

SSL EXPRES

22.07.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

    SSL express 22-07-2026 Pokuta 550 milionů eur pro AliExpress

Říká se, že tento online gigant nedokázal dostatečně ochránit spotřebitele v EU před padělanými a nebezpečnými produkty. Na čínské platformě AliExpress je mnoho produktů často levných, ale podle Evropské komise je významná část z nich nelegálních. Nyní bruselská autorita vyvolala důsledky a uložila pokutu 550 milionů eur online tržišti, které patří skupině Alibaba. To je odůvodněno významnými opomenutími, protože nelegální zboží nebylo z platformy odstraněno už týdny. Na první pohled společnost rozhodně není bystrá. Ve svém prohlášení uvádí:

"Nesouhlasíme s dnešním rozhodnutím a nepřiměřenou pokutou. Tento trest dostatečně neodráží významná, proaktivní zlepšení, která byla v posledních měsících zavedena. Pečlivě zvažujeme rozhodnutí a zvažujeme všechny dostupné možnosti," dodává AliExpress.

EU je střízlivá. Podle jejich názoru společnost neudělala dost pro ochranu spotřebitelů v Evropě před nebezpečnými nebo padělanými produkty. Kritika Komise: Obchodníci, kteří nabízeli nelegální zboží na AliExpressu, často nebyli důsledně trestáni. Mnozí prostě pokračovali ve svém podnikání, aniž by se museli obávat následků. Kromě toho chybí personál, který by prověřoval podezřelé nabídky. Stávající inspektoři jsou přetížení, zatímco platforma někdy dokonce inzerovala nelegální produkty. Testy evropských internetových dozorcích orgánů ukázaly, že navzdory pokusům o sledování společnosti se padělaná trička, boty nebo nebezpečné dětské hračky nadále šířily.

Komise se domnívá, že padělky podkopávají spravedlivou soutěž. Seriózní společnosti, které investují do designu, testování bezpečnosti a inovací, jsou tak tlačeny do obtížné situace. Evropská komisařka pro digitální technologie Henna Virkkunen zdůrazňuje, že chování AliExpressu nejen ohrožuje spotřebitele, ale je také nespravedlivé vůči všem, kteří dodržují zákon.

Také mezinárodní platformy jako Temu nebo Shein stále více získávají podíl na trhu v Evropě. Jsou oblíbené především díky nízkým cenám. Evropské celní úřady se potýkají s rostoucím přílivem zásilek ze zahraničí.

AliExpress má nyní čas do 20. října na předložení akčního plánu na zlepšení. Pokud komise souhlasí, bude stanoven termín pro realizaci. Pokud společnost nebude dostatečně spolupracovat, mohou být uloženy denní sankce. Případ proti AliExpress vychází ze zákona Digital Services Act (DSA), který je v platnosti od února 2024. Velké platformy musí kvůli DSA dodržovat mnohem přísnější regulace. Jinak musí počítat s přísnými sankcemi: až šest procent celosvětového ročního obrátu celé skupiny, v tomto případě Alibaba, je možné. Trest za AliExpress je zatím nejvyšší podle DSA. Přesto je to podle představitele EU výrazně pod možnou maximální pokutou přes sedm miliard eur.



SSL express 22-07-2026 Panamský průplav: Zpřísnění omezení kvůli suchu

Panamská průplavová správa (ACP) zpřísňuje požadavky na povolený ponor lodí na hlavních zdymadlech kanálu. Od 24. července platí maximální ponor 14,94 metru, od 15. srpna hodnota dále klesá na 14,78 metru. Limit byl snížen na 15,09 metru již 3. července. Kontejnerové lodě a další nákladní lodě, které spoléhají na větší komory zdymadel, jsou zvláště postiženy. Lodní společnosti, které dosud operovaly blízko povoleného maxima, musí snížit objem nákladu nebo upravit plánování tras. ACP ospravedlňuje tato opatření svým úsilím kontrolovat vodní zásoby kanálu s ohledem na současnou hydrologickou situaci. V tomto kontextu Hapag-Lloyd oznamuje příplatek za Panamský průplav pro přepravu z Dálného východu do Severní Ameriky: 130 amerických dolarů za standardní kontejner, platný od 15. srpna do odvolání.

