušení až po 12měsíční blokádu Hormuzského průlivu, s příslušnými dopady na ceny ropy, obchodní toky a poptávku po tankerech. V nejbližší době by omezená nabídka mohla tlačit ceny nahoru a vést k čerpání zásob, zatímco slabší poptávka může mít negativní dopad na obchod s ropou a přepravní sazby. V případě závažnějšího a dlouhodobějšího narušení by vyřazení přibližně 10 % celosvětové nabídky ropy na celý rok způsobilo prudký nárůst cen a výrazné snížení poptávky. Navzdory těmto rizikům se současný spor soustředí méně na dlouhodobou dynamiku nabídky a více na okamžitou transparentnost. Pro přepravce je klíčovou otázkou, zda příplatky odrážejí skutečný nárůst nákladů, nebo zda se jedná o oportunistické stanovení cen. Minulý čtvrtek společnost Maersk oznámila 35% příplatek za palivo pro import a export, který bude uplatňován na příslušné poplatky za vnitrozemskou přepravu v Koreji, aby „částečně kompenzovala mimořádný nárůst nákladů souvisejících s palivem“, a mohla tak „nadále poskytovat spolehlivé služby za současných tržních podmínek“. Rejdař rovněž zavedl v Německu, Rakousku, Švýcarsku, Belgii, Nizozemsku a Lucembursku palivový příplatek ve výši 15 % pro kamionovou a říční přepravu a 7 % pro železniční přepravu, přičemž podobné poplatky platí i v Polsku a ve Velké Británii.

Také MSC rovněž aktualizovala svůj nouzový palivový příplatek tak, aby se vztahoval na veškerý náklad přepravovaný z oblasti Rudého moře a východní Afriky do severní Evropy (včetně Velké Británie a skandinávských a pobaltských zemí), západního Středomoří a Jadranu.



♂SSL EXpress 27-04-2026 Obchod přes kanál La Manche: pro nákladní automobily překračující hranice je vyžadován jedinečný čárový kód

V rámci reformy celního kodexu Unie (UCC) a digitalizace celních formalit zavedla francouzská celní správa v roce 2025 „povinnou logistickou obálku“ (ELO). Od půlnoci 20. dubna 2026 musí silniční dopravci přepravující náklad mezi Francií a Spojeným královstvím předkládat jednotné referenční číslo ELO pro dovoz i vývoz.

„ELO sjednocuje všechny informace a formality potřebné k překročení hranice pod jediným čárovým kódem, čímž zjednodušuje a zabezpečuje proces inteligentní hranice,“ vysvětluje francouzské Generální ředitelství pro cla a nepřímé daně (DGDDI) na svém online portálu. DGDDI rovněž uvádí, že „ELO bude vytvořeno před překročením hranic jednou osobou určenou různými zúčastněnými stranami v logistickém řetězci.“

Je třeba poznamenat, že požadavek na jeden čárový kód se vztahuje na všechna těžká nákladní vozidla (naložená i prázdná), která chtějí překročit francouzsko-britskou hranici, a že na jednu přepravní jednotku je vyžadován pouze jeden ELO (elektronický licenční příkaz). Francouzský celní a daňový úřad (DGDDI) ve svých vysvětlujících dokumentech shrnuje nový požadavek vzorcem: „jeden kamion = jeden ELO“.

Podle francouzských celních orgánů má zavedení ELO za cíl posílit spolehlivost celních údajů, zjednodušit pohyb zboží mezi Francií a Spojeným královstvím a harmonizovat postupy při překračování hranic, ať už trajektem nebo kyvadlovou dopravou.