

SSL EXPRES

05.10.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 05-10-2026 Německá vláda chce zastavit převzetí společnosti Zippel rejdařem Cosco

Plánované převzetí hamburské spediční společnosti Zippel čínskou státní přepravní společností Cosco by mohlo být na pokraji kolapsu. Podle informací, které získal deník Handelsblatt, má německá vláda v úmyslu zabránit čínské státní společnosti v získání 80 procent logistické firmy. Rozhodujícími faktory jsou údajně bezpečnostní obavy – a role společnosti Zippel ve vnitrozemské dopravě do východního Německa. Německý Federální úřad pro kartely již dal dohodě zelenou. Plánované většinové převzetí společnosti Konrad Zippel Spedition společností Cosco Shipping však stále může selhat. Podle listu Handelsblatt s odkazem na vládní memorandum klasifikované jako „Důvěrné – Pouze pro úřední použití“ existují v německé vládě ohledně transakce značné bezpečnostní obavy. Zpráva uvádí, že o konečném zákazu dosud nebylo rozhodnuto. Informace listu Handelsblatt však naznačují, že Cosco pravděpodobně nebude schopno Zippel získat.

Obzvláště pozoruhodná je zjevná šíře odporu uvnitř německé vlády. Podle informací, které získal Handelsblatt, se kromě příslušného ministerstva pro zákaz akvizice vyslovilo také Spolkové ministerstvo hospodářství a energetiky, ministerstva zahraničních věcí, obrany, vnitra a financí. Obavy vyvolávají, že by Zippel mohl společností Cosco umožnit dále rozšířit svůj vliv z přímořské strany hamburského přístavu do vnitrozemské německé dopravy. To je zásadní rozdíl oproti přezkumu práva hospodářské soutěže. Federální úřad pro kartely již v únoru 2026 schválil plánované 80% převzetí. Neshledal žádné významné problémy v oblasti hospodářské soutěže, protože Cosco přepravuje kontejnery primárně po moři, zatímco Zippel organizuje jejich další přepravu ve vnitrozemí. Otázky zahraničního obchodu a bezpečnostní politiky nebyly součástí tohoto rozhodnutí. Na první pohled je rozsah politického sporu překvapivý. Zippel není logistická společnost velikosti DHL nebo Kühne+Nagel. Společnost se sídlem v Hamburku se specializuje na kontejnerovou přepravu mezi námořními přístavy a vnitrozemím. Zippel kombinuje předběžnou a následnou přepravu kamiony s železniční dopravou. Zippel má kapacitu přibližně 175 000 standardních kontejnerů ročně. Jeho celkový podíl na trhu je proto poměrně malý. Situace se však v jednotlivých lokalitách liší. Podle vládní zprávy dosahuje Zippel v terminálech v Berlíně, Schkopau a Elsterwerde podílu na propustnosti mezi 35 a 90 procenty. Právě tato pozice v dopravních tocích směrem do východního Německa je podle zúčastněných orgánů společností relevantní z hlediska bezpečnostní politiky. Podle Handelsblattu ministerstvo obrany poukazuje také na logistickou podporu, kterou poskytuje německým ozbrojeným silám, a na důležitost dopravních tras směrem k východní hranici Německa pro NATO. Obavy nejsou zcela neočekávané. Již koncem dubna vyšlo najevo, že Spolkový úřad pro ochranu ústavy (BfV) vyjádřil během procesu investičního přezkumu kritické názory na plánovanou akvizici. Důraz byl kladen zejména na rostoucí zapojení společnosti Cosco do evropských logistických struktur. Německá vláda dříve zveřejnila Bundestagu pouze část svých zjištění. Je známo, že v té době nebyl Zippel registrován jako provozovatel „kritické infrastruktury“ podle zákona BSI. Další reakce týkající

se procesu akvizice byly klasifikovány jako důvěrné z důvodu obchodního tajemství a základních práv zúčastněných stran. Toto je důležitý rozdíl: Zippel není automaticky formálně považován za „kritickou infrastrukturu“. Nicméně akvizice společnosti může být v rámci investičního přezkumu z důvodů veřejného pořádku nebo bezpečnosti považována za problematickou.



!!SSL Express 05-10-2026 Ikea a DFDS volají po stabilních cílech v oblasti emisí CO₂

Evropští výrobci nákladních vozidel chtějí více času na splnění bruselských cílů v oblasti emisí CO₂. Nyní čelí odporu nejen od svých zákazníků: společnosti jako Ikea, Geopost, DFDS a EDF naléhají na EU, aby dodržovala předpisy pro těžká užitková vozidla. Jádrem sporu je otázka, jak rychle lze skutečně dosáhnout zavedení elektrických nákladních vozidel.