Počet denních průjezdů zůstává zatím 38; ACP neoznámila snížení kapacity dopravy. Chce pokračovat ve sledování hladin vody v jezeře Gatún a hydrologických předpovědí a rozhodovat o možných dalších omezeních. Důvodem k opatrnosti je možná událost El Niño. Tento klimatický jev obvykle přináší do Střední Ameriky méně srážek, což má přímé důsledky pro hladinu vody v jezeře Gatún, které zásobuje provoz kanálu. V květnu Světová meteorologická organizace (WMO) odhadla pravděpodobnost vzniku El Niño mezi červnem a srpnem 2026 na přibližně 80 procent; americká klimatická agentura NOAA předtím na jaře předpokládala kolem 62 procent. Poslední silná epizoda v letech 2023/24 donutila ACP dočasně snížit denní průchody na 24.

P.S. Ještě v dubnu se prsili, že mají letos díky silnějším deštům v zimě vody dost. Oni to tam snad i pijou nebo co



SSL Express 22-07-2026 Autonomní doručovací vozidla: Jak by se mělo Německo připravit (a nejen Německo)

V Číně jsou autonomní doručovací vozidla součástí každodenního života silničního provozu. Brzy by mohly být schváleny i v Německu. Federální, státní a místní vlády nyní musí definovat rámcové podmínky pro tento proces. Pokud jde o zavádění autonomních vozidel v Německu, důraz je kladen na robotaxi nebo autonomní autobusové kyvadlové dopravy jako doplněk k veřejné dopravě. Nákladní doprava byla dosud jako oblast využití této technologie z velké části opomíjena. Právě pro tuto aplikaci se objevuje rychlý vývoj.

V Číně patří autonomní doručovací vozidla jedním z nejrozvinutějších případů využití autonomního řízení. Jako kompaktní roboti řídí zboží městem po předem určených trasách. Podle nejbližších údajů bylo v prvním čtvrtletí roku 2026 na silnicích v Číně 47 000 autonomních doručovacích vozidel a podle prognóz jich bude do konce roku 100 000. Více než 200 měst umožňuje testovací jízdy nebo pravidelný provoz v určitých částech města nebo v prostorách společností. Ve svém využití vynikají zejména tři města. Shenzhen na jihu Číny, s populací kolem 17 milionů, má 30kilometrovou síť tras pro autonomní doručovací vozidla, na kterých je více než 400 vozidel v provozu bez doprovodu. Suzhou, západně od Šanghaje s populací kolem 13 milionů, již v roce 2023 přijalo právní rámec pro autonomní řízení na silnicích. Qingdao, nacházející se na severovýchodě Číny s populací kolem 6 milionů, se zaměřuje především na propojení města a venkovského okolí s pomocí autonomních doručovacích vozidel.

Není bezdůvodné, že se tato vozidla v Číně rychle šíří. Je to proto, že ekonomické a technické podmínky pro jejich využití jsou příznivé pro doručovací dopravu. Zde se obvykle používají pevné, předem známé trasy mezi distribučními centry, stanicemi pro balíky a výdejními místy. Zejména v městském provozu zůstává rychlost jízdy nízká. Tyto podmínky jsou vhodné pro autonomní doručovací vozidla s vysokou mírou automatizace, není však potřeba plná automatizace. Podle čínských společností autonomní vozidla zvyšují výkon doručování a zároveň snižují náklady na doručení. Vozidla snižují emise především při použití s vysokou kapacitou, například pro přepravu mezi logistickými centry na okraji měst. Použití v provozní logistice výrobních závodů, v přístavech nebo na letištích může také snížit místní emise. Navíc autonomní doprava může pomoci prodloužit doručovací okna, což by vyrovnalo dopravní špičky a ulevilo městskému provozu.

V Německu je potenciál autonomních doručovacích vozidel v současnosti téměř nevyužíván. Pouze v Hamburku, Bochumu a Göttingenu jsou první vozidla testována nebo jejich použití zvažováno. Nicméně vysoká technická vyspělost vozidel, která jsou v čínských městech v pravidelném provozu, a jejich někdy výrazně snížené náklady znamenají, že výrobci vozidel budou brzy žádat o typové schválení i v této zemi. Největším faktorem pravděpodobně bude rostoucí nedostatek řidičů v logistickém sektoru, což by mohlo dlouhodobě ovlivnit i bezpečnost dodávek. Zavedení autonomních doručovacích vozidel v německých městech by již dnes bylo možné na základě stávajícího zákona o schvalování a provozu autonomních vozidel (AFGBV) na silnicích. Samozřejmě používání pěších a cyklostezek by vyžadovalo další obecní výjimky na základě předpisů silničního provozu. Zde je třeba zvážit bezpečnost na silnicích, přístupnost a obavy chodců a cyklistů. Z pohledu Agora Verkehrswende by měla autonomní doprava probíhat na silnici, nikoli na chodnících, pokud možno od nich dál. Je také třeba vzít v úvahu, že zavedení autonomních doručovacích vozidel by mohlo vést ke zvýšení drobného doručovacího provozu a většímu konfliktu používání v této dopravní oblasti. Udržitelná logistická řešení, která již existují, jako jsou elektronákladní kola, by mohla být pod tlakem kvůli odstranění personálních nákladů.

Aby bylo možné vyjasnit právní otázky a vyvážit zájmy, je zavádění autonomních vozidel potřeba jasně kontrolovat. Tuto oblast by měla převzít federální vláda: bude pokračovat ve spolupráci s rozvojem regulačního rámce a zapojí všechny relevantní úrovně do procesu. Kromě obcí by se měli v rané fázi zapojit i sociální aktéři, zejména zástupci zájmů pěších a cyklistické dopravy, bezpečnosti silničního provozu a přístupnosti. Podobně jako při zavádění autonomních vozidel ve veřejné dopravě lze vytvořit implementační alianci. Autonomní nákladní doprava by mohla být zvažována v existujících modelových regionech. Je důležité od počátku vytvářet efektivní možnosti státní kontroly a zásahu pro použití autonomních doručovacích vozidel. Veřejné instituce – jako Federální dopravní úřad a odpovědné státní a místní úřady – by měly mít komplexní přístup k relevantním datům o vozidlech a provozu. To zahrnuje povinné zaznamenávání a hodnocení prázdných jízd za účelem stanovení cen neefektivních nebo dopravních cest s rostoucí dopravou či jejich omezení regulací. Cílem bude vyslat jasný signál průmyslu, aby se nevyvíjely obchodní modely, které by měly přivolat další provoz.