Sotva veletrh IAA Transportation skončil, spor o evropské cíle emisí CO₂ pro nákladní vozidla nabral nový směr. Tentokrát se neozývají výrobci vozidel, ale spíše společnosti, které si dopravní služby pořizují, provozují svá vlastní vozidla nebo poskytují potřebnou energii a infrastrukturu. Mezi signatáře dopisu adresovaného Evropské komisi patří švédský nábytkářský gigant Ikea, dánská dopravní a logistická společnost DFDS, mezinárodní poskytovatel balíkových a expresních služeb Geopost a francouzská energetická společnost EDF. Dopis koordinovala iniciativa EV100 mezinárodní environmentální organizace Climate Group, která sdružuje společnosti na podporu přechodu na vozidla s nulovými emisemi. Jejich společný požadavek adresovaný Bruselu: Stávající cíle emisí CO₂ pro těžká užitková vozidla by neměly být oslabovány. Společnosti se tak staví proti klíčovému požadavku evropských výrobců užitkových vozidel. Na veletrhu IAA Transportation v Hannoveru v polovině září se představitelé sedmi hlavních evropských výrobců nákladních vozidel a autobusů společně obrátili na tvůrce politik. Evropská asociace výrobců automobilů (ACEA) požaduje, aby byl termín pro splnění cíle CO₂ do roku 2030 odložen o tři roky, na rok 2033. Podle současných předpisů EU se průměrné emise CO₂ z nových těžkých užitkových vozidel v zahrnutých kategoriích od roku 2030 výrazně sníží. Celkový cíl je 45 procent oproti referenční úrovni; pro rok 2035 je plánováno 65 procent a pro rok 2040 90 procent. Předpisy stanoví různé specifické cíle snižování v závislosti na kategorii vozidla. Výrobci elektrifikaci zásadně nezpochybňují. ACEA spíše argumentuje tím, že nezbytné předpoklady pro rychlý náběh na trh nedrží krok. Nabíjecí infrastruktura, připojení k síti a ekonomické podmínky se vyvíjejí příliš pomalu. Asociace odhaduje zpoždění v nezbytných rámcových podmínkách na nejméně tři roky.

Signatáři dopisu koordinovaného organizací Climate Group docházejí k opačnému závěru. Argumentují, že spolehlivé, dlouhodobé cíle v oblasti emisí CO₂ jsou nezbytné pro povzbuzení společnosti k pokračujícím investicím do elektrických vozových parků. Podle nich by oslabení nebo odložení těchto cílů mohlo zkomplikovat investiční rozhodnutí. Například Ikea poukazuje na to, že jasné a předvídatelné předpisy pomáhají společností investovat do dopravních řešení s nulovými emisemi. Podobný argument uvádí i DFDS. Společnosti v celém dopravním řetězci již investují do přechodu na silniční nákladní dopravu s nulovými emisemi. Kromě regulační jistoty to vyžaduje především odpovídající infrastrukturu. Dopis je proto adresován mimo jiné předsedkyni Evropské komise Ursule von der Leyen a členům Evropské komise odpovědným za dopravu, klima a energetiku.

Výrobci nákladních vozidel a signatáři dopisu se však v jednom bodě tolik neshodnou: samotný elektrický nákladní vůz nevytváří funkční systém elektrické nákladní dopravy. Ikea,

DFDS a další signatáři proto také vyzývají EU, aby urychlila rozšiřování nabíjecí infrastruktury a snížila úzká hrdla v elektrické síti. Mimo jiné se odvolávají na nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFIR) a balíček opatření pro evropské sítě. Konflikt se tak točí méně kolem zásadní otázky, zda by měla být silniční nákladní doprava elektrifikována. Rozdílné názory se spíše týkají důsledků, které by měly být vyvozeny z pomalého vývoje nezbytného rámce. Tržní čísla také podporují obě interpretace. Podle údajů Mezinárodní rady pro čistou dopravu (ICCT), neziskové výzkumné organizace pro čistou dopravu, dosáhly těžké nákladní vozy s nulovými emisemi nad dvanáct tun v první polovině roku 2026 v EU tržního podílu 2,3 procenta. O rok dříve to bylo 1,4 procenta. V první polovině roku 2026 bylo nově registrováno přibližně 3 400 vozidel. Na jedné straně to představuje významný růst. Na druhou stranu více než 97 procent nově registrovaných těžkých nákladních vozidel v této hmotnostní třídě stále neopouští továrnu bez emisí. Tento rozpor je jádrem debaty. ACEA předpokládá, že do roku 2030 by přibližně každý třetí nově registrovaný nákladní vůz musel být bez emisí, aby výrobci splňovali předpisy. Asociace proto považuje současnou penetraci na trh za příliš nízkou.

P.S. Hujer, metelescu blescu