Návěs je na vrcholu žebříčku oblíbenosti mezi přepravními společnostmi a logistickými společnostmi. Nízká hmotnost ve srovnání s vysokou nosností a dobrá manévrovatelnost zajišťují, že dopravní prostředky jsou průmyslem preferovány. I když jsou návěsy výhodné při silničním provozu, nejsou vhodné pro manipulaci s jeřáby v klasické kombinované přepravě (CT). Průmysl dodává speciální přívěsy, které lze nakládat vertikálně; Avšak tvoří jen zlomek vozového parku používaných vozidel. Drtivá většina – 90 až 95 procent – potřebuje speciální plošinu, na které je přívěs zaparkován pro překládku. Jeřáb zvedá plošinu do vozu spolu s návěsem. S horizontálními manipulačními systémy jako Cargobeamer nebo Megaswing od výrobce vozů Greenbrier vše funguje bez jeřábu – megaswingové vozy používal intermodální dopravce Helrom, který na konci května vyhlásil bankrot. U Cargobeameru vystupuje transportní podnos z boku vozu; návěs je vtažen, vana se zasune zpět do vozu. V Megaswingu se nakládací most vozu vyhoupne stranou, zvedne návěs dozadu a vrátí se zpět. Rozdíl: Zatímco nákladní nosiče vyžadují speciální terminál, po kterém lze vozy pohybovat do strany, Megaswing vyžaduje pouze pevnou instalační plochu rovnoběžnou s kolejí. Oba systémy mají společné to, že nakládací nebo vykládací procesy mohou probíhat paralelně – na rozdíl od terminálů, kde manipulační stroje nebo portálové jeřáby obsluhují jeden přívěs za druhým. Greenbrier vlastní práva na technologii Megaswing a vlastní flotilu přibližně 200 vozů. Železnice a poskytovatelé intermodální dopravy je mohou pronajmout nebo koupit. Greenbrier inzeruje auta na LinkedIn. Pro přepravní společnosti a logistické společnosti spočívá největší výhodou vybavení: s Cargobeamerem a Megaswingem mohou využívat své návěsy bez jakékoli přestavby. To výrazně snižuje bariéry vstupu pro intermodální dopravu. U klasické KD musely logistické firmy pořídit návěsy se speciálními úchyty a konstrukčními výtuhami. Stojí více, ale nesou o 200 až 500 kilogramů méně nákladu. Mnoho manipulačních procesů zatěžuje stavbu, takže v některých případech je nutné vozidlo dříve vyměnit než návěsy používané čistě v silniční dopravě. Úzkým hrdlem v konvenčním KD je také pracovní rychlost portálového jeřábu nebo reachstackeru. Dokud není vlak postupně kompletně naložen nebo vyložen, stojí v terminálu čtyři až šest hodin. Technologie Cargobeameru umožňuje plně automaticky a paralelně naložit a vyložit celý vlak s až 36 vozy za méně než 20 minut. Tam, kde na terminálu chybí speciální technologie, Cargobeamer používá reachstackery. Megaswingové vozíky nevyžadují žádné manipulace. Analýza Evropské komise (PwC/Combi Consulting) potvrzuje, že horizontální technologie si v intermodální dopravě nejlépe vedou z hlediska doby přepravy. Pro přepravní společnosti a logistické společnosti to znamená žádné další neproduktivní čekací doby na terminálech. Řidiči nákladních vozidel mohou zaparkovat návěs, ihned opustit terminál a jet na další zakázku. To zvyšuje produktivitu.

Klasické jeřábové terminály v aglomeračních oblastech často pracují na hranici kapacity. Horizontální systémy zvládnou čtyřikrát až šestkrát více jednotek než konvenční jeřábový systém ve stejné oblasti za srovnatelný čas. Přepravci se speciálními návěsy se také dostanou na kolejnice tímto způsobem. Chlazené návěsy (chladírny), mega návěsy nebo chodící podlahové návěsy těží z vyšších hmotnostních limitů ve svozu i na voze. To znamená, že drahé, časově kritické zásilky, které byly dříve vyhrazeny pro nákladní auta, mohou být náhle přepraveny po železnici: rychloobrátkové spotřební zboží (FMCG), automotive zboží (just-in-time) a e-commerce. A horizontální zatížení snižuje riziko poškození.

Přední společnosti v logistickém průmyslu tyto výhody už rozpoznaly. Cargobeamer obsluhuje hlavní přepravní společnosti jako Lkw Walter a poskytovatele služeb KEB jako UPS. Helrom spolupracoval s významnými evropskými spedičními společnostmi, jako je Ewals Cargo Care.

Provozovatelé flotily Girtoka a Amazon se dosud spoléhali na Cargobeamer i Helrom. Amazon už dává najevo zájem o auta Megaswing.

✈️🌐 SSL Express 22-07-2026 Evropská komise chce rozšířit obchodování s emisemi z letectví

Letecké společnosti a provozovatelé lodí čelí dalekosáhlým změnám v předpisech EU o obchodování s emisemi. Minulý pátek Komise EU představila svůj návrh na revizi současné směrnice o obchodování s emisemi. O tom nyní musí rozhodnout Evropský parlament a členské státy. Hlavy států a vlád EU si stanovily cíl dokončit legislativní reformu v prvním čtvrtletí roku 2027. V letectví chce Komise od roku 2029 podřídit obchodování s CO₂ i lety z Evropského hospodářského prostoru (EHP) do třetích zemí. To však nebude platit pro všechny tyto lety, ale pouze pro ty, které přistávají na letištích v okruhu 5 000 kilometrů kolem centrálního letiště v centru EU. Podle představitelů EU to znamená Frankfurt. Pravidlo má za cíl odstranit konkurenční nevýhody letiště EU ve srovnání s velkými přestupními uzly pro dálkové lety, jako je Istanbul nebo Dubaj. Lety do USA nebo Číny, Jižní Ameriky či Austrálie však zůstanou osvobozeny od systému obchodování s emisemi EU (EU-ETS).

Když bylo v roce 2012 zavedeno obchodování s emisemi leteckých společností, EU se rozhodla zahrnout všechny mezinárodní lety přilétající a odlétající do/z Evropy. Po silném odporu třetích zemí, jako jsou USA, Čína, Rusko a Indie, však regulaci pozastavila a obchodování s CO₂ omezila na lety v rámci EHP. To bylo odůvodněno nadějí, že systém Corsia organizace OSN pro civilní letectví ICAO se vyvine v efektivní globální nástroj ochrany klimatu. Evropská komise chce nadále zdržet se návratu k původnímu obchodnímu systému a přehodnotit, jak efektivně bude Corsia fungovat v roce 2032. Aby letecké společnosti nebyly účtovány dvakrát, mohou odečíst náklady Corsia od nákladů ETS na trasách podléhajících ETS. Naopak všechny vzlety a přistání soukromých letadel v EU musí být zahrnuty do ETS, bez ohledu na to, kde se nachází letiště odletu nebo cílové letiště.

Podpora leteckých společností, které používají dražší SAF (Sustainable Aviation Fuels) místo konvenčního petroleje, má být rozšířena. Podle počátečních informací jim bude umožněno kompenzovat doplněné SAF za emise CO₂, za které by museli skutečně koupit práva na znečištění pro "plné odchozí lety". Z tohoto důvodu budou leteckým společnostem k dispozici certifikáty na 110 milionů tun emisí CO₂. Podle současného nařízení jsou certifikáty o emisích až 20 milionů tun oxidu uhličitého dostupné jako odměna za používání SAF v období 2024 až 2030.

Komise také navrhuje podobný podpůrný systém pro námořní dopravu. Od roku 2028 do roku 2040 budou provozovatelé lodí schopni snížit své obchodní závazky v oblasti CO₂ celkem až o 110 milionů tun tím, že bude započítáváno používání udržitelných paliv. Podle vysoce postavených představitelů EU jsou způsobilá pokročilá biopaliva, e-paliva, elektřina, větrná energie a některá nízkoemisní paliva. Jsou spojeny pod novým názvem Sustainable Maritime Alternative Propulsion (SMAP). Obchodování s emisemi z moře bude také rozšířeno. V současnosti se vztahuje na velké nákladní a osobní lodě s hrubou tonáží (GT) 5 000 a více. Komise také chce zahrnout "nejvíce znečišťující" lodě od GT 400 dále. Do 31. prosince 2031 má podle návrhu předložit zprávu o proveditelnosti a dopadu zahrnutí RoPax a osobních plavidel do 5 000 GT.

Komise má v úmyslu nadále sledovat jednání v námořní organizaci OSN IMO o globálním nástroji na ochranu klimatu, Rámci pro nulové emise, tzv. Net Zero. Stejně jako v letectví je

také vyloučeno, že provozovatelé lodí na stejných trasách platí jak pro IMO, tak pro požadavky EU. Řada přístavů EU, zejména ve Středomoří, dlouhodobě kritizuje skutečnost, že majitelé lodí na mezinárodních trasách stále častěji navštěvují přístavy sousedních zemí k EU, aby snížili své náklady na obchodování s emisemi. V důsledku toho mohou přístavy EU ztratit objem nákladu. Evropská asociace přístavů ESPO nepovažuje seznam přístavů třetích zemí vzdálených až 300 námořních mil od EU, zavedený jako protiopatření, dostatečně obsáhlý, pokud by přistání nebylo uznáno jako zastávka ve smyslu směrnice o obchodování s emisemi. Zatím jsou na tomto seznamu pouze Tangier Med (Maroko) a Port Said (Egypt). ESPO vyzvalo Komisi, aby odstranila kritérium, podle kterého jsou do tohoto "černého seznamu" zahrnuty pouze přístavy, u kterých alespoň 65 procent jejich podnikání tvoří překládka mezi loděmi, místo vývozu nebo dovozu zboží.

"Nyní přidáváme na tento seznam další přístavy z jižního Středomoří, abychom se vyhnuli obcházení pravidel obchodování s emisemi," vysvětlil Hoekstra. Konkrétní přístavy zatím nejsou zahrnuty v pátečním legislativním návrhu, ale principy pro přizpůsobení seznamu jsou zahrnuty. Práh pro překládku má být snížen z 65 na 50 procent. Kromě toho budou aktualizace, které jsou plánovány častěji než jen každé dva roky, zahrnovat také přístavy vzdálené až 150 námořních mil od přístavu EU a které mají na seznamu "potřebnou infrastrukturu pro přepravu kontejnerů". Přístavy třetích zemí, které mají srovnatelné požadavky na ochranu klimatu s EU, by neměly být na seznam zařazeny. To by se brzy mohlo vztahovat i na Spojené království, které chce propojit svůj systém obchodování s emisemi s EU ETS. Jako další ochranu proti vyhýbající se dopravě Komise navrhuje dočasně vyjmout některé velké kontejnerové lodě na dlouhých cestách mezi přístavy EU a třetími zeměmi od povinnosti obchodování s emisí CO₂. Podíl znovu naložených kontejnerů, které jsou přivezeny z jedné třetí země do druhé, by měl hrát roli. Co to konkrétně znamená, nebylo v pátek jasné. V současnosti přibližně 80 procent příjmů z obchodování s emisemi zůstává členským státům EU. Podle Komise však používají pouze asi 5 procent těchto prostředků na podporu dekarbonizace průmyslu. Komise to chce změnit. "Navrhujeme, aby členské státy použily alespoň polovinu příjmů na podporu dekarbonizace sektorů zahrnutých do obchodování s emisemi," uvedl Hoekstra. Vysoký představitel EU uvedl, že princip, že znečišťovatel musí platit, stále platí v ETS. Do budoucna by však měl platit i princip: "Znečišťovatel je placen za to, aby znečišťoval méně". Komise nechce přesně předepisovat, jak členské státy peníze budou rozdělovat, například prostřednictvím subkvót pro některá odvětví. Hoekstra však uvedl, že by se v budoucnu mělo do námořního průmyslu vrátit výrazně více peněz. Očekává přibližně 15 miliard eur ročně, což je asi osmkrát více než dnes. Přibližně 15 miliard eur by mělo mezi lety 2029 a 2040 přijít zpět do leteckého průmyslu, zatímco za osm let to bylo 1,5 miliardy eur. Jak se očekávalo, Komise chce snížit rychlost, jakou klesá celkový počet povolenek na znečištění dostupných v rámci EU ETS. Lineární redukční faktor (LRF) pro roční certifikáty vydané z aktuálních 4,3 procenta má být snížen na 3,7 procenta mezi lety 2031 a 2035 a na 1,7 procenta od roku 2036. Revize těchto plánů je plánována na leden 2033. Ačkoli po roce 2039 podle současného systému nemohly být vydány žádné nové emisní povolenky, Komise očekává, že nové vydávání skončí mezi lety 2046 a 2048 s novým návrhem. Do roku 2050 si EU stanovila cíl být klimaticky neutrální